

Modely výpočtu kapacity mimoúrovňové křižovatky

Publikováno: 26. 10. 2007

1. Metody výpočtů dle zahraničních příruček

Příspěvek navazuje na publikovanou úvodní část (Silniční obzor 11/2004), a jeho hlavním smyslem je prověření vybraných zahraničních výpočtových metodik kapacity kritického místa křižovatky v aplikaci na výsledky přímého pozorování. V našem příkladě se bude jednat o kritickou oblast **připojení rampy**.

Nejdříve uvedeme hlavní zásady výpočtů kapacity podle aktuálních zahraničních německých a amerických metodik na které jsme se již v minulém článku v Silničním obzoru odvolávali. Rovněž jako v předchozím případě je výpočet proveden pro lokalitu MÚK 5. května - Jižní spojka.

2. Obecné zásady vybraných metodik

Obecná zásada je jednoznačná a srozumitelná :

„Principem stanovení kapacity je výpočet adekvátních úrovní kvality provozu-UKD.“
Následné výpočty tedy obsahují výpočet UKD dle dvou principiálních metodik.

2a) Německý manuál HBS

Německý manuál HBS, jehož základní dopravně inženýrské charakteristiky (v podobě objemů intenzit) jsou zpracované v číselné i grafické podobě pro standardizovaná typová schémata křižovatek (s ohledem na úroveň kvality dopravy UKD). Uvedený příklad je typ schéma E 1- viz dále. (obr. č. 1)

Kapacita křižovatky je definována pomocí dvou kritických oblastí:

- Přímo v oblasti připojení , max. intenzita dopravního proudů v místě připojení q_m
- Nebo v odsazené poloze, na konci připojovacího pruhu, s max.intenzitou proudů v profilu , kde došlo ke sloučení s přímým proudem (za připojením ve směru jízdy q_{HU}).

Základní výpočetní vztah úrovní kvality dopravy (UKD) se odvíjí od vzorce kapacity C:

$$a = qb / C$$

kde je : qb - skutečná intenzita, C - kapacita, a - ÚKD



obr.č.1

$$q_m = q_{H1} + q_e$$

(kde q_e je intenzita vjezdové rampy a q_{H1} intenzita projíždějící týmž jízdním směrem v pravém jízdním pruhu měřená před vjezdem).

q_{H1} intenzita průběžného pravého jízdního pruhu (měřená před vjezdem)

q_e vjezdová intenzita připojujících se vozidel (intenzita rampy)

q_m rozhodující max. intenzita na vjezdu v místě připojení

q_{HU}intenzita všech průběžných jízdních pruhů měřená za místem připojení (po směru jízdy).

Manuál stanoví následující tabulku přípustné vjezdové intenzity (kapacity) pro úrovně kvality ve stupních A - F.

LOS	Přípustná vjezdová intenzita	intenzita snižená hodnota
A	≤660	≤600
B	≤1210	≤1100
C	≤1650	≤1500
D	≤1980	≤1800
E	≤2200	≤2000
F	-	-

Úrovně kvality jsou definovány numericky v následné tabulce. Popis faktického dopravního stavu je uveden dále.

LOS	A	B	C	D	E	F
(a) ÚKD	≤0.3	≤0.55	≤0.75	≤0.90	≤1.00	≤1.00

A: Volný dopravní proud

(Nerušené dopravní podmínky, vozidlo není ovlivněno ostatními vozidly, úplná volnost manévrování, průměrná rychlost je blízká volné rychlosti).

B: Volný dopravní proud

(Nerušené dopravní podmínky, je nutné brát zřetel na ostatní vozidla. průměrná rychlost je vyšší než 80 % volné rychlosti).

C: Dopravní proud je ovlivněný

(Vozidla na komunikaci se zjevně ovlivňují, volnost manévrování je ovlivněna, rychlost jízdy dosahuje 70 % volné rychlosti).

D: Dopravní proud je nestabilní

(Shluky vozidel významně omezují jízdní rychlost (až na 60 % volné rychlosti) a volnost manévrů v dopravním proudu se vyskytují střední turbulence vedoucí až k stupni F).

E: Dopravní proud je nestabilní přibližující se ke kapacitě

(Při dosažení kapacity se vozidla pohybují s minimálními mezerami, při zmenšení odstupů dochází k nepravidelnostem v proudu turbulence vedou ke stupni F).

