

**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.  
PRZYJAZNĄ W KATOWICACH**

**- SYGNALIZACJA ŚWIETLNA  
CZEŚĆ PROGRAMOWO-RUCHOWA**

**PROJEKT NR 06-2007-09**

**Zamawiający: MIEJSKI ZARZĄD ULIC I MOSTÓW W KATOWICACH**

**Projektował: mgr inż. Bartosz Beliczyński**

**KATOWICE  
WRZESIEŃ 2007r.**

# SPIS TREŚCI

<b>1. Dane ogólne .....</b>	<b>4</b>
1.1. Podstawa opracowania .....	4
1.2. Cel opracowania .....	4
1.3. Zakres opracowania .....	4
1.4. Materiały wyjściowe i pomocnicze .....	4
<b>2. Pomiary ruchu.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Projektowane rozwiązanie .....</b>	<b>12</b>
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 Tuloz Spółka Jawna

### **1.2. Cel opracowania**

Opracowanie dokumentacji technicznej sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ul. Przyjazną 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)

### **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

# **NATĘŻENIE SUMARYCZNE (szczyt poranny)**

- Przyjazna – wlot z kierunku ul. Górniczego Stanu
- Przyjazna – wlot z kierunku ul. Mysłowickiej

Godzina: 7:00 – 8:00

Pomiar z dnia 04/07/2007 – środa

Natężenie sumaryczne:

- pojazdy umowne 337 E/h
- pojazdu rzeczywiste 290 P/h

	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	138	138	0	0	2	3	0	0	9	27	1	3	0	0	150	171
SP																
Σ	138	138	0	0	2	3	0	0	9	27	1	3	0	0	150	171
%	92,00%		0,00%		1,33%		0,00%		6,00%		0,67%		0,00%		100,00%	
	rz [P]	%	um [E]	%												
SL																
WP	150	100	171	100												
SP																
Σ	150	100	171	100												

	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	123	123	2	2	1	2	0	0	11	33	2	6	1	1	140	166
SP																
Σ	123	123	2	2	1	2	0	0	11	33	2	6	1	1	140	166
%	87,86%		1,43%		0,71%		0,00%		7,86%		1,43%		0,71%		100,00%	
	rz [P]	%	um [E]	%												
SL																
WP	140	100	166	100												
SP																
Σ	140	100	166	100												

Kierunek ul. Mysłowicka

Kierunek  
ul. Górniczego Stanu

## **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 poranny)**  
(W POJAZDACH UMOWNYCH)

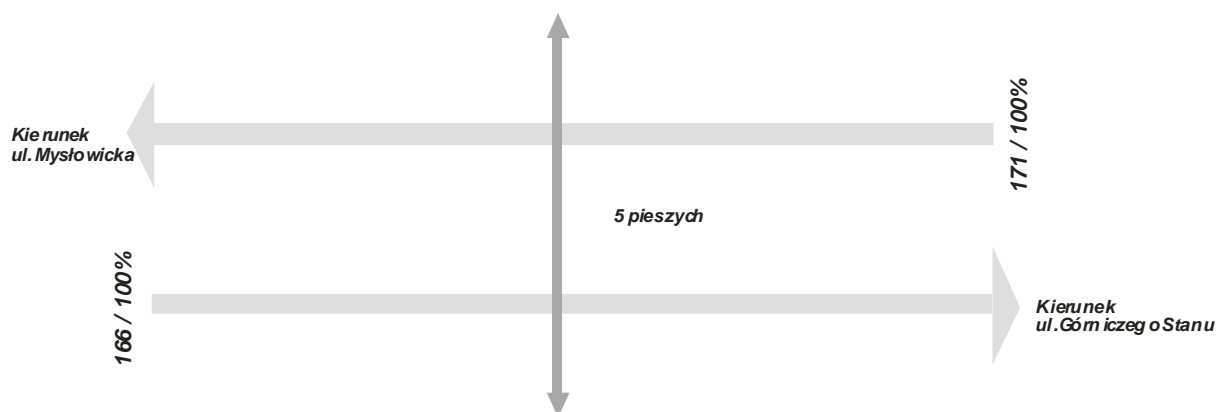
- Przyjazna – wlot z kierunku ul. Górniczego Stanu
- Przyjazna – wlot z kierunku ul. Mysłowickiej

