

**Zadanie: MODERNIZACJA 92 SYGNALIZACJI ŚWIETLNYCH
ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE MIASTA KATOWICE
W CELU DOSTOSOWANIA DO WYMOGÓW
ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY Z
DNIA 3 LIPCA 2003R (DZ. U. NR 220 POZ 2181**

**Tytuł opracowania: AKTUALIZACJA PROGRAMU PRACY
SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ NA
PRZEJŚCIU DLA PIESZYCH PRZEZ UL.
MYSŁOWICKĄ W KATOWICACH**

**- SYGNALIZACJA ŚWIETLNA
CZĘŚĆ PROGRAMOWO-RUCHOWA**

PROJEKT NR 05-2007-09

Zamawiający: MIEJSKI ZARZĄD ULIC I MOSTÓW W KATOWICACH

Projektował: mgr inż. Bartosz Beliczyński

**KATOWICE
WRZESIEŃ 2007r.**

SPIS TREŚCI

1. Dane ogólne	4
1.1. Podstawa opracowania	4
1.2. Cel opracowania	4
1.3. Zakres opracowania	4
1.4. Materiały wyjściowe i pomocnicze	4
2. Pomiary ruchu.....	5
3. Projektowane rozwiązanie	12
3.1. Oznakowanie	12
3.2. Program sygnalizacji świetlnej	12
3.3. Obliczenia czasów międzyzielonych	12
3.4. Obliczenia minimalnych czasów zielonych dla pieszych.....	13
3.5. Obliczenia czasów ewakuacji pieszych.....	14
3.6. Elementy detekcji	15
3.7. Dobowy plan pracy sygnalizacji	16
3.8. PSR (Poziom Swobody Ruchu)	16

Część graficzną umieszczono w tekście.

Rysunek 1. LOKALIZACJA SYGNALIZACJI

Rysunek 2. SCHEMAT ROZMIESZCZENIA ELEMENTÓW STEROWANIA RUCHEM

Rysunek 3. SCHEMAT FAZ SYGNALIZACYJNYCH

PROGRAM PRACY SYGNALIZACJI

1. Dane ogólne

1.1. Podstawa opracowania

Umowa nr zawarta pomiędzy Miejskim Zarządem Ulic i Mostów w Katowicach a „SYNCHROGOP” Marek Ciesielski, Roman Tuloż Spółka Jawna

1.2. Cel opracowania

Opracowanie dokumentacji technicznej sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ul. Mysłowicką w Katowicach w zakresie programowo-ruchowym i dostosowania do wymogów zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181) oraz zmian w geometrii drogi z uwagi na przeprowadzany remont odcinka ul. Mysłowickiej

1.3. Zakres opracowania

- rozmieszczenie elementów sygnalizacji
- program sygnalizacji

1.4. Materiały wyjściowe i pomocnicze

- plan sytuacyjny w skali 1:1000; 1:500
- pomiary ruchu kołowego i pieszego
- inwentaryzacja urządzeń sygnalizacji świetlnej
- 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.

2. *Pomiary ruchu*

W rejonie przedmiotowego przejścia dla pieszych dokonano pomiarów ruchu kołowego i pieszego.

Pomiary ruchu wykonano w typowym dniu tygodnia w godzinach 6.30 – 18.00. W rejonie przejścia mierzono ruch kołowy z uwzględnieniem struktury rodzajowej i kierunkowej.

Pomiary wykonano metodą ręcznego notowania pojazdów i pieszych w rozbiciu na 15 minutowe interwały czasowe.

