



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА  
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ  
ВЛАСНОСТІ  
УКРАЇНИ

УКРАЇНА

(19) UA

(11) 112094

(13) C2

(51) МПК

G08G 1/09 (2006.01)

## (12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА ВИНАХІД

(21) Номер заявки: а 2014 07568

(22) Дата подання заявки: 07.07.2014

(24) Дата, з якої є чинними  
права на винахід: 25.07.2016

(41) Публікація відомостей  
про заяву: 10.06.2015, Бюл.№ 11

(46) Публікація відомостей  
про видачу патенту: 25.07.2016, Бюл.№ 14

(72) Винахідник(и):

Денисенко Олег Васильович (UA)

(73) Власник(и):

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ  
АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНІЙ  
УНІВЕРСИТЕТ,

вул. Петровського, 25, м. Харків, 61002  
(UA),

Денисенко Олег Васильович,  
пр. Московський, 202, кв. 21, м. Харків,  
61082 (UA)

(56) Перелік документів, взятих до уваги  
експертизою:

UA 84483 U, 25.10.2013

UA 105123 C2, 10.04.2014

SU 492211 A1, 07.09.1989

US 2005285708 A, 29.12.2005

EP 2204788 A1, 07.07.2010

WO 2010103504 A1, 16.09.2010

## (54) СПОСІБ ВИЗНАЧЕННЯ ТРИВАЛОСТІ ЕЛЕМЕНТІВ ТА ЦИКЛУ СВІТЛОФОРНОЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ

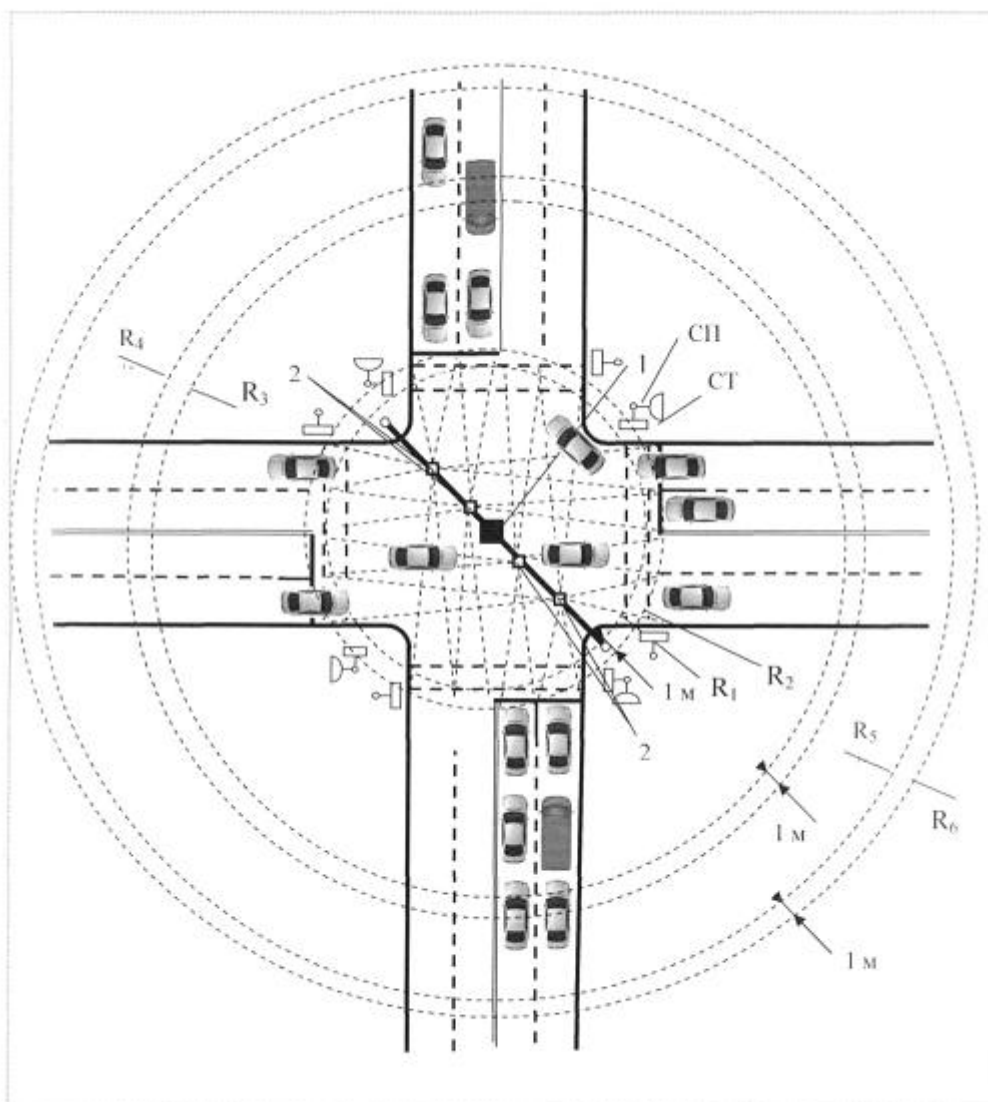
### (57) Реферат:

Спосіб визначення тривалості елементів та циклу світлофорної сигналізації належить до систем регулювання дорожнього руху (ДР) і може бути використаний при розробці агрегатної системи засобів управління ДР, при розробці АСУ-ДР, в системах інформаційного забезпечення перехресть ВДМ, а також для підвищення ефективності керування рухом транспорту на регульованих перехрестях. Спосіб оснований на скануванні трьома гостроспрямованими лазерними променями зони перехрестя з точки над його геометричним центром конусним видом розгортки, причому промені формують зі зміщенням на третину періоду по колу розгортки, а кути нахилу оптичних осей кожного променя змінюють по черзі у реперній точці через кожен період сканування так, щоб радіус другого концентричного кола для кожного променя зменшувався на певну задану величину, що дозволяє чітко визначити момент в'їзду, швидкість, довжину, тип, кількість і послідовність транспортних засобів, що реально в'їхали в першу і другу контрольовані зони по кожній смузі руху за період вимірювань. Оптичні сигнали, відбиті від ТЗ на підходах та виходах перехрестя, приймаються відповідними фотоприймачами і перетворюються в імпульсно-числові коди, за якими визначають наявність ТЗ по окремих смугах в контрольованих зонах та в зоні самого перехрестя на моменти початку проміжного та основного тактів, а момент закінчення проміжного такту формується за моментами, коли останній ТЗ, що знаходився в зоні перехрестя, почне перетинати своїм переднім бампером одну з ліній сканування першого променя по смугах руху на виході з перехрестя. Тривалість основного такту визначається моментом закінчення роз'їзду найбільшої за часом черги по смугах руху в даній фазі регулювання, який формується по моменту перетинання заднім бампером останнього в черзі ТЗ однієї з ліній сканування в зоні стоп-лінії, а тривалість циклу світлофорного регулювання за результатами сканування визначається як сукупність основних та проміжних тактів всіх фаз. Запропонований спосіб дає можливість одержати найбільш

UA 112094 C2



повний комплекс інформації для контролю і подальшого оперативного визначення циклу регулювання на перехресті.



Фиг. 1



Винахід належить до систем регулювання дорожнього руху (ДР) і може бути використаний при розробці агрегатної системи засобів керування ДР, при розробці АСУ-ДР, в системах інформаційного забезпечення завантаження перехресть ВДМ, а також для підвищення ефективності керування рухом транспорту на регульованих перехрестях.

Цей спосіб може бути використаний для одночасного визначення основних параметрів транспортних потоків (ТП): моменту проїзду транспортним засобом (ТЗ) контрольованої зони (КЗ) та перехрестя в цілому, швидкості, типу і напрямку руху ТЗ, їх інтенсивності руху по кожній смузі за будь-який проміжок часу, інтервалів рухів між ТЗ, їх затримки, а також тривалості проміжних (ПТ) та основних тактів (ОТ) в кожній фазі і циклу світлофорного регулювання (СР).

Відомий спосіб визначення тривалості проміжних тактів світлофорного регулювання, заснований на скануванні двома гостроспрямованими лазерними променями зони перехрестя з точки над його геометричним центром конусним видом розгортки, причому оптична вісь одного з положень розгортки першого променя вибирається так, щоб він описував коло на проїжджій частині перехрестя в області стоп-ліній всіх його підходів, а друге положення розгортки відповідало відхиленню лазерного променя, при якому радіус другого концентричного кола на поверхні проїзної частини зменшується на певну задану величину, при цьому зміна положень розгортки здійснюється з високою швидкістю по черзі через кожен період сканування.

Другий оптичний промінь лазерної розгортки формується у одній площині з першим, але зі зміщенням на півперіоду по колу розгортки і формує вхідну межу КЗ.

Кути нахилу оптичних осей другого променя, як і першого, змінюють по черзі у реперній точці через кожен період сканування так, щоб радіус другого концентричного кола на вході контрольованої зони зменшувався на певну задану величину, що дозволяє чітко визначити момент в'їзду, швидкість, довжину, тип, кількість і послідовність транспортних засобів, що реально в'їхали в контрольовану зону по кожній смузі руху за період вимірювань, при цьому відстань між вхідною та вихідною межами контрольованої зони відповідає максимальному з можливих зупиночному шляху різного типу ТЗ.

Потім послідовно визначають тип, точний час та кількість транспортних засобів, які покинули контрольовану зону по кожній зі смуг руху на зелений сигнал світлофора, та наявність транспортних засобів по окремих смугах в контрольованій зоні та в зоні самого перехрестя на момент початку проміжного такту, а момент закінчення проміжного такту формується за моментами, коли останній транспортний засіб, що знаходився в зоні перехрестя, почне перетинати своїм переднім бампером одну з ліній сканування першого променя по смугах руху на виході з перехрестя, але за умови перевірки можливості появи на вході в контрольовану зону нового транспортного засобу на момент початку проміжного такту, зупиночний шлях якого перевищує довжину контрольованої зони (заявка а 201402130 від 03.03.2014). Цей спосіб є найбільш близьким до способу, що заявляється, і тому вибраний як найближчий аналог.

