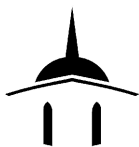


03	...		
02	...		
01	...		
REVIZE	POPIS	DATUM	PODPIS

OBJEDNATEL



ŽĎÁR NAD SÁZAVOU

MĚSTO ŽĎÁR NAD SÁZAVOU

ŽIŽKOVA 227/1, 591 01 ŽĎÁR NAD SÁZAVOU

IČ: 002 958 41

PROJEKTANT



SAGASTA

SAGASTA s.r.o.

SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4

IČ: 045 98 555

DIČ: CZ045 98 555

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP	JTSK	Bpv
ING. PRŮŠA, ING. DOUBEK	ING. ZDRAŽIL	ING. PRŮŠA	ING. JIŘÍ ČURDA	ČÍSLO SOUPRAVY	
AKCE					
Dopravní telematika ZR 2018					
NÁZEV ČÁSTI SO 04 SSZ P1, P2 Přechody náměstí Republiky Dopravně inženýrské podklady				ČÍSLO ZAKÁZKY 1218690194	
				DOKUMENTACE PDPS	
				MĚŘÍTKO -	
				DATUM 07/2018	
				POČET FORMÁTŮ 9 x A4	
				ČÁST	ČÍSLO PŘÍLOHY
D.4	D.4.5				
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA s.r.o.					

Všechna SSZ budou dopravně řízena dynamickým řízením s algoritmem trvalého volna v hlavním směru s výzvami ve shodě s Technickými podmínkami vydanými MD ČR - TP 81 (Navrhování SSZ pro řízení provozu na PK). Volno pro ostatní vjezdy nebo přechody přes hlavní směr je pouze na výzvu a bude realizováno po splnění zadaných parametrů.

Všechna SSZ budou vybavena systémem preference MHD, která bude umožňovat dopravně závislé změny průběhu signálních plánů. Tyto změny probíhají řádově v sekundových krocích a to podle aktuálních nároků vozidel VHD. Preference VHD se týkají typy řízení, které jsou uvedeny v TP 81. Změny v signálním plánu mohou probíhat okamžitě jak je to možné anebo v optimální době podle předpokládané rychlosti vozidla a by bylo dosaženo jeho plynulé jízdy s minimálním dopadem na vozidla v kolizních proudech.

Základní způsoby zásahu do signálních plánů

- Prodloužení vlastní fáze
- Krácení kolizní fáze
- Změna pořadí fází
- Vložení fáze navíc (vzorové fáze pro MHD)
- Okamžité doplnění nekolizního volna do probíhající fáze
- Volná tvorba signálního plánu

V následujících informativních dopravně inženýrských přílohách je dokladována kapacitní dostatečnost všech SSZ, základní způsob řízení a základní způsob nastavení preference MHD (návrhy přihlašovacích a odhlašovacích bodů).

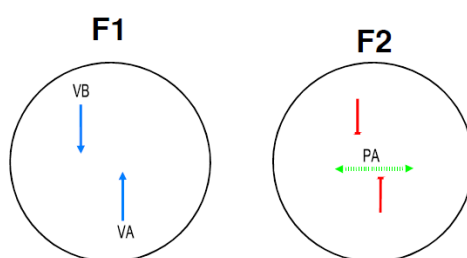
Zhotovitel musí v rámci realizační dokumentace zpracovat část „Dopravní řešení“ dle požadavků TP 81 kapitola 10.4., zajistit jeho schválení a předat jej objednateli k uvedení SSZ do provozu. V rámci zpracování dopravního řešení je možné tyto dopravně inženýrské podklady upravit a modifikovat. Za způsob řízení SSZ plně zodpovídá zhotovitel.

Dopravně inženýrské podklady

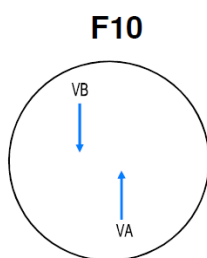
Příloha D.4.5.1

Schéma fází

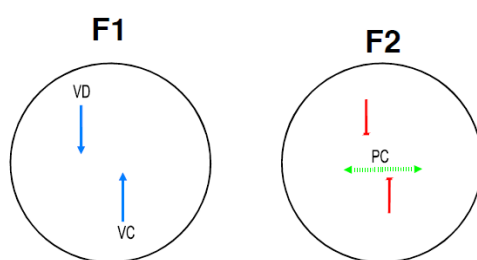
Přechod P2



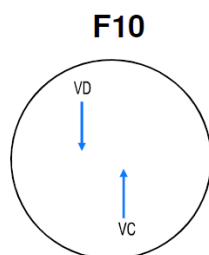
Preferenční fáze MHD + IZS



Přechod P1



Preferenční fáze MHD + IZS



Příloha D.4.5.2

Sled fází

Stejně pro oba přechody



Přechod do preferenčních fází je možný z každé fáze po splnění zadaných podmínek

Dopravní telematika 2018
SSZ P1, P2 Náměstí Republiky
Dopravně inženýrské podklady