F: Dopravní proud je ve stavu nouze - kongesce

obr.č.4

Konkrétní aplikace na příkladu:

M_1 intenzita pravého jízdního pruhu (209 voz/hod),
 M_2 intenzita středního jízdního pruhu (1113 voz/hod),
 M_3 intenzita levého jízdního pruhu (950 voz/hod),
 M_N celková intenzita vjezdu (3833 voz/hod),
 C_e intenzita připojení - zde tvoří 40 % celkové intenzity vjezdu (1561voz/hod),
 C_{zus} intenzita sečtená pro pravý jízdní pruh a rampu. (1770 voz/hod),
 M_{ESV} přepočtená intenzita rampy

$$M_1 = 256 + 0.204 M_H - 0.176 C_e - 1.678 * M_{ESV}$$

$$C_e = 0.4M_N - 0.4 (M_H + C_e)$$

$$C_e = 0.667 M_H$$

$$C_{zus} = M_1 + C_e$$

Dopravní proud $C_{zus} = 1770$ voz/h, s 13 % podílem těžkých vozidel - (1566jvz/h)

$$M_1 = 1566 - 0.677 M_H = 256 + 0.204M_H - 0.176 *(0.667M_H) - 1.678 * M_{ESV}$$

$$M_H = 2119 \text{ j.v.h.}, C_e = 1413 \text{ j.v.h.},$$

$$M_1 = 1566 - 0.667 * M_H = 153 \text{ j.v.h.},$$

$$M_N = 3532 \text{ j.v.h.}$$

$$C_{zus} = M_1 + C_e = 1566, \text{ ale pro max } 2000 \text{ vozidel}$$

$$C_{zus} = 2000 / (1+0.13) = 1770 \text{ jvz/h}$$

$$1566 / 1770 = 0.88 = 0.9$$

ukazuje na **stupeň zatížení D podle stupnice (LOS) úrovně kvality dopravy.**

Pro srovnání výpočet provedeme i podle americké metodiky.

B) podle americké metodiky

(Znovu je tedy proveden tento výpočet pro výše uvedené měření na Exitu Rožtyly, avšak tentokrát podle výpočtů HCM).

Základní vzorce

Vzorce pro výpočet odhadu hustoty oblasti ovlivnění podle HCM

Vzorec HCM - odhad hustoty (DR)

Vzorec pro oblast ovlivnění

$$D_R = 3.402 + 0.00456 V_R + 0.0048 V_{1,2} - 0.01278 L_A$$

D_R Odhad hustoty

$V_{1,2}$ intenzita oblasti ovlivnění

V_R intenzita rampy

L_A délka připojovacího pruhu (m)

Hustota jvz / km / pruh					
A	B	C	D	E	F
≤6	>6-12	>12-17	>17-22	>22	>Záleží na požadavku kapacity

Vlastní výpočet



obr.č. 5

$V_{1,2}$intenzita oblasti ovlivnění (t.j. dva přilehlé jízdní pruhy, u tří a více-proudých se ostatní neuvažují).

$V_{1,2}$intenzita pravý + střední jízdní pruh t.j. $(209 + 1113) = 1322$ voz/h.

$$V_{1,2} = V_F * PFM$$

V_Fintenzita všech dálničních jízdních pruhů přibližující se k místu připojení (v jednom směru).

V_Fpravý + střední + levý jízdní pruh $(209 + 1113 + 950) = 2272$ voz/h.

PFM.....předpokládaný koeficient pro tří proud $= (0.5775 + 0.000092) L_A$.

L_Adélka připojovacího jízdního pruhu.

$V_{1,2} = V_F * PFM = 2272 * 0.5821 = 1322.53$ vypočtených a odpovídajících skutečné intenzitě.

$$V_{1,2} = V_{1,2}$$

(V_R) intenzita rampy $= 1561$ voz /h., (D_R) odhad hustoty v oblasti $V_{1,2}$.

Max. vyskytnutá hustota měřená u jízdních pruhů :

příp. - $(36$ voz/km/pruh), pravého j.p. - $(5$ voz/km/pruh), středního j.p. - $(16$ voz/km/pruh)

(průměrná hustota všech jízdních pruhů je $14.49 \approx 15$).