Do przeliczenia pojazdów rzeczywistych na umowne przyjęto następujące współczynniki przeliczeniowe zestawione w postaci tabeli (*Tabela 1*)

Tabela 1.
Współczynniki przeliczeniowe pojazdów rzeczywistych na umowne

Lp	Typ pojazdu	Oznaczenie	Współczynnik przeliczeniowy na pojazdy umowne
1.	Samochody osobowe i dostawcze	SOD	1,00
2.	Samochody ciężarowe	SC	1,50
3.	Samochody ciężarowe z przyczepą	SCP	3,00
4.	Autobusy	A	3,00
5.	Autobusy z przyczepą	AP	3,00
6.	Motocykle, rowery	M/R	0,50

Wyniki pomiarów ruchu przedstawiono w postaci:

- wykresu potoków ruchu dla wcześniej obliczonej (wyznaczonej) godziny szczytu
- tabulogramu potoków ruchu w godzinie szczytu z uwzględnieniem struktury rodzajowej i kierunkowej
- wykresów obciążeń całego przekroju drogi w rejonie przejścia dla pieszych oraz dla poszczególnych relacji w całym okresie pomiarowym

KARTOGRAM RUCHU NA SKRZYŻOWANIU (szczyt poranny)
(W POJAZDACH UMOWNYCH)

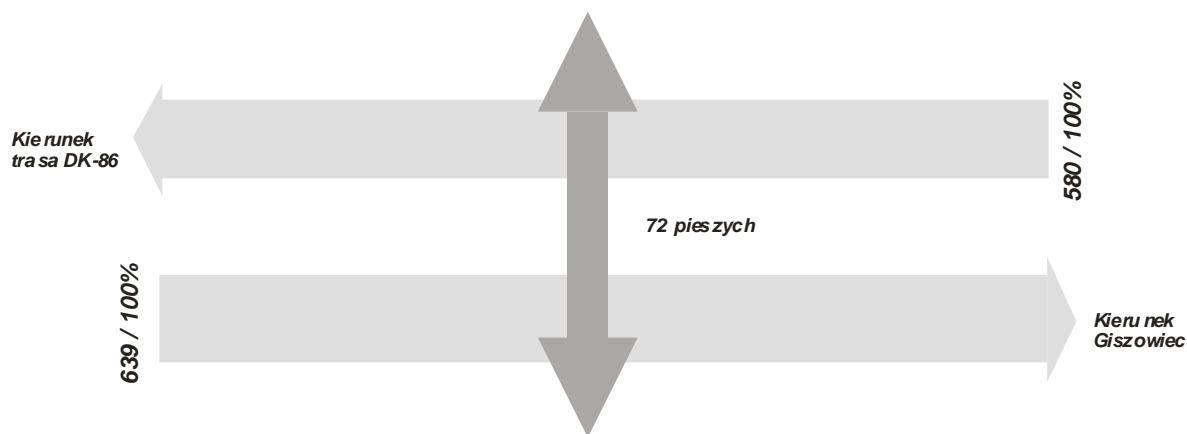
- Mysłowicka – relacja z kierunku Giszowca
- Mysłowicka – relacja z kierunku trasy DK-86

Godzina: 11:00 – 12:00

Pomiar z dnia 28/06/2007 – czwartek

Natężenie sumaryczne:

- pojazdy umowne 1 219 E/h



NATĘŻENIE SUMARYCZNE (szczyt popołudniowy)

- Mysłowicka – relacja z kierunku Giszowca
- Mysłowicka – relacja z kierunku trasy DK-86

Godzina: 14:00 – 15:00

Pomiar z dnia 28/06/2007 – czwartek

Natężenie summaryczne:

- pojazdy umowne 1 379 E/h
- pojazdu rzeczywiste 1 296 P/

	SO		SD		S.C.		SCP		A		AP		M/R		Σ	
	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um
SL																
WP	582	582	42	42	20	30	7	21	5	15	3	9	3	2	662	701
SP	582	582	42	42	20	30	7	21	5	15	3	9	3	2	662	701
Σ	582	582	42	42	20	30	7	21	5	15	3	9	3	2	662	701
%	87,92%		6,34%		3,02%		1,06%		0,76%		0,45%		0,45%		100,00%	
	rz [P]	%	um [E]	%												
SL																
WP	662	100	701	100												
SP	662	100	701	100												
Σ	662	100	701	100												