Недоліком цього способу є вузькі функціональні можливості, оскільки він не дозволяє одночасно визначити такий важливий параметр циклу світлофорного регулювання як ОТ в залежності від типу, напрямку та швидкості руху ТЗ в зоні перехрестя, а також його топографії та кількості ТЗ, що знаходяться на перехресті у момент зміни світлофорного сигналу. Крім того, на практиці ОТ визначається як певна для даної фази регулювання величина, що при розрахунках враховує довжину окремих черг ТЗ, їх тип та час роз'їзду черг по кожній смузі, потоки насичення по смугах руху в залежності від напрямків руху ТЗ і т. д.

Деякі з цих параметрів суттєво залежать від топографії перехрестя та типу ТЗ. Все це, у свою чергу, обмежує можливість точного визначення тривалості ОТ у реальному масштабі часу, а також оптимальних параметрів циклу світлофорного регулювання та знижує ефективність керування рухом транспорту на регульованих перехрестях.

В основу запропонованого способу поставлена задача розширення функціональних можливостей при одночасному підвищенні точності визначення тривалості ОТ кожної фази та самого циклу світлофорного регулювання.

Поставлена задача вирішується тим, що у запропонований спосіб покладено конусне покрокове сканування одночасно трьома гостроспрямованими лазерними променями інфрачервоного діапазону тимчасово всіх підходів і виходів перехрестя, що дає можливість сформулювати вхідні і вихідні межі двох КЗ та забезпечити визначення комплексу вищевказаних параметрів ТП по кожній смузі руху, основні та проміжні такти і цикл СР в залежності від результатів сканування на основі такого важливого параметру оцінки якості регулювання як середня затримка ТЗ.

На фіг. 1 представлена схема, яка розкриває основні відмінні особливості запропонованого способу і послідовність його дій.



Відповідно до запропонованого способу, розгортка лазерного променя здійснюється скануючим блоком 1, який розташовується над перехрестям на спеціальному кронштейні в точці, що відповідає геометричному центру перехрестя. У скануючому блоці, залежно від висоти його розміщення, одну з оптичних осей розгортки підбирають так, щоб перший лазерний промінь описував конусну поверхню з колом на проїжджій частині перехрестя ( $R_1$ ) в області "стоп-ліній" всіх його підходів. До складу скануючого блока входить оптичний відхиляючий пристрій (дискретний сканістор), який забезпечує відхилення осі першого лазерного променя в необхідне друге положення, при якому радіус кола ( $R_2$ ) на поверхні проїзної частини зменшується на задану величину (наприклад, на 1 м). Таким чином, блок сканування на кожному наступному періоді сканування змінює розгортку першого лазерного променя з однієї оптичної осі на іншу та описує в зоні стоп-ліній на поверхні перехрестя два концентричні кола з різницею радіусів ( $R_2 - R_1 = 1$  м) та формує вихідну межу КЗ.

Другий оптичний промінь лазерної розгортки формується зі зміщенням на  $120^\circ$  по колу розгортки (див. фіг. 2) і формує вхідну межу першої КЗ.

Цей промінь, як і перший, за допомогою відповідного дискретного сканістора  $5_2$  на кожному наступному періоді сканування змінює одну оптичну вісь розгортки (з радіусом кола  $R_3$  на проїжджій частині перехрестя) на іншу (з радіусом кола  $R_4$ ) і формує два концентричних кола з різницею радіусів  $R_4 - R_3 = 1$  м.

Третій оптичний промінь лазерної розгортки формується зі зміщенням по відношенню до другого ще на  $120^\circ$  по колу розгортки (див. фіг. 2) і формує вхідну межу другої КЗ.

Цей промінь, як і обидва інші, за допомогою відповідного дискретного сканістора  $5_3$  на кожному наступному періоді сканування змінює одну оптичну вісь розгортки (з радіусом кола  $R_5$  на проїжджій частині перехрестя) на іншу (з радіусом кола  $R_6$ ) і формує два концентричних кола також з різницею радіусів  $R_6 - R_5 = 1$  м.

Оптичні фотоприймачі 2 ( $\Phi\Pi_1$ ) в процесі розгортки лазерних променів  $8_1$ ,  $8_2$  та  $8_3$  по одному з кіл на входах і виходах КЗ послідовно сприймають сигнали, відбиті від ТЗ, що рухаються по різних смугах руху як на підходах, так і на виходах перехрестя.

Фіксацію ТЗ, що в'їжджають в обидві КЗ, здійснюють по їх передніх бамперах при пересіченні одного з кіл (наприклад  $R_6$  або  $R_4$ ), при цьому завдяки періодичному скануванню зі зміною оптичної осі лазерного променя (з радіуса  $R_3$  на  $R_4$  і навпаки та з  $R_5$  на  $R_6$ ) визначається момент в'їзду, швидкість, довжина, тип, кількість і послідовність ТЗ, що реально в'їхали в КЗ по кожній смузі руху за період вимірювань. Радіус  $R_3$ , що формує вхідну межу першої КЗ, вибирають за такої умови, щоб відстань між  $R_3$  та  $R_1$  відповідала (з урахуванням реальної відстані, на якій водій реагує на зміну сигналу світлофора) максимальному з можливих зупиночному шляху (ЗШ) різного типу ТЗ, що перетинають вхідну межу першої КЗ з максимально дозволеною швидкістю (60 км/год.).