Vzorec HCM - odhad hustoty (D_R)

1) vzorec pro oblast ovlivnění (t.j. bez levého j.p.)

$$D_R = 3.402 + 0.00456 V_R + 0.0048 V_{1,2} - 0.01278 L_A$$

$$D_R = 16.22 \text{ voz/km/pruh}$$

2) vzorec vycházející ze všech jízdních pruhů, přibližující se k místu připojení.

$$D_R = 3.402 + 0.00456 V_R + 0.0048 V_F * PFM - 0.01278 L_A$$

$$D_R = 16.22 \text{ voz/km/pruh odhad hustoty ovlivněné oblasti.}$$

Výsledné hodnocení je stupněm C/D.

Zhodnocení , závěry z aplikace metodik

Z uváděných výpočtů je patrná vzájemná blízkost mezi oběma zkoumanými zahraničními metodikami, vypovídající o skutečném sledovaném stavu vzájemného ovlivňování dopravního proudu na úseku s připojením.

(Ovlivňování dopravního proudu znázorňují rovněž následující grafy (č. 1 a 2) průběhu rychlostí v jednotlivých jízdních pružích. Tyto grafy prezentují jak výše zkoumané typové schéma E1 (graf č. 1) t.j. před změnou na současné typové schéma E5 (graf č. 2)).

Protože jsme klasifikovali skutečné dopravní stavy (pomocí dvou metodik), na závěr uvedeme výsledky experimentálního sledování.



Obr. č. 6a



Obr. č. 6b



graf č. 1 (před změnou - typové schéma E1)



graf č. 2 (po změně - typové schéma E5)

Tyto dvě grafické porovnání pro různá typová schémata byly vybrána z měření se stejnými hodnotami hodinových intenzit pro jednotlivé jízdní pruhy - tedy při stejných dopravních podmínkách je patrné zlepšení dopravní situace při novém užitém typovém schéma.

Závěr

Záměrem tohoto článku bylo představit výpočetní zahraniční metodiky aplikované v našich podmínkách s ověřením skutečného provozu pomocí moderního počítačového zařízení Traficon.

Významná je skutečnost, že i německý HBS podotýká, že typové schéma E5 zatím nebylo vyzkoušeno v praxi.

Proto jsme se pokusili přispět a dokumentovat dopravní stavy připojení rampy pomocí základních ukazatelů a charakteristik dopravních proudů.

Tento způsob sledování dopravní situace může přispět i k poměrně nestandardnímu chování řidičů v těchto dopravních situacích.

Je třeba objektivně definovat především vzájemnou míru ovlivňování se proudů připojovaných k připojeným. Možná, že tuto míru může ovlivnit konkrétní dispozice připojení.

Další důležitou zásadou hodnocení kvality dopravního provozu by mělo být sledování ukazatelů v čase. Výše je uvedena pouze charakteristika rychlosti. Obdobně lze zobrazovat i další charakteristiky a definovat rozhodující interval resp sled po sobě jdoucích kratších intervalů, které vykazují únosnou nebo už nepřijatelnou hodnotu UKD s ohledem na její kolísání a délku intervalu.

Poznámka:

Obdobná situace připojení, samozřejmě v jiných rychlostních úrovních dopravních pohybů, se odehrává na příklad u okružních křižovatek, v místě připojení komfortních bypasů tj.za vyšších rychlostí obou proudů. Tento detail je velmi důležitý pro bezpečnost provozu na křižovatce, přesněji řečeno když bezpečnost křižovatky je určena v jistých podmínkách místem připojení.

Signálem k naléhavosti podrobné analýzy jsou výsledky sledování cca 30 lokalit okružních křižovatek v ČR, které byly sledovány z hlediska efektu bezpečnosti provozu (Projekt „BESIDIDO“ MDS ČR, který řeší ČVUT Praha a CDV Brno).

Ukazatele, modelující chování řidičů, bychom neměli bezvýhradně přebírat ze zahraničí, ale měl by být vytvořen i prostor pro vlastní výzkum v našich specifických dopravních podmínkách.

Literatura

/1/ Memiřová M., : Aplikace teorie dopravního proudu pro návrh křižovatek (Dizertační práce 2004)

/ 2 / HCM - Highway Capacity Manual, 2000

/ 3 / HBS - Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Strassen - und Verkehrswesen e.V., Köln, 2001