Kierunek trasa DK-86



	SO		SD		S.C.		SCP		A		AP		M/R		Σ	
	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um	rz	um
SL																
WP	597	597	0	0	17	26	9	27	6	18	3	9	2	1	634	678
SP	597	597	0	0	17	26	9	27	6	18	3	9	2	1	634	678
Σ	597	597	0	0	17	26	9	27	6	18	3	9	2	1	634	678
%	94,16%		0,00%		2,68%		1,42%		0,95%		0,47%		0,32%		100,00%	
	rz [P]	%	um [E]	%												
SL																
WP	634	100	678	100												
SP	634	100	678	100												
Σ	634	100	678	100												

Kierunek Giszowiec



legenda:

SL,WP,SP – Lewo, Wprost, Prawo

rz. – pojazdy rzeczywiste

um. – pojazdy umowne

SO – samochody osobowe

SD – samochody dostawcze

S.C. – samochody ciężarowe

SCP – samochody ciężarowe z przyczepą

A – autobusy

AP – autobus z przyczepą

MR – motocykl/rower

KARTOGRAM RUCHU NA SKRZYŻOWANIU (szczyt popołudniowy)
(W POJAZDACH UMOWNYCH)

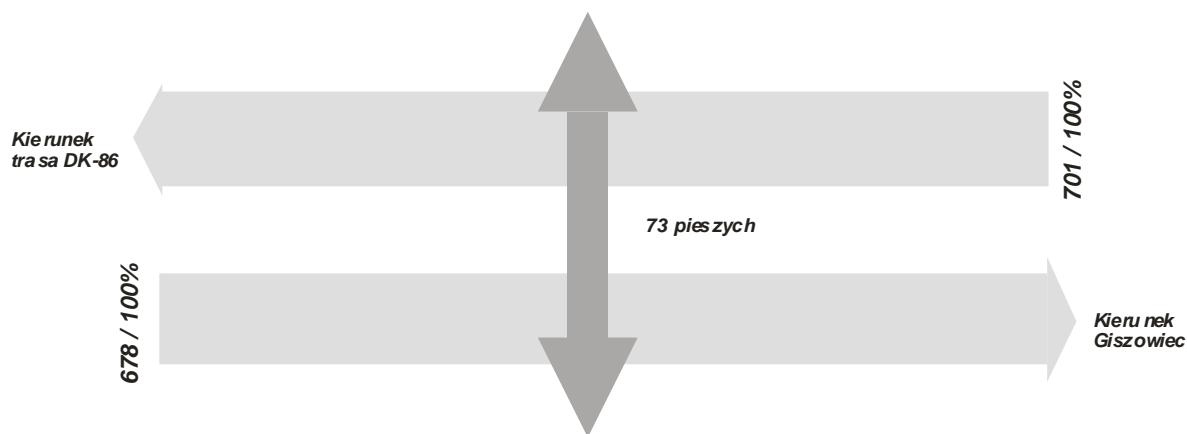
- Mysłowicka – relacja z kierunku Giszowca
- Mysłowicka – relacja z kierunku trasy DK-86

