

## Spis treści

I. CZĘŚĆ PROGRAMOWA .....	1
1. DANE OGÓLNE.....	1
1.1 Cel opracowania.....	1
1.2. Materiały wyjściowe i pomocnicze.....	1
1.3. Zakres opracowania.....	1
2. OZNAKOWANIE .....	1
3. DANE RUCHOWE .....	1
4. STAN PROJEKTOWANY . ....	2
4.1. Czasy międzyzielone - obliczenia. ....	2
4.2 Elementy detekcji .....	2
4.3. Dobowy plan pracy .....	2
4.4. Poziom Swobody Ruchu .....	2
4.5. Program awaryjny . ....	3
4.6. Grupy kolizyjne i nadzorowane. ....	3
4.7. Funkcjonowanie skrzyżowania w sytuacji zamknięcia przejazdu pod obiektem lub dworca. ...	3

## **I. CZĘŚĆ PROGRAMOWA**

### *1. DANE OGÓLNE*

#### 1.1 Cel opracowania

Celem opracowania jest opracowanie aktualizacja programu sygnalizacji na skrzyżowaniu ulic Mikołowska \_ Sądowa \_ Słowackiego w Katowicach mającego na celu umożliwienie pieszym przechodzącym na przejściu przez ul.Słowackiego możliwość przejścia przez całą szerokość jezdni bez konieczności oczekiwania na wyspie w pasie rozdziału

#### 1.2. Materiały wyjściowe i pomocnicze

- Inwentaryzacja istniejącej organizacji ruchu
- Projekt sygnalizacji świetlnej dla „układu przejściowego” – opracowanie BSiPK 10.2012.
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z późniejszymi zmianami.

#### 1.3. Zakres opracowania

Projekt obejmuje aktualizację programu sygnalizacji na skrzyżowaniu Mikołowska – Sądowa pod kątem wyeliminowania przechodzenia „na raty” przez przejście na wlocie ul.Słowackiego

### *2. OZNAKOWANIE .*

Nie wprowadzano zmian.

### *3. DANE RUCHOWE .*

Z uwagi na ograniczony zakres opracowania, sprowadzony do zmiany funkcjonowania przejścia na wlocie ul.Słowackiego oraz brak możliwości uzyskania pełnej przepustowości skrzyżowania (na podstawie obserwacji skrzyżowania występują przeciążenia na wszystkich wlotach) nie wykonywano pomiaru ruchu.

---

#### 4. STAN PROJEKTOWANY.

Program sygnalizacji opracowano tylko dla skrzyżowania nr 1 tj. Mikołowska Sądowa łącznie z Geppert Mayer, które pracują na wspólnym sterowniku.

Zachowano istniejące zasady współpracy z sygnalizacjami sąsiednimi skrzyżowaniami tj.:

- skrzyż. nr 2 -Słowackiego – tunel – dworzec autobusowy
- skrzyż. nr 3 -Słowackiego – 3 Maja

Na przedmiotowym skrzyżowaniu wprowadzono zmiany:

- skorygowano zasady obsługi zgłoszeń grupo pieszych P9 i P10 z funkcjonujących niezależnie na obsługę obydwu grup w jednym przedziale czasowym
- wprowadzono sygnalizatory ostrzegawcze przed przejściem dla pieszych przez ul.Sądową oraz przejściem przez ul. Słowackiego

Program sygnalizacji wraz z układem faz przedstawiono w części graficznej opracowania.

##### 4.1. Czasy międzyzielone - obliczenia.

W związku ze zmianami geometrii oraz zasadami prowadzenia ruchu przeliczono czasy międzyzielone oraz wprowadzono konieczne modyfikacje.

Czasy międzyzielone zostały obliczone przy założeniu konieczności zapewnienia ewakuacji pojazdów za punkt kolizji fazy kończącej i rozpoczynającej zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla sygnałów drogowych ...“.

Wyniki obliczeń dla skrzyżowania zamieszczono w tabeli na rysunku wraz z programem sygnalizacji.

##### 4.2 Elementy detekcji .

Układ detekcji nie ulega zmianie

##### 4.3. Dobowy plan pracy

Dobowy plan pracy nie ulega zmianie

##### 4.4. Poziom Swobody Ruchu

Z uwagi na niewykonywanie pomiaru ruchu oraz wyczerpanie przepustowości skrzyżowania odstąpiono od wykonania obliczeń przepustowości.

---

#### 4.5. Program awaryjny .

Program awaryjny zamieszczono na rysunku z programem zasadniczym

#### 4.6. Grupy kolizyjne i nadzorowane.

Jako grupy kolizyjne należy przyjąć grupy zgodnie z tabelą czasów międzyzielonych.

Nadzorowaniem sygnałów (zielony oraz czerwony) należy objąć wszystkie grupy kołowe i piesze (kontrola prądowa i napięciowa).

#### 4.7. Funkcjonowanie skrzyżowania w sytuacji zamknięcia przejazdu pod obiektem lub dworcem.

Z uwagi na to, że na wlocie ul.Sądowej autobusy poruszają się razem z ruchem kołowym opracowano tylko program specjalny dla zamknięcia przejazdu pod obiektem lub dworcem autobusowym (brak możliwości sterowania konkretnym strumieniem)

Przełączenie na program nr 3 (specjalny) winno nastąpić w sytuacji zarówno wystąpienia zamknięcia przejazdu pod obiektem handlowy jak i w sytuacji zamknięcia dworca autobusowego.

Procedura przejścia pomiędzy programami na dotychczasowych zasadach

---