Наявність подвійного сканування ( $R_3$ ,  $R_4$ ) на вході першої КЗ дає можливість точно визначити тип ТЗ, склад ТП та кількість ТЗ  $m_j$  у черзі по кожній  $j$ -й смузі руху на підходах до перехрестя на момент зміни сигналу світлофора на зелений або на момент початку руху перших у черзі ТЗ. Крім того, це дозволяє визначити швидкість ТЗ на вході в першу КЗ на момент зміни сигналу світлофора з зеленого на жовтий і по швидкості та типу ТЗ розрахувати його ЗШ та в кінцевому рахунку прийняти рішення про завершення ПТ

$$l_{\text{зш}} = l_{\text{рк}} + l_{\text{гш}} = V \cdot t_{\text{рк}} + \frac{V^2}{2g(\varphi + f \pm \lambda)}, \quad (1)$$

де  $l_{\text{рк}}$  - шлях, що пройде ТЗ за час реакції водія  $t_{\text{рк}}$  на зміну сигналів світлофора;  $l_{\text{гш}}$  - гальмовий шлях;  $V$  - швидкість ТЗ на вході в КЗ;  $g$  - прискорення вільного падіння;  $\varphi$  - коефіцієнт подовжнього зчеплення колеса з поверхнею дороги;  $f$  - коефіцієнт кочення колеса;  $\lambda$  - величина подовжнього похилу.

Подвійне сканування першим променем ( $R_1$ ,  $R_2$ ) в зоні стоп-ліній (на виході з першої та другої КЗ) дає змогу визначити тип, точний час та кількість ТЗ, які покинули КЗ по кожній зі смуг руху на зелений сигнал світлофора, а значить, визначити наявність ТЗ по окремих смугах в КЗ на момент зміни зеленого сигналу світлофора на жовтий. За результатами сканування першим променем також визначають кількість та тип ТЗ по кожній смузі, що не встигли (не змогли) покинути зону самого перехрестя на зелений сигнал світлофора, тобто не здійснили перетинання зони сканування ( $R_1$ ,  $R_2$ ) по смугах руху на виході з перехрестя. Це можливо у випадку, коли лівоповоротні ТЗ в зоні перехрестя очікують проїзду прямого зустрічного транспорту, а правоповоротні ТЗ - завершення переходу пішоходів.



Інформація про довжину, тип та кількість ТЗ в зоні перехрестя на момент початку дії ПТ дає можливість чітко визначити момент, коли всі ТЗ попередньої фази руху звільнять зону перехрестя для початку нової фази. Це пропонується здійснювати по моментах, коли останній ТЗ, що знаходився в зоні перехрестя, почне перетинати своїм переднім бампером одну з ліній

5 сканування (наприклад,  $R_1$ ) по смугах руху на виході з перехрестя. Це дає гарантію, що останній ТЗ досяг або минув ДКТ цього ПТ і, при умові наявності інформації про його довжину, практично вже залишив зону перехрестя.

Момент перетинання своїм переднім бампером лінії сканування з радіусом  $R_1$  приймається як кінець ПТ цієї фази, але за умови перевірки можливості появи на вході в першу КЗ нового ТЗ, зупиночний шлях якого перевищує довжину КЗ. Це можливо за умови, якщо на момент включення жовтого сигналу (початку ПТ) вхідну межу першої КЗ буде перетинати ТЗ зі швидкістю, що перевищує дозволу (більше 60 км./год.), а його тип і габарити будуть свідчити, що його ЗШ перевищує довжину КЗ і ТЗ навіть при повному гальмуванні потрапить в зону перехрестя. В такому випадку кінець ПН також визначається по моменту перетинання лінії

15 сканування з радіусом  $R_1$  переднього бампера останнього ТЗ, що покидає зону перехрестя. Фіксацію ТЗ, що в'їжджають в другу КЗ, здійснюють по їх задніх бамперах при пересіченні одного з кіл (наприклад  $R_5$ ), при цьому завдяки періодичному скануванню зі зміною оптичної осі лазерного променя (з радіуса  $R_5$  на  $R_6$  і навпаки) визначається момент в'їзду, швидкість, довжина, тип, кількість і послідовність ТЗ, що реально в'їхали в другу КЗ по кожній смузі руху за період вимірювань. Радіус  $R_5$ , що формує вхідну межу другої КЗ, бажано вибирати за умови, щоб він перевищував найбільш можливу чергу ТЗ, яка може збиратися по одній із смуг руху на сигнал світлофора, що забороняє дорожній рух.