Godzina: 7:00 – 8:00

Pomiar z dnia 04/07/2007 – środa

Natężenie sumaryczne:

- pojazdy umowne 337 E/h



## NATĘŻENIE SUMARYCZNE (szczyt popołudniowy)

- Przyjazna – wlot z kierunku ul. Górniczego Stanu
- Przyjazna – wlot z kierunku ul. Mysłowickiej

Godzina: 15:15 – 16:15

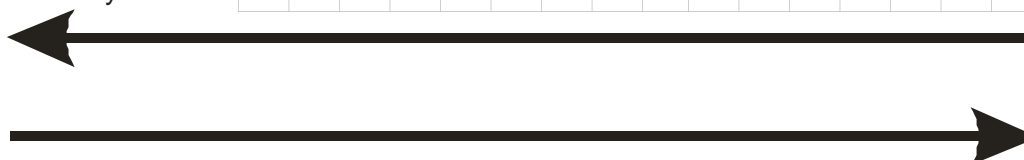
Pomiar z dnia 04/07/2007 – środa

Natężenie sumaryczne:

- pojazdy umowne 388 E/h
- pojazdu rzeczywiste 336 P/h

	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	131	131	2	2	1	2	0	0	8	24	3	9	5	3	150	170
SP	131	131	2	2	1	2	0	0	8	24	3	9	5	3	150	170
Σ	131	131	2	2	1	2	0	0	8	24	3	9	5	3	150	170
%	87,33%		1,33%		0,67%		0,00%		5,33%		2,00%		3,33%		100,00%	
	rz [P]	%	um [E]	%												
SL																
WP	150	100	170	100												
SP	150	100	170	100												
Σ	150	100	170	100												

Kierunek ul. Mysłowicka



	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	157	157	4	4	2	3	0	0	13	39	4	12	6	3	186	218
SP	157	157	4	4	2	3	0	0	13	39	4	12	6	3	186	218
Σ	157	157	4	4	2	3	0	0	13	39	4	12	6	3	186	218
%	84,41%		2,15%		1,08%		0,00%		6,99%		2,15%		3,23%		100,00%	
	rz [P]	%	um [E]	%												
SL																
WP	186	100	218	100												
SP	186	100	218	100												
Σ	186	100	218	100												

Kierunek  
ul. Górniczego Stanu

### 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)

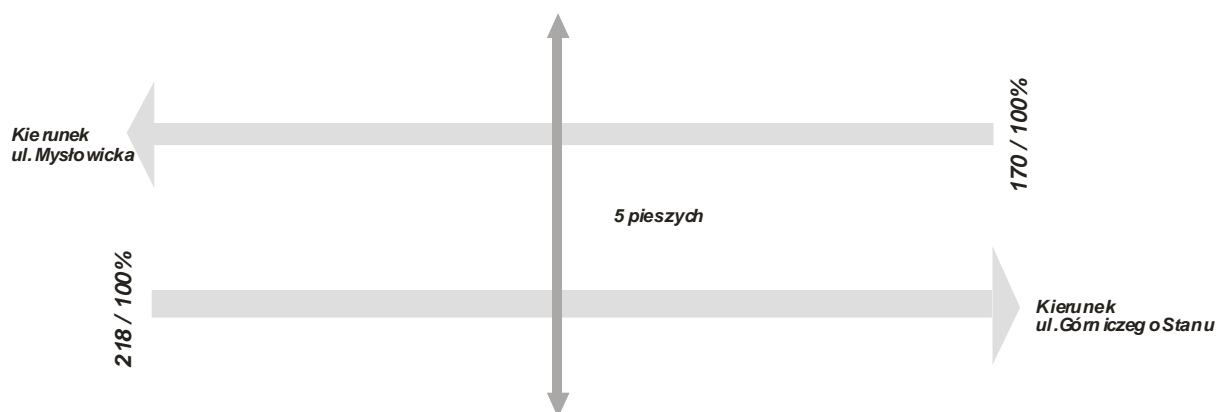
- Przyjazna – wlot z kierunku ul. Górniczego Stanu
- Przyjazna – wlot z kierunku ul. Mysłowickiej

