

Technická zpráva

SSZ KL.06 Kociánova – Horákové

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1	Označení stavby	2
1.2	Objednatel projektové dokumentace	2
1.3	Projektant stavby	2
2.	VÝCHOZÍ PODKLADY	3
3.	SOUČASNÝ STAV	3
4.	ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY	3
5.	NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY	3
6.	SITUAČNÍ ŘEŠENÍ	4
6.1	Úpravy pro nevidomé, slabozraké a pro osoby se sníženou pohyblivostí	4
7.	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	5
8.	STAVEBNÍ ÚPRAVY	5
9.	TABULKA MEZIČASŮ	5
10.	ZPŮSOB ŘÍZENÍ	5
10.1	Základní charakteristiky řízení	5
10.2	Popis fází	6
10.3	Detekce vozidel a chodců	6
11.	INTENZITY DOPRAVY – KAPACITNÍ POSOUZENÍ	6

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Označení stavby

Název stavby: **II/118 – Kladno, rekonstrukce silnice
Rekonstrukce SSZ
KL.06 Kociánova - Horákové**

Místo stavby: Kladno

Katastrální území: Kladno

Kraj: Středočeský

Stupeň PD PDPS

1.2 Objednatel projektové dokumentace

Název objednatele: PUDIS a.s.
Nad Vodovodem 2/3258
100 31 Praha 10

IČO objednatele: 45272891

Kontaktní osoba: Ing. Dušan Merta
tel.: 267 004 202
e-mail: dusan.merta@pudis.cz

1.3 Projektant stavby

Název projektanta: SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o.
Pod Višňovkou 1661/37
140 00 Praha 4

IČO projektanta: 25680595

Kontaktní osoba: Ing. Anna Tomanová
tel.: 241 444 804
e-mail: anna.tomanova@swarco.com

Autorizovaná osoba: Ing. Milan Bernášek
autorizovaný inženýr pro technologická zařízení
staveb
Registrační číslo ČKAIT: 0011969

2. VÝCHOZÍ PODKLADY

- situace ve tvaru „dwg“ (PUDIS)
- intenzity dopravy
- vlastní místní šetření
- DŘ (DIP Marek, 06/1996), Změna DŘ (DIP Marek, 11/1999), Změna DŘ (DIP Marek, 06/2001)

3. SOUČASNÝ STAV

Řešená křižovatka je dvouuzlová, skládající se z průsečné křižovatky ulic Jaroslava Kociána – M. Horákové a stykové křižovatky Vodárenská - Americká. V rámci dokumentace pro stavební povolení je zpracována pouze křižovatka SSZ Kociánova – Horáková. V současné době je křižovatka řízena světelnou signalizací v izolovaném řízení.

4. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY

Světelně řízená křižovatka bude nadále v izolovaném řízení. Křižovatka bude vybavena na budoucí koordinované řízení po ulicích Kociánova a Americká. Koordinace ve skupině bude zajištěna pomocí radičových radiohodin. Projektant doporučuje vzájemnou koordinaci se SSZ KL.05 Kociánova – Čapkova a KL.14 Americká – Italská.

5. NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY

Organizace dopravy se mění takto:

- přechod pro chodce přes rameno Jaroslava Kociána bude rozdělen pomocí dělicího ostrůvku
- na všech vjezdech do křižovatky budou použity předsazené stopčáry pro cyklisty (V19)
- na všech ramenech budou nově vytvořeny přejezdy pro cyklisty
- na západním vjezdu bude přejezd pro cyklisty signalizován samostatně. Na ostatních ramenech budou přejezdy pro cyklisty signalizovány společně s přechody pro chodce (sdružené návěstidlo).

6. SITUAČNÍ ŘEŠENÍ

Automobilová návěstidla na výložnících budou o průměru 300 mm, ostatní návěstidla budou o průměru 200 mm.

Návěstidla budou sjednocena v provedení LED.

Označení signálních skupin a chodeckých tlačítek je navrženo tak, aby bylo v souladu s TP 81. Všechna zařízení a sloupy SSZ je nutné umístit s ohledem na platnou dokumentaci (Situace v měřítku 1:200 - viz příloha č. D.3.1.2).

6.1 Úpravy pro nevidomé, slabozraké a pro osoby se sníženou pohyblivostí

Přechody pro chodce budou provedeny v bezbariérové úpravě a budou doplněny signálními a varovnými pásy pro nevidomé a slabozraké, které budou provedeny dle platné metodiky a vzorových listů.

Signální a varovné pásy budou provedeny s předepsanou strukturou a odlišnou (kontrastní) barvou k okolní ploše.

U všech chodeckých návěstidel budou instalována akustická návěstidla pro nevidomé typu SZN 01.