Це дає можливість достатньо точно визначити кількість ТЗ  $m_j$  у черзі по кожній  $j$ -й смузі руху на підходах до перехрестя на момент зміни сигналу світлофора на зелений, або на момент

25 початку руху перших у черзі ТЗ. Інформація про довжину, тип та час пересування ТЗ на вході в другу КЗ дозволяє послідовно визначити реальні значення коефіцієнтів приведення до легкового автомобілю  $K_{\text{ПРi}}$  як відношення величини середнього значення часового інтервалу  $\overline{t_{\text{Bi}}}$  проїзду КЗ конкретним типом ТЗ до величини середнього значення часового інтервалу  $\overline{t_{\text{Li}}}$  проїзду цієї зони легковим

30 автомобілем:

$$K_{\text{ПРi}} = \overline{t_{\text{Bi}}} / \overline{t_{\text{Li}}} \cdot (2)$$

Вимірювання такого комплексу параметрів в зоні перехрестя дозволяє також визначити склад та довжину черги ТЗ, що збираються перед стоп-лінією на червоний сигнал світлофора по кожній смузі руху як у фізичних, так і у приведених одиницях:

35 
$$N_{\text{ПРj}} = K_{\text{ПР1}}N_1 + K_{\text{ПР2}}N_2 + \dots + K_{\text{ПРi}}N_i, (3)$$

де  $N_{\text{ПРj}}$  - кількість ТЗ у приведених до легкового автомобіля одиницях по  $j$  - й смузі руху;

$N_i$  - число ТЗ типу  $i$  у черзі по  $i$ -й смузі руху;

$K_{\text{ПРi}}$  - коефіцієнт приведення ТЗ типу  $i$  до легкового автомобіля.

Все це дає можливість підвищити точність спочатку розрахунків, а потім за результатами сканування виходу КЗ першим променем (у зоні стоп-лінії) визначення точного часу роз'їзду  $T_j$  цих черг по кожній смузі на "зелений" сигнал світлофора і, таким чином, тривалості кожного ОТ.

Тривалість ОТ  $T_{\text{oi}}$   $i$  - ї фази визначається моментом закінчення роз'їзду найбільшої за часом черги по смугах руху в даній фазі регулювання. Фіксація кінця ОТ здійснюється за моментом перетинання заднім бампером останнього в черзі ТЗ лінії сканування з радіусом  $R_l$  при умові, що на цей момент першу КЗ повністю залишать всі ТЗ. В іншому випадку кінець ОТ формується по максимально фіксованому заздалегідь значенню.

45 Тривалість циклу  $T_{\text{ц}}$  СР за результатами сканування визначається як сукупність основних та проміжних  $T_{\text{ni}}$  тактів всіх фаз

$$T_{\text{ц}} = \sum_{i=1}^m T_{\text{oi}} + \sum_{i=1}^m T_{\text{ni}} \cdot (4)$$

50 Таким чином, оперативне визначення реальних параметрів руху (швидкості, типу та габаритів) окремих видів ТЗ по усіх смугах руху на підході та в зоні перехрестя шляхом потрібного високошвидкісного сканування дає можливість одержання (в реальному масштабі часу) точного значення часу дії ОТ і ПТ та оптимізації параметрів елементів світлофорного циклу.



Визначення часу дії ОТ і ПТ за точними вимірами, а не приблизними розрахунками за середніми значеннями параметрів, дає змогу у ряді випадків скоротити такти, зменшити втрати часу в циклі регулювання та підвищити ефективну тривалість фаз регулювання. Це можливо у разі відсутності ТЗ в зоні перехрестя та на його підходах на момент початку ПТ. Скорочення ОТ

можливо у разі відсутності ТЗ за дозволеними напрямками протягом дії ОТ, або за відсутності ТЗ по окремих напрямках, як це здійснюється при управлінні з розщепленою фазою. Фіксація кінця дії ПТ по виходу з зони перехрестя останнього ТЗ, одночасно підвищує безпеку руху на регульованому перехресті.

Все це істотно розширює функціональні можливості способу та підвищує точність при визначенні оптимальних параметрів поточних значень елементів світлофорного циклу.

На фіг. 2 надана спрощена структурна схема пристрою, що розкриває основні відмінні риси запропонованого способу.

Скануючий блок 1 має у своєму складі лазерний випромінювач 3 гостроспрямованого інфрачервоного променя і вузол розгортки 4, які формують трипроменеве конусне покровове сканування зони перехрестя за допомогою оптичних відхиляючих пристроїв 5<sub>1</sub>, 5<sub>2</sub> та 5<sub>3</sub> (дискретних сканісторів). Зміна положень кутів розгортки променів 8<sub>1</sub>, 8<sub>2</sub> та 8<sub>3</sub> здійснюється в реперній точці по черзі на кожному періоді сканування сигналом, що надходить з реперного фотоприймача 2 (ФП<sub>0</sub>) на входи дискретних сканісторів 5<sub>1</sub>, 5<sub>2</sub> та 5<sub>3</sub>.

Три оптичні промені 8<sub>1</sub>, 8<sub>2</sub> та 8<sub>3</sub> формуються вузлом розгортки зі зміщенням на третину періоду (120°), що дає змогу фіксувати кожний з них у реперній точці і чітко розпізнавати відбиті від ТЗ сигнали на входах і виході з КЗ та перехрестя в цілому.