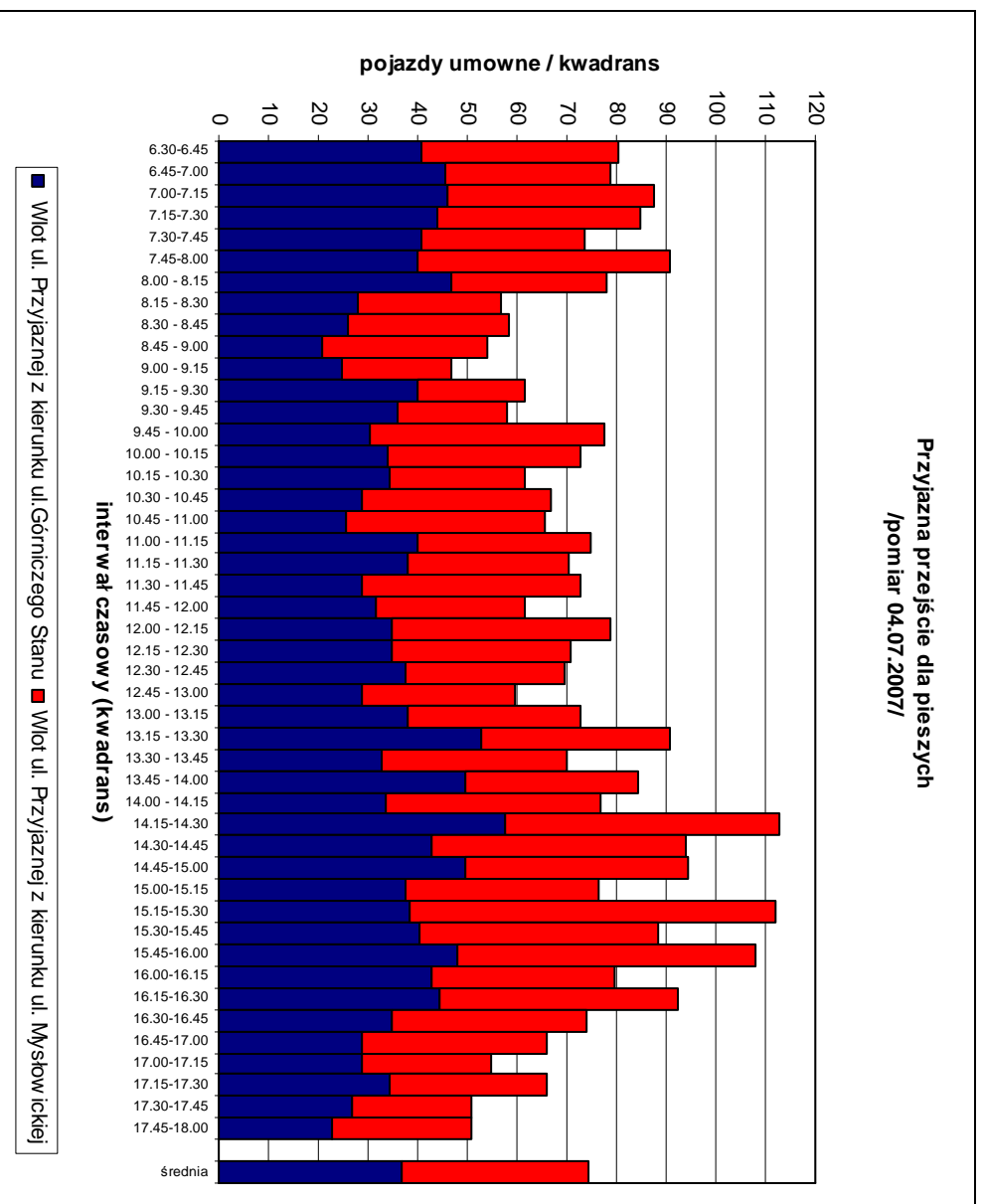
Godzina: 15:15 – 16:15

Pomiar z dnia 