Godzina: 14:00 – 15:00

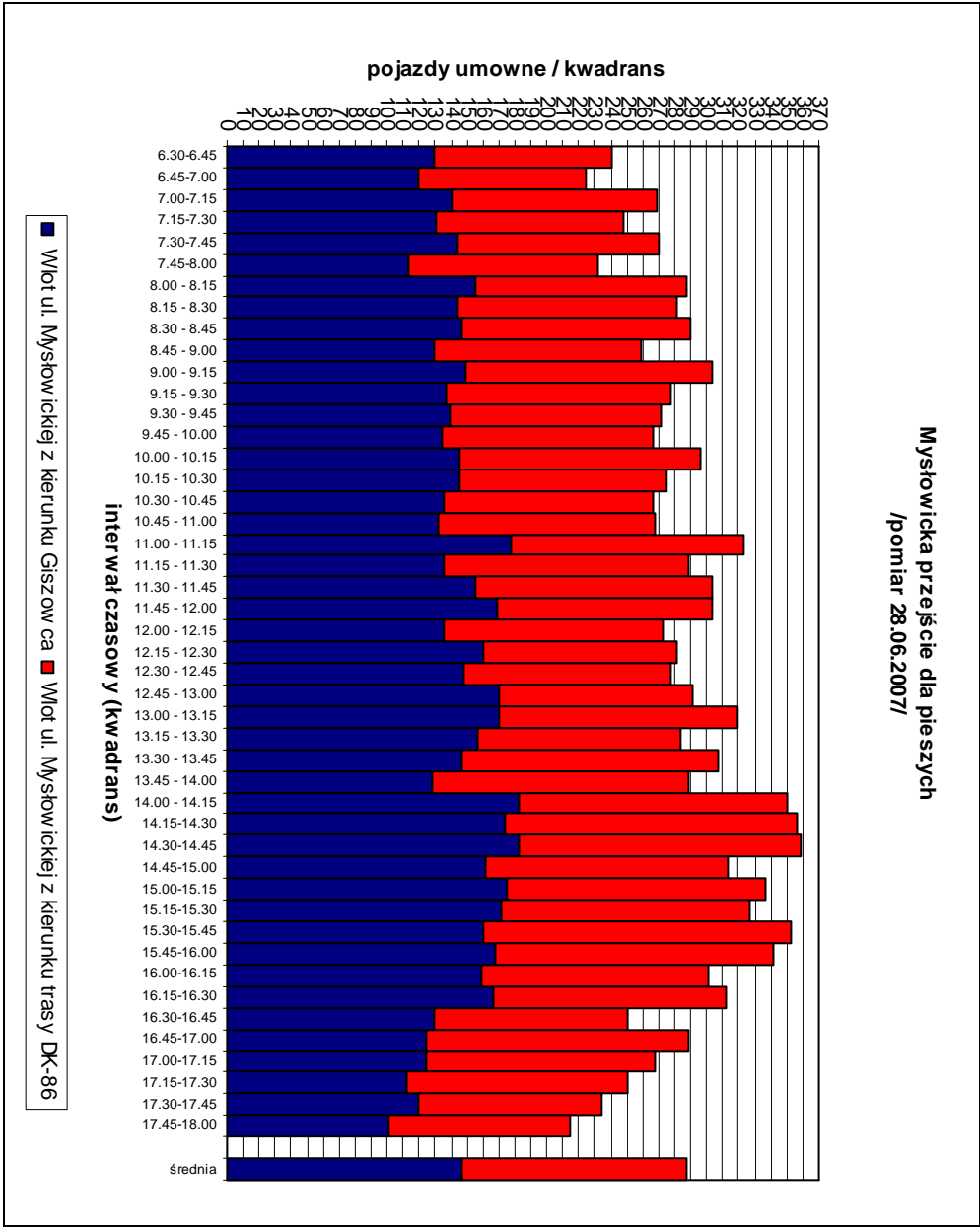
Pomiar z dnia 28/06/2007 – czwartek

Natężenie sumaryczne:

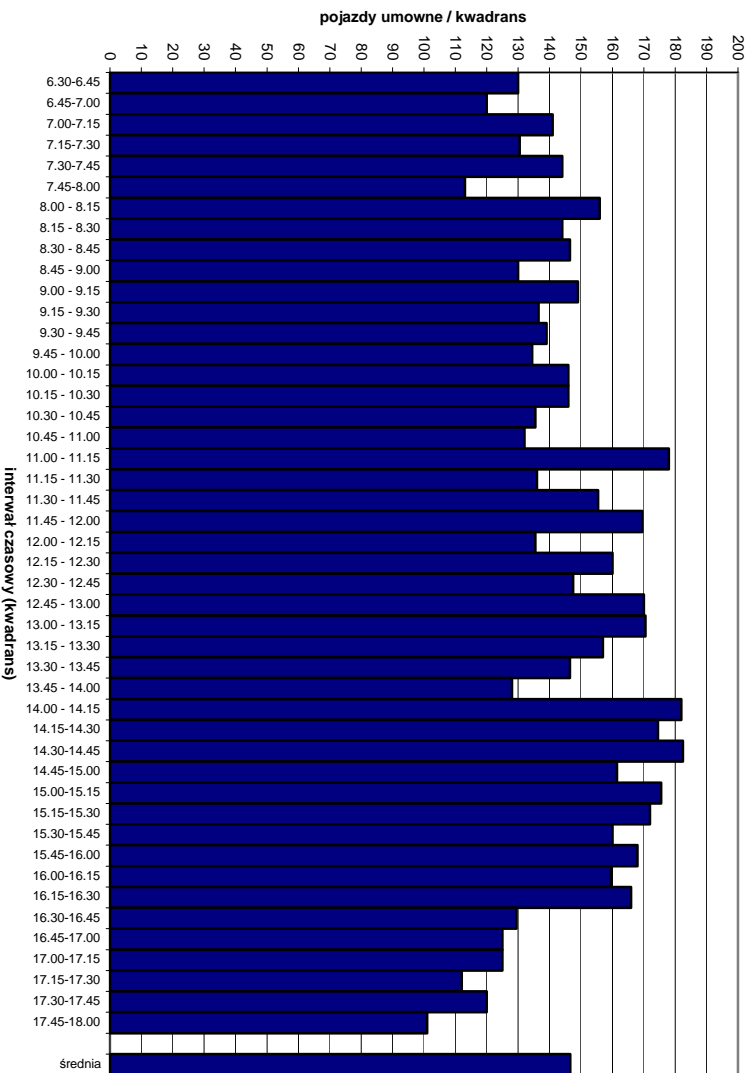
- pojazdy umowne 1 379 E/h



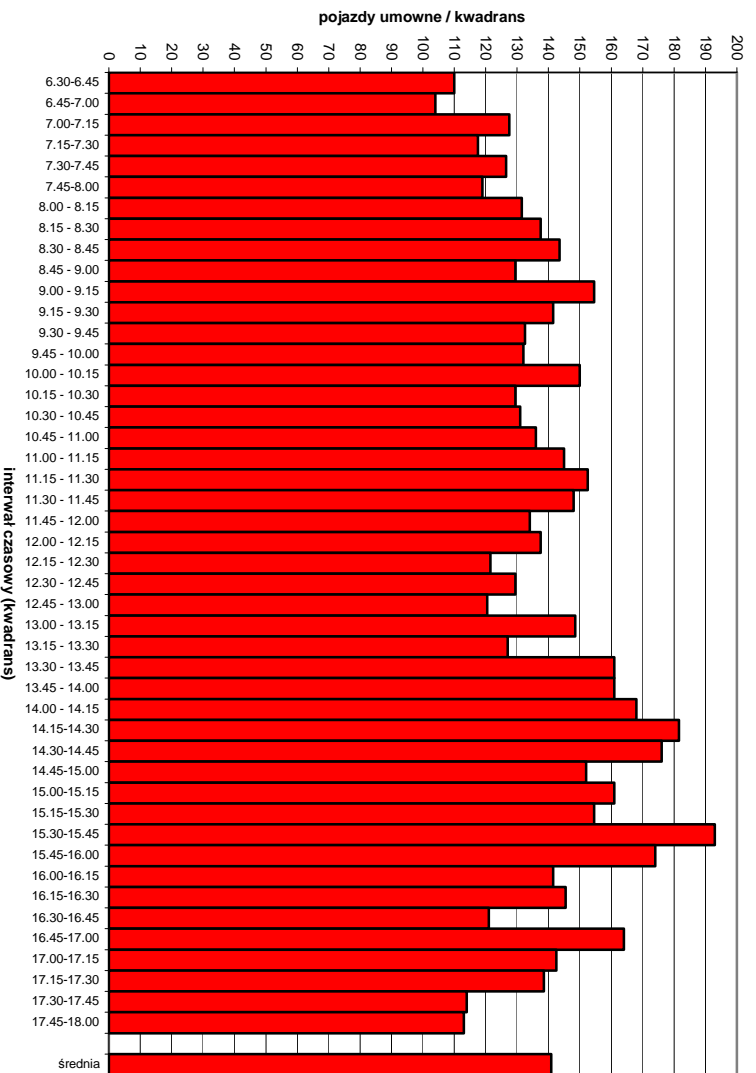
Mysłowicka przejsie dla pieszych
/pomiar 28.06.2007/