Зміна і чергування кутів нахилу розгортки (з R<sub>1</sub> на R<sub>2</sub>, з R<sub>3</sub> на R<sub>4</sub> та з R<sub>5</sub> на R<sub>6</sub> або навпаки) необхідна для однозначного визначення положення ТЗ щодо кіл сканування, типу і напрямку руху ТЗ в КЗ і зоні перехрестя по кожній смузі руху.

Оптичні фотоприймачі 2 (ФП<sub>i</sub>) в процесі розгортки третього 8.-» та другого 8. лазерних променів по одному з кіл послідовно сприймають сигнали, відбиті від ТЗ, що рухаються по різних смугах руху на входах в першу та другу КЗ. При цьому, по чергові з високою швидкістю зміни радіусів сканування (з R<sub>3</sub> на R<sub>4</sub> та з R<sub>5</sub> на R<sub>6</sub> або навпаки) дозволяє точно визначити час переміщення ТЗ на дистанції (R<sub>4</sub>-R<sub>3</sub> та R<sub>6</sub>-R<sub>5</sub>), швидкість, тип та кількість ТЗ, що в'їжджають в КЗ по кожній смузі руху в даному циклі регулювання.

В процесі розгортки першого 8<sub>1</sub> лазерного променя на дистанції (R<sub>2</sub>-R<sub>1</sub>) на виході з КЗ (у зоні стоп-ліній) послідовно визначають швидкість, довжину, тип та кількість ТЗ по окремих смугах руху, що в'їжджають в зону перехрестя на зелений сигнал світлофора. Розгортка лазерного променя 8<sub>1</sub> на виході з зони перехрестя дозволяє визначити кількість, тип та інші параметри руху ТЗ, що покинули зону перехрестя по різних напрямках у цей же такт регулювання.

Фотоприймачі 2, направлені на вхідні смуги руху, сприймають послідовно відбиті сигнали як першого 8<sub>1</sub>, другого 8<sub>2</sub> і третього 8<sub>3</sub> лазерних променів з часовою затримкою на третину періоду сканування, що дає можливість окремого розпізнавання сигналів різних променів.

Перетворювач 6 сигналу кожного ФП<sub>i</sub> відповідної смуги руху перетворює сигнали в імпульсно-цифрові коди, які вводяться в обчислювальний пристрій 7, де далі визначаються всі необхідні параметри за будь-який час виміру (за час тривалості основного або проміжного такту та циклу СР). Для цього сигнали зміни елементів циклу СР з виходу світлофорного об'єкту 9 подаються на відповідний вхід обчислювального пристрою 7.

Сигнали з виходу реперного фотоприймача 2 (ФП<sub>0</sub>) через перетворювача 6<sub>0</sub> подаються на відповідні входи дискретних сканісторів 5<sub>1</sub>, 5<sub>2</sub> та 5<sub>3</sub> та обчислювального пристрою 7 для чіткого визначення положення кожного променя за смугами руху відносно реперної точки.

Обчислювальний пристрій 7 протягом циклу регулювання зберігає інформацію про тип, кількість і напрямки руху ТЗ, що знаходяться в КЗ або в зоні перехрестя на момент початку ОТ та ПТ. В обчислювальний пристрій 7 закладено алгоритм та деякі константи для розрахунку ЗШ різного типу ТЗ, за якими визначається можливість повного гальмування ТЗ до стоп-лінії, коефіцієнти приведення до легкового автомобілю для попереднього розрахунку часу роз'їзду черг ТЗ. Після того, як останній ТЗ, що з початку ПТ знаходився в зоні перехрестя, перетне своїм переднім бампером лінію сканування R<sub>2</sub> на виході з перехрестя, обчислювальний пристрій 7 видає сигнал завершення ПТ на світлофорний об'єкт 9. В разі відсутності ТЗ в зоні перехрестя на момент початку ПТ, обчислювальний пристрій 7 видає сигнал завершення ПТ через мінімально вибраний заздалегідь час, призначений, наприклад, для завершення руху пішоходів. Обчислювальний пристрій 7 також визначає моменти завершення ОТ для різних умов руху Ti і на перехресті.