Akustická návěstidla pro nevidomé musí být zapojena tak, aby akustická signalizace:

- mohla být v provozu dle vlastního zadaného časového nastavení, odlišného od časového nastavení provozu světelné signalizace (tzn. umožnit stav, kdy světelná signalizace svítí, ale akustická signalizace je vypnutá, např. v noci)
- mohla být spuštěna nevidomými pomocí dálkového ovládání (tzn. kdy v základním stavu je akustická signalizace vypnutá a zapíná se pouze na zadanou časově omezenou dobu při nároku z bezdrátového mobilního ovladače)

Řadič bude vybaven jednotkou pro centrální aktivaci zvukových návěstidel časovým nastavením, přijímačem a jednotkou pro dálkové ovládání zvukových návěstidel. Řadič a kabeláž musí být připraveny na pozdější speciální stavy v souvislosti s akustickou signalizací (dle obecných požadavků SONS), zapojení akustických návěstidel bude jako u samostatných návěstidel.

7. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Dopravní značení nebylo řešeno v této části projektové dokumentace (řešeno ve vlastní projektové dokumentaci). Pro návrh dokumentace byly dodány podklady od firmy PUDIS.

Případné požadavky na změnu dopravního značení mohou v konečném důsledku znamenat zásadní změnu výchozích podkladů pro návrh SSZ. Navržené dopravní značení, které je podkladem pro další stupně dokumentace, je dokladováno v Situaci.

V Situaci není detailně řešeno umístění, případně demontáž všech svislých dopravních značek nesouvisejících přímo se SSZ.

8. STAVEBNÍ ÚPRAVY

Stavební úpravy nejsou řešeny v této části projektové dokumentace (řešeno ve vlastní projektové dokumentaci). Pro návrh dokumentace byly dodány podklady od firmy PUDIS.

9. TABULKA MEZIČASŮ

Pro výpočet tabulky mezičasů bylo použito standardních hodnot a metod výpočtu dle TP 81 „Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích“.

Dojde-li k určitým úpravám stavebního stavu či vodorovného dopravního značení, je třeba tabulku mezičasů prověřit a případně přepočítat.

10. ZPŮSOB ŘÍZENÍ

Křižovatka bude vybavena novým mikroprocesorovým řadičem, který bude doplněn programovacími spínacími hodinami a pamětí pro sčítání intenzit.

10.1 Základní charakteristiky řízení

Pro SSZ KL.06 Kociánova – Horákové je navrženo řízení s těmito základními funkcemi:

- koordinované dynamické řízení s pevnou délkou cyklu
 - cyklický výběr fází F1, F2 a F3
 - přechody pro chodce PB, PD a PE pouze na výzvu

- signál SD> (v rámci fáze F2) se spustí, pouze pokud není obsazena virtuální smyčka DKB
- izolované dynamické řízení s proměnnou délkou cyklu
 - cyklický výběr fází F1, F2 a F3
 - přechody pro chodce PB, PD a PE pouze na výzvu
 - signál SD> (v rámci fáze F2) se spustí, pouze pokud není obsazena virtuální smyčka DKB
- prodlužování fází vozidly, detekce vozidel (videodetekce)
- řadič bude vybaven záložním pevným programem

Řídicí logika musí být zpracována v softwaru řadiče tak, aby bylo možné provádět následné změny dat v signálních programech bez nutnosti zásahu do naprogramované řídicí logiky.

10.2 Popis fází

Fázové schéma a sled fází jsou znázorněny v příloze 3.2.

10.3 Detekce vozidel, cyklistů a chodců

Pro detekci vozidel budou použity kamery videodetekce. Kamery budou umístěny na výložnicích SSZ.

Pro detekci chodců budou použita chodecká tlačítka.

Pro detekci cyklistů budou použita chodecká (cyklistická) tlačítka.

Předběžné umístění aktivních oblastí videodetekce, chodeckých a cyklistických tlačítek je zobrazeno v situaci – příloha č. D.3.1.2.

11. INTENZITY DOPRAVY – KAPACITNÍ POSOUZENÍ

Jako podklad pro kapacitní posouzení bylo použito dopravní zatížení, získané ze stávající video smyček.

Kapacitní posouzení (příloha č. D.3.1.2) bylo provedeno pro odpolední špičkovou hodinu, kdy zatížení křižovatky dosahuje nejvyšších hodnot. Provedené posouzení prokázalo, že křižovatka kapacitně vyhoví i v nejzatíženějších hodinách pracovního dne.

Vypracoval: 30.09.2016

Ing. Tomáš Ludvík

SEZNAM PŘÍLOH

- D.3.1.1 Technická zpráva
- D.3.1.2 Situace
- D.3.1.3 Dopravně inženýrské podklady:
 - D.3.1.3.1 Tabulka mezičasů
 - D.3.1.3.2 Schéma a sled fází
 - D.3.1.3.3 Příklad průběhu řízení
 - D.3.1.3.4 Přehled návěstidel
 - D.3.1.3.5 Kapacitní posouzení