Mysłowicka przebieżenie dla pieszych/ pomiar 28.06.2007
wlot z kierunku Giszowca



Mysłowicka przebieżenie dla pieszych/ pomiar 28.06.2007
wlot z kierunku trasy DK-86



3. Projektowane rozwiązanie

3.1. Oznakowanie

Organizacja ruchu nie jest przedmiotem niniejszego opracowania i została przedstawiona jedynie schematycznie celem ukazania rozmieszczenia elementów sterowania ruchem sygnalizacji świetlnej. Szczegółowa organizacja ruchu zawarta została w opracowaniu remontu ul. Mysłowickiej co stanowi odrębne opracowanie.

3.2. Program sygnalizacji świetlnej

Sygnalizację świetlną zaprojektowano jako sygnalizację wzbudzaną przez pieszych/rowerzystów z akomodacją grup kołowych gdzie w stanie zasadniczym przy braku zgłoszeń z detektorów pieszych/rowerowych sygnalizacja świetlna stale wyświetla sygnał zielony dla grup kołowych K1, K2.

Jeżeli w strefie obserwacji ruchu (z detektora nadjezdniowego) znajdują się pojazdy sygnał zielony dla grup kołowych zostaje podtrzymany do czasu opuszczenia przez nie strefy obserwacji, jednak nie dłużej niż czas maksymalny światła zielonego.

Po wyczerpaniu zapotrzebowania na ruch kołowy lub po upływie T_{zmax} w grupach kołowych następuje otwarcie przejścia dla pieszych (grupa P3 (faza 2)) i przejazdu dla rowerzystów (grupa R4 (faza 2)), które to otwarcie uzależnione jest od zgłoszenia na detektorach pieszych/rowerowych.

Obsługa zgłoszeń pieszych/rowerowych realizowana jest poprzez detektory pieszo-rowerowe Pz1 (przyciski zgłoszeniowe dla pieszych i rowerzystów z optycznym potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia).

Odliczanie sygnału zielonego w grupach kołowych K1 i K2 w przypadku braku zgłoszeń z detektorów pieszo-rowerowych Pz1 zostaje zatrzymane po odliczeniu T_{zmin} w tych grupach (faza 1a) i sygnalizacja przechodzi w stan oczekiwania na zgłoszenie grupy pieszej,

Jeżeli w momencie zgłoszenia pieszego w strefie obserwacji grup kołowych nie ma pojazdów, przejście do obsługi zgłoszenia pieszego/rowerowego odbywa się natychmiast.

3.3. Obliczenia czasów międzyzielonych

- czasy międzyzielone (t_m) obliczone zostały z konieczności zapewnienia ewakuacji pojazdów i pieszych z punktu kolizji fazy kończącej i rozpoczynającej,

-obliczeń dokonano według zależności:

$$t_m = t_z + t_e - t_d \quad [s]$$

gdzie:

t_m – czas międzyzielony [s],

t_z – czas trwania sygnału żółtego zgodnie z Instrukcją – 3 [s],

t_e – czas ewakuacji strumienia ewakuującego się poza punkt kolizji [s],

t_d – czas dojazdu strumienia dojazdowego do punktu kolizji

Czasy ewakuacji oraz dojazdu strumieni obliczono według zależności:

- czas ewakuacji (t_e) strumienia ewakuującego się:

$$t_e = \frac{S_e + 10,0}{V_e} \quad [s]$$

gdzie:

S_e – droga ewakuacji liczona do punktu kolizji [m],

10,0 – długość pojazdu statystycznego [m],

V_e – prędkość ewakuacji [m/s].