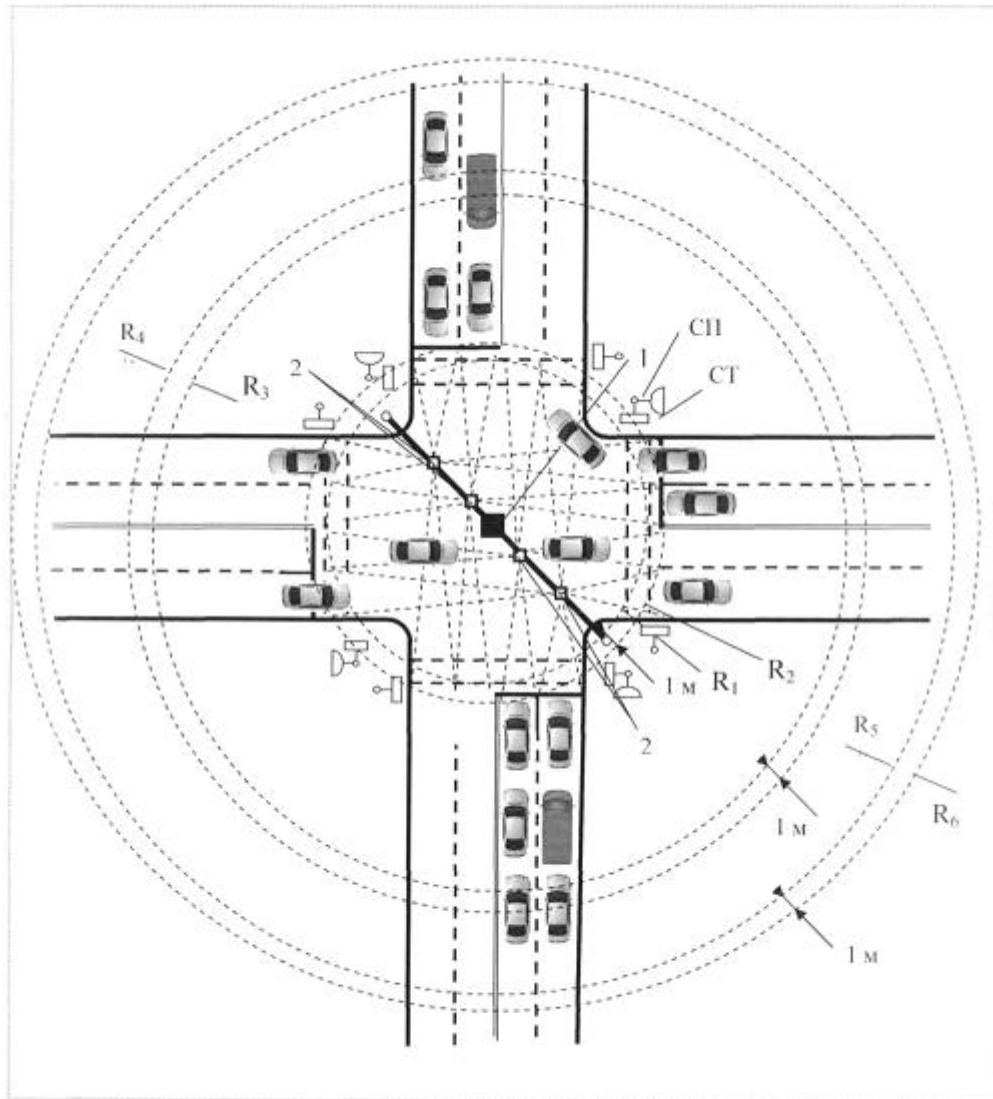
Таким чином, запропонований спосіб дає можливість одержати найбільш повний комплекс інформації для контролю і подальшого оперативного (в реальному масштабі часу) визначення часу дії ОТ, ПТ, циклу регулювання та керування рухом на перехресті.

- 5 Перевагою запропонованого способу також є те, що його реалізацію можна здійснити одним загальним пристроєм, розташованим в зоні перехрестя, який одночасно дає змогу визначити ряд інших параметрів руху ТП.

#### ФОРМУЛА ВИНАХОДУ

- 10 Спосіб визначення тривалості елементів та циклу світлофорної сигналізації, оснований на скануванні гостроспрямованими лазерними променями зони перехрестя з точки над його геометричним центром конусним видом розгортки, причому оптична вісь одного з положень розгортки першого променя вибирається так, щоб він описував коло на проїжджій частині перехрестя в області стоп-ліній всіх його підходів, а друге положення розгортки відповідало відхиленню лазерного променя, при якому радіус другого концентричного кола на поверхні проїжджої частини зменшується на певну задану величину, при цьому зміну положень розгортки здійснюють в реперній точці з високою швидкістю по черзі через кожен період сканування, а другий промінь розгортки формують, як і перший, зі зміною кута нахилу оптичної осі променя у реперній точці по черзі через кожен період сканування так, щоб радіус другого концентричного кола на вході першої контрольованої зони зменшувався на певну задану величину, в подальшому приймають відображені оптичні сигнали фотоприймачами і надалі перетворюють ці сигнали в імпульсно-числові коди, за якими визначають швидкість, тип та час пересування транспортних засобів на вході і виході контрольованої зони, напрямки їх руху по смугах, кількість транспортних засобів у черзі, значення зупиночного шляху різного типу транспортних засобів, час пересування черги зони стоп-ліній по всіх смугах руху упродовж окремих тактів одного циклу світлофорного регулювання, при цьому відстань між вхідною та вихідною межами першої контрольованої зони відповідає максимальному з можливих зупиночному шляху різного типу транспортних засобів, а потім послідовно визначають тип, точний час та кількість транспортних засобів, які покинули контрольовану зону по кожній зі смуг руху на зелений сигнал світлофора, та наявність транспортних засобів по окремих смугах в першій контрольованій зоні та в зоні самого перехрестя на момент початку проміжного такту, а момент закінчення проміжного такту формують за моментами, коли останній транспортний засіб, що знаходився в зоні перехрестя, почне перетинати своїм переднім бампером одну з ліній сканування першого променя по смугах руху на виході з перехрестя, але за умови перевірки можливості появи на вході в контрольовану зону нового транспортного засобу на момент початку проміжного такту, зупиночний шлях якого перевищує довжину першої контрольованої зони, який **відрізняється** тим, що сканування перехрестя здійснюють відразу трьома гостроспрямованими лазерними променями, які розташовуються зі зміщенням на третину періоду по колу розгортки, а кути нахилу оптичних осей третього променя, як і двох перших, змінюють по черзі у реперній точці через кожен період сканування так, щоб радіус другого концентричного кола на вході другої контрольованої зони зменшувався на певну задану величину, визначають момент в'їзду, швидкість, довжину, тип, кількість і послідовність транспортних засобів, що реально в'їхали в другу контрольовану зону по кожній смузі руху за період вимірювань, при цьому відстань між вхідною і вихідною межами другої контрольованої зони вибирати за такої умови, щоб вона перевищувала найбільш можливу чергу транспортних засобів, яка може збиратися по одній із смуг руху на сигнал світлофора, що забороняє дорожній рух, а фіксацію транспортних засобів, що в'їжджають в другу контрольовану зону, здійснюють по їх задніх бамперах при пересіченні одного з кіл третього променя, при цьому тривалість основного такту визначають моментом закінчення роз'їзду найбільшої за часом черги по смугах руху в даній фазі регулювання при нормальних умовах руху, який формується по моменту перетинання заднім бампером останнього в черзі транспортного засобу однієї з ліній сканування в зоні стоп-лінії при умові, що на цей момент першу контрольовану зону повністю залишать всі транспортні засоби, а в іншому випадку кінець основного такту формується по максимально фіксованому заздалегідь значенню, а тривалість циклу світлофорного регулювання за результатами сканування визначається як сукупність основних та проміжних тактів всіх фаз.