Příloha D.4.5.3

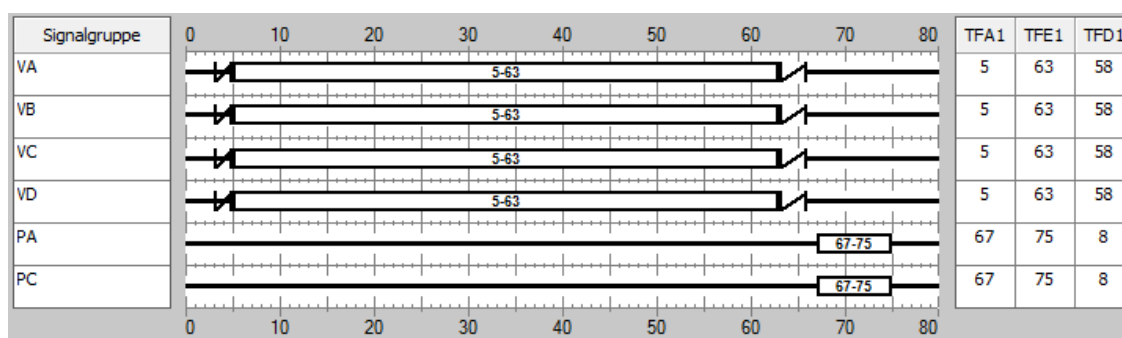
Tabulka mezičasů

	Najíždí		VA	VB	VC	VD	PA	PC
	km/h		35	35	35	35	5	5
Vyklizuje								
VA	35						4	
VB	35						4	
VC	35							4
VD	35							4
PA	5		10	10				
PC	5				10	10		

Dopravně inženýrské podklady

Příloha D.4.5.4

Příklad průběhu řízení



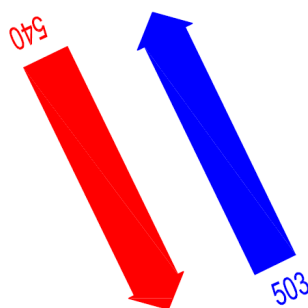
Dopravní telematika 2018
SSZ P1, P2 Náměstí Republiky
<h1>Dopravně inženýrské podklady</h1>

Příloha D.4.5.5

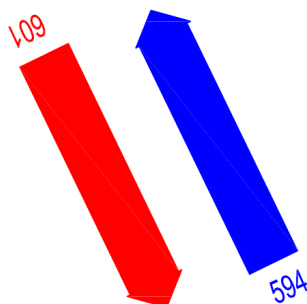
Intenzity dopravy

Výhledový horizont roku 2028

P1+P2 - ranní špička 2028 přepočet



P1+P2 - odpolední špička 2028 přepočet



Dopravně inženýrské podklady

Příloha D.4.5.6

Kapacitní posouzení

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: P1+P2												
Posuzovaný stav: Výhledový rok 2028, ranní špička										Délka cyklu t_C [s]		80
Posouzení kapacity vjezdů, úrovně kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita		celkem I_V	Sat. tok S_V	Zelená z	Kapacita C_V	Rezerva Rez	Délka fronty L_{F1}	Délka fronty L_{F2}	Počet zast.	Zdržení t_w	ÚKD Požad. dosaž.
	VOZ	N+B										
	voz/h	voz/h										
VC, VA ^			503	2000	58	1450	65	18		166	4,2	E A
VB, VD ^			540	2000	58	1450	63	20		183	4,4	E A
L_{F1} průměrná délka fronty na začátku zelené, L_{F2} délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu												
Zdržení celkem 1,25 h; 4,3 s/pvoz						Počet zastavení celkem 349 voz/h; 33 % voz						
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky A – Velmi dobrá												
Poznámka:												

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: P1+P2												
Posuzovaný stav: Výhledový rok 2028, odpolední špička										Délka cyklu t_C [s]		80
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKĐ
	VOZ	N+B	celkem I_V	S_V	z	C_V	Rez	fronty L_{F1}	fronty L_{F2}	zast.	t_w	Požad.
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.
VC, VA ^			594	2000	58	1450	59	22		209	4,6	E A
VB, VD ^			601	2000	58	1450	59	22		213	4,7	E A
L_{F1} průměrná délka fronty na začátku zelené, L_{F2} délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdů Zdržení celkem 1,55 h; 4,7 s/pvoz Počet zastavení celkem 422 voz/h; 35 % voz Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky A – Velmi dobrá Poznámka:												

Dopravně inženýrské podklady

Příloha D.4.5.7

Preference MHD BUS

P1, P2 přechody pro chodce – Masarykovo náměstí

Virtuální detektory – body přihlášení a odhlášení (vzdálenosti před SSZ v m)

Signální skupiny	Bod přihlášení	[m]	Bod 2. Přihlášení	[m]	Bod odhlášení	[m]
VA	DBA1Mx	400	DBAM	50	DBA2M	0
VB	DBB1Mx	400	DBBM	50	DBB2M	0
VC	DBC1Mx	400	DBCM	50	DBC2M	0
VD	DBD1Mx	400	DBDM	50	DBD2M	0

Schéma linkového vedení