- czas dojazdu (t_d) strumienia dojazdowego:

$$t_d = \sqrt{\frac{2 \cdot (S_d + 1,5)}{a}} \quad [s]$$

gdzie:

S_d – droga dojazdu do punktu kolizji [m],

a – przyspieszenie pojazdu [3,0 – 3,5 m/s²].

- czas dojazdu (t_d) strumienia dojazdowego (ze startu lotnego):

$$t_d = \frac{S_d}{V_d} + 1 \quad [s]$$

gdzie:

S_d – droga dojazdu do punktu kolizji [m],

V_d – prędkość dojazdu do punktu kolizji

Wyniki obliczeń czasów międzyzielonych i grup kolizyjnych zestawione zostały w formie *tabeli 2*,

Tabela 2
Tabela czasów międzyzielonych

Grupa		Dojeżdżająca			
		K1	K2	P3	R4
Ewakuująca	K1			6	6
	K2			6	6
	P3	4	4		
	R4	4	4		

EWAKUACJA	DOJAZD	CZAS SYGNAŁU ŻÓŁTEGO [s]	DROGA EWAKUACJI [m]	DŁUGOŚĆ POJAZDU [m]	PRĘDKOŚĆ EWAKUACJI [m/s]	CZAS EWAKUACJI [s]	DROGA DOJAZDU [m]	PRZYSPIESZENIE POJAZDU [m/s ²]	PRĘDKOŚĆ DOJAZDU [m/s]	CZAS DOJAZDU ZE STARTU ZATRZYMANEGO [s]	CZAS DOJAZDU ZE STARTU LOTNEGO [s]	CZAS MIĘDZYZIELONY (START Z ZATRZYMANIA) [s]	CZAS MIĘDZYZIELONY (START LOTNY) [s]	PRZYJĘTY CZAS MIĘDZYZIELONY (Tm2) [s]
K1	P3	3,00	10,00	14,00	11,10	2,16				0,00	0,00	5,16	5,16	6,00
K2	P3	3,00	10,00	14,00	11,10	2,16				0,00	0,00	5,16	5,16	6,00
K1	R4	3,00	10,00	14,00	11,10	2,16				0,00	0,00	5,16	5,16	6,00
K2	R4	3,00	10,00	14,00	11,10	2,16				0,00	0,00	5,16	5,16	6,00
P3	K1		4,50		1,40	3,21				0,00	0,00	3,21	3,21	4,00
P3	K2		4,50		1,40	3,21				0,00	0,00	3,21	3,21	4,00
R4	K1		4,50		2,80	1,61				0,00	0,00	1,61	1,61	4,00
R4	K2		4,50		2,80	1,61				0,00	0,00	1,61	1,61	4,00

3.4. Obliczenia minimalnych czasów zielonych dla pieszych i rowerzystów

- minimalne czasy zielone dla pieszych obliczono z zależności:

$$T_{G \min} = \frac{S_{dp}}{V_p} [s]$$

gdzie:

S_{dp} – długość przejścia dla pieszych;

V_p – prędkość pieszego (1,2 m/s).

- obliczenie minimalnego czasu zielonego dla grupy pieszej P3 i rowerowej P4

$$T_{G \min}(P3) = \frac{11,5[m]}{1,2 \left[\frac{m}{s} \right]} = 9,58 \approx 10[s]$$

$$T_{G\min}(R4) = \frac{11,5[m]}{2,8\left[\frac{m}{s}\right]} = 4,11 \approx 5[s]$$

3.5. Obliczenia czasów ewakuacji pieszych i rowerzystów

- czasy ewakuacji pieszych obliczono z zależności:

$$T_{ep} = \frac{S_{dp}}{V_e} [s]$$

gdzie:

S_{dp} – długość przejścia dla pieszych,

V_e – prędkość ewakuacji pieszego (1,4 m/s).