Фиг. 1



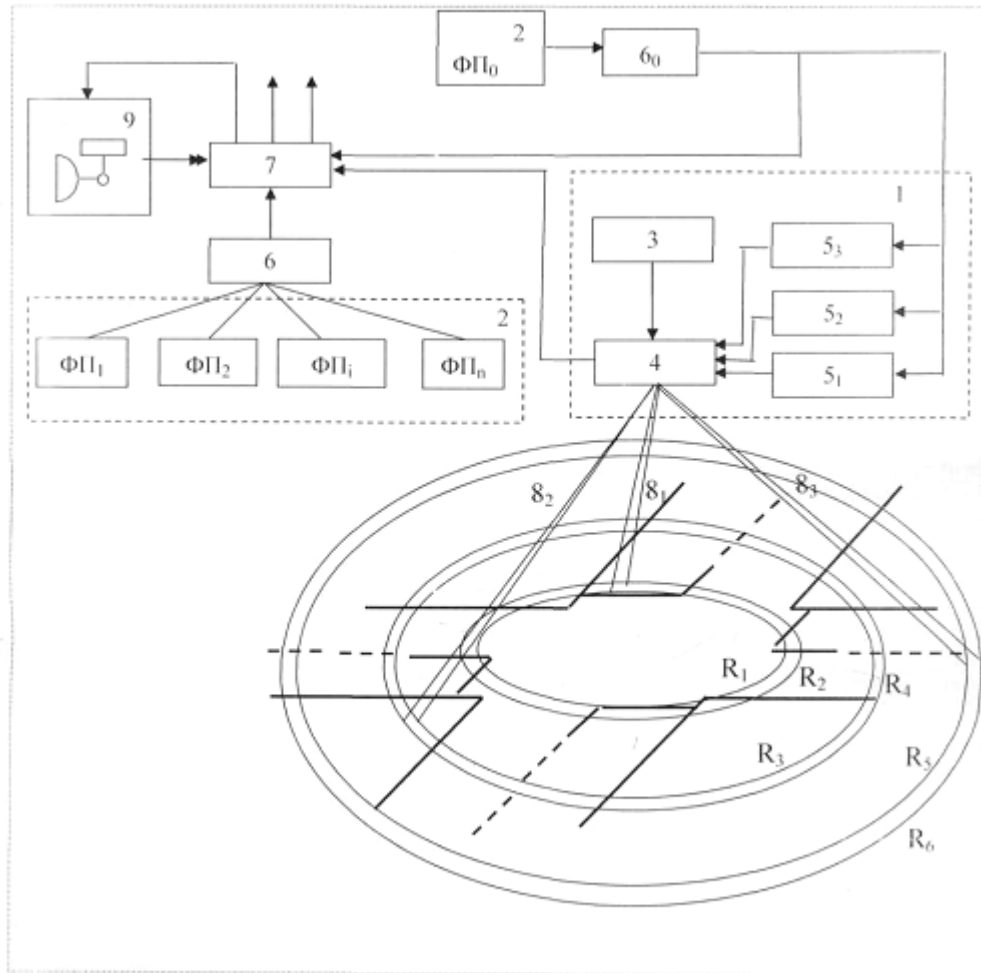


Fig. 2

Комп'ютерна верстка Д. Шеверун

Державна служба інтелектуальної власності України, вул. Василя Липківського, 45, м. Київ, МСП, 03680, Україна

ДП "Український інститут інтелектуальної власності", вул. Глазунова, 1, м. Київ – 42, 01601