04/07/2007 – środa

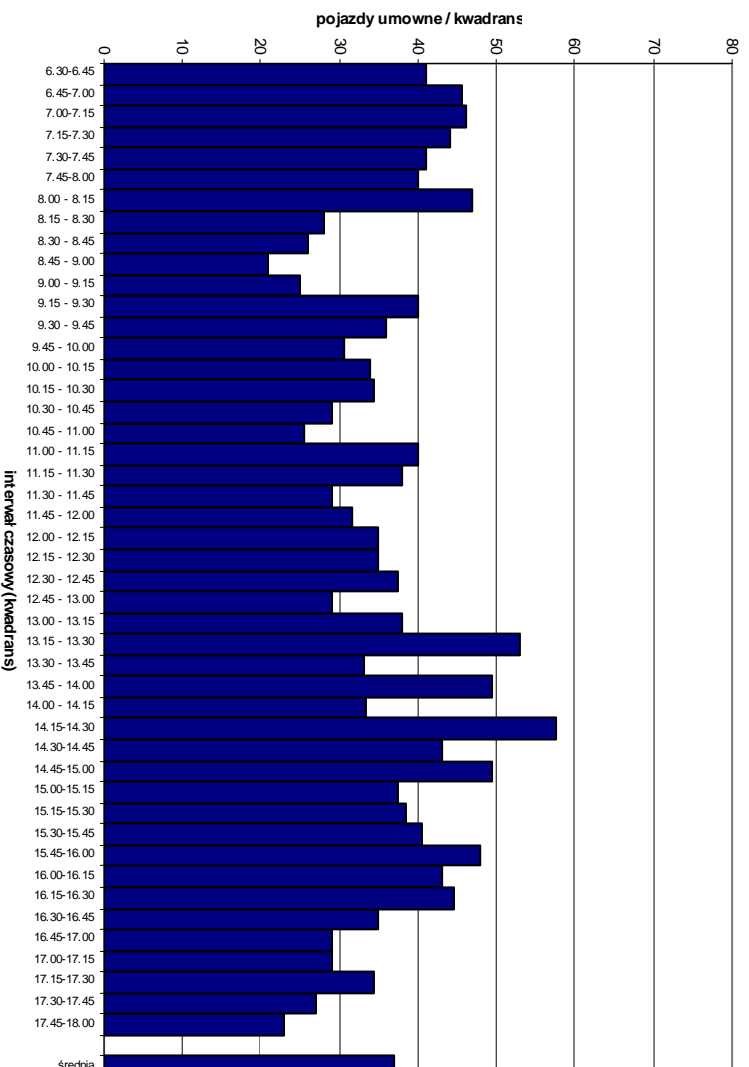
Natężenie sumaryczne:

- pojazdy umowne      388 E/h

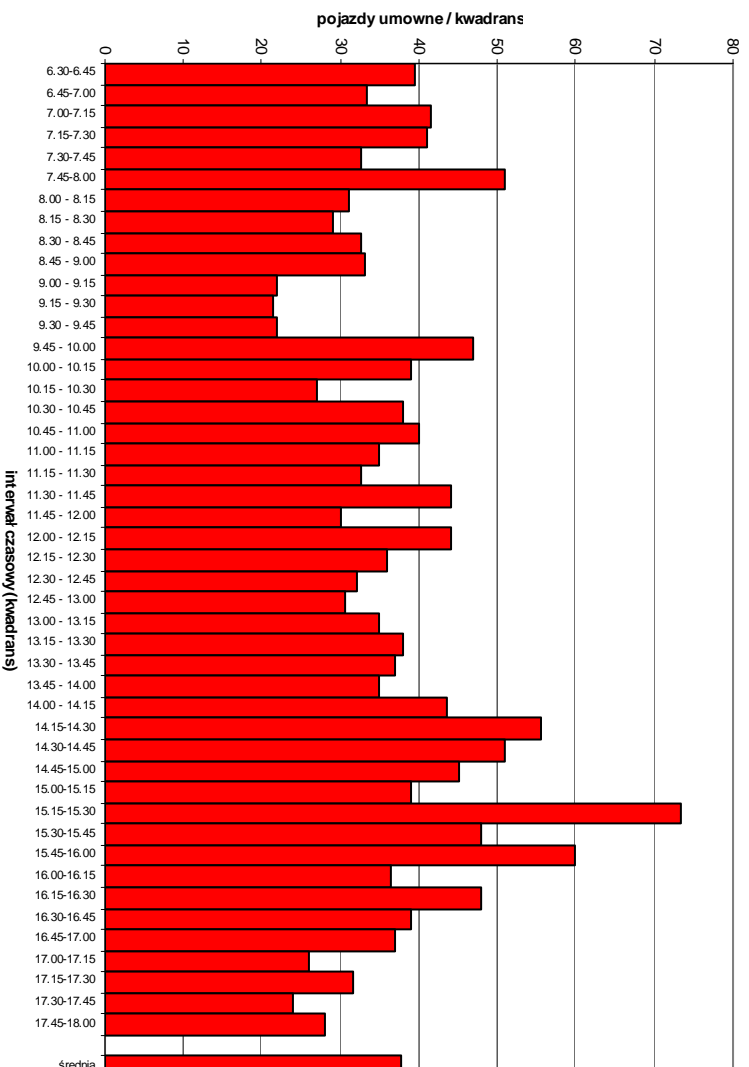




**Przyjazna przejście dla pieszych/ pomiar 04.07.2007**  
w lot z kierunku ul. Górniczego Stanu



**Przyjazna przejście dla pieszych/ pomiar 04.07.2007**  
w lot z kierunku ul. Mysłowickiej



### **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

#### 3.2. Program sygnalizacji świetlnej

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

Jeżeli w strefie obserwacji ruchu (istniejące detektory indukcyjne) 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), które to otwarcie uzależnione jest od zgłoszenia na detektorach pieszych.

Obsługa zgłoszeń pieszych realizowana jest poprzez detektory piesze Pz1 (przyciski zgłoszeniowe dla pieszych z optycznym potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia).

Odliczanie sygnału zielonego w grupach kołowych K1 i K2 w przypadku braku zgłoszeń z detektorów pieszych 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 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/s<sup>2</sup>].

- 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			
Grupa		K1	K2	P3	
Ewakuująca	K1			6	
	K2			6	
	P3	5	5		

EWAKUACJA	DOJAZD	CZAS SYGNAŁU ŻÓŁ TEGO [s]	DROGA EWAKUACJI [m]	DŁUGOŚĆ POJAZDU [m]	PRĘDKOŚĆ EWAKUACJI [m/s]	CZAS EWAKUACJI [s]	DROGA DOJAZDU [m]	PRZYSPIESZENIE POJAZDU [m/s <sup>2</sup> ]	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	8,00	14,00	11,10	1,98				0,00	0,00	4,98	4,98	6,00
K2	P3	3,00	8,00	14,00	11,10	1,98				0,00	0,00	4,98	4,98	6,00
P3	K1		7,00		1,40	5,00				0,00	0,00	5,00	5,00	5,00
P3	K2		7,00		1,40	5,00				0,00	0,00	5,00	5,00	5,00

### 3.4. Obliczenia minimalnych czasów zielonych dla pieszych

- 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

$$T_{G\min}(P3) = \frac{7,0[m]}{1,2 \left[ \frac{m}{s} \right]} = 5,84 \approx 6[s]$$

### 3.5. Obliczenia czasów ewakuacji pieszych

- 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

$$T_{ep}(P3) = \frac{7,0[m]}{1,4 \left[ \frac{m}{s} \right]} = 5,0 \approx 5[s]$$

### 3.6. Elementy detekcji

Do detekcji uczestników ruchu zastosowano

- dla grup kołowych – *istniejące detektory indukcyjne*
- dla grupy pieszej – 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				2.8				+	
D2/20-40	K1				2.5					
D3/30	K2				1.5				+	
D4/0-15	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 – Przyjazna – relacja z kierunku ul. Górniczego Stanu
- wlot nr 2 – Przyjazna – relacja z kierunku ul. Mysłowickiej

Tabela 4

									WYNIKI DLA
									T= 40 s
WLOT=PAS=ORGANIZACJA=NATEZENIE=STRATY=NAT-NAS=X=PRZEPUSTOWOSC			[P/h]	[s/P]	[P/hz]	[-]	[P/h]		G[1]= 19 s
1 1 w			171	5.6	1712	0.200	856		G[2]= 10 s
2 1 w			218	5.7	1673	0.261	836		
Globalne straty czasu =						0.92 h*P/h			

Powyższe obliczenia przepustowości sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych wykonano dla skrajnego najgorszego przypadku przy stałym zgłoszeniu zapotrzebowania w grupie pieszej. Ponieważ sygnalizacja jest sygnalizacją wzbudzaną przez pieszych z akomodacją sygnału zielonego w grupach kołowych gdzie przy braku zgłoszenia z grupy pieszej 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.