- czas ewakuacji dla grupy pieszej P3 i rowerowej R4

$$T_{ep}(P3) = \frac{4,5[m]}{1,4\left[\frac{m}{s}\right]} = 3,21 \approx 4[s]$$
$$T_{ep}(R4) = \frac{4,5[m]}{2,8\left[\frac{m}{s}\right]} = 1,61 \approx 2[s]$$

Z uwagi na występujący azyl dla pieszych i rowerzystów o szerokości większej niż 2,0 [m] ewakuację grupy pieszej i rowerowej obliczono do miejsca azylu przez najdłuższe przejście w grupie

Z uwagi na jednoczesne otwarcie grupy pieszej i rowerowej w przypadku zgłoszenia zapotrzebowania niezależnie z której grupy czasy minimalnego sygnału zielonego i czasy ewakuacji przyjęto dla obu grup jak dla grupy pieszej P3

3.6. Elementy detekcji

Do detekcji uczestników ruchu zastosowano

- dla grup kołowych – strefy detekcji wirtualnej z nadjezdniowego detektora ruchu
- dla grupy pieszej/rowerowej – przyciski zgłoszeniowe z optycznym potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia przez sterownik

Parametry funkcjonowania detektorów zamieszczono w **tabeli 3**

Tabela 3. Parametry detektorów

DANE GŁÓWNE		ZGŁOSZENIE		PRZEDŁUŻENIE			INNE FUNKCJE			
Nr Detektora	Należy do grupy	Zgłasza x sek. po zgaszeniu zielonego	Opóźnione zgłoszenie	Czas interwału w sekundach dla poszczególnych okresów światła zielonego *)			Przedłużenie czasu międzyziel.	Czuły na rowery	Funkcja liczenia	Uwagi
				1okres	2 okres	3 okres				
D1/70	K1				1.5				+	
D2/45-55	K1				2.5					
D3/2-22	K1				0.5					
D4/55	K2				1.5				+	
D5/40	K2				1.8					
D6/2-22	K2				0.5					

3.7. Dobowy plan pracy sygnalizacji

- sygnalizacja działać będzie w całodobowym kolorowym trybie pracy

3.8. PSR (Poziom Swobody Ruchu)

Obliczenia przepustowości dla okresu szczytowego obciążenia ruchem przedstawiono w **tabeli 4**

- wlot nr 1 – Mysłowicka – relacja z kierunku Giszowca
- wlot nr 2 – Mysłowicka – relacja z kierunku trasy DK-86

Tabela 4

								WYNIKI DLA	
								T= 60 s	
								G[1]= 36 s	
								G[2]= 14 s	
								Globalne straty czasu = 3.14 h*P/h	
WLOT=PAS=ORGANIZACJA=NATEZENIE=STRATY=NAT-NAS=X=PRZEPUSTOWOSC				[P/h]	[s/P]	[P/hz]	[-]	[P/h]	
1	1	w		701	7.0	1911	0.595	1178	
3	1	w		678	6.8	1911	0.575	1178	

Powyższe obliczenia przepustowości sygnalizacji świetlnej na przejściu pieszo-rowerowym wykonano dla skrajnego najgorszego przypadku przy stałym zgłoszeniu zapotrzebowania w grupie pieszej/rowerowej. Ponieważ sygnalizacja jest sygnalizacją wzbudzaną przez pieszych/rowerzystów z akomodacją sygnału zielonego w grupach kołowych gdzie przy braku zgłoszenia z grupy pieszej/rowerowej wyświetlany jest stale sygnał zielony dla pojazdów przepustowość sygnalizacji będzie większa od skrajnego najgorszego przypadku i zależeć będzie od częstotliwości zgłoszenia zapotrzebowania w grupie pieszej/rowerowej.