

Optimizacija prometnih tokova na području Ulice Donje Svetice

Trojak, Janko

Master's thesis / Diplomski rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:118341>

Rights / Prava: [In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-19**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Janko Trojak

OPTIMIZACIJA PROMETNIH TOKOVA NA PODRUČJU
ULICE DONJE SVETICE

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, 2020.

Zagreb, 13. ožujka 2020.

Zavod: **Zavod za cestovni promet**
Predmet: **Cestovne prometnice II**

DIPLOMSKI ZADATAK br. 5545

Pristupnik: **Janko Trojak (0135240806)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Cestovni promet**

Zadatak: **Optimizacija prometnih tokova na području Ulice Donje Svetice**

Opis zadatka:

U diplomskom radu treba analizirati i ocijeniti trenutno stanje prometnog sustava unutar područja obuhvata, te istražiti mogućnosti optimizacije prometnih tokova imajući u vidu buduće zahtjeve prometa i optimalnu integraciju u gradsku mrežu. Zaključno se očekuje vrednovanje predloženih rješenja.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
diplomski ispit:

izv. prof. dr. sc. Dubravka Hozjan

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

DIPLOMSKI RAD

OPTIMIZACIJA PROMETNIH TOKOVA NA PODRUČJU
ULICE DONJE SVETICE
OPTIMIZATION OF TRAFFIC FLOWS IN THE AREA OF DONJE
SVETICE STREET

Mentor: izv. prof. dr. sc. Dubravka Hozjan

Student: Janko Trojak

JMBAG: 013524080

Zagreb, rujan 2020.

SAŽETAK

U diplomskom radu izrađeno je idejno rješenje optimizacije prometnih tokova na području Ulice Donje Svetice u gradu Zagrebu. Problem navedene prometnice je u čestim prometnim zagušenjima kako u vršnom satu, tako i izvan, te dolazi do zagušenja na okolnim prometnicama. Svrha i cilj ovog rada je napraviti analizu postojećeg stanja na temelju koje će se predložiti mogući način optimizacije prometa. Prilikom izrade diplomskog rada korišteni su programski paketi AutoCAD, te simulacijski alati SIDRA Intersection 5.0 i PTV Vissim 9.0. U radu se predlaže izgradnja nove prometnice koja bi rasteretila cestovnu mrežu. Predloženim rješenjem došlo bi do smanjenja zagušenja u promatranoj ulici i njenoj okolini.

KLJUČNE RIJEČI: optimizacija prometnih tokova, idejno rješenje, simulacija prometa

SUMMARY

In the graduate thesis, a conceptual solution of traffic flow optimization on Donje Svetice Street in the town of Zagreb was made. The problem with the afore – mentioned street is that there are often traffic congestions in peak hours, and outside of them, even in the surrounding streets. The purpose and goal of this thesis is to make an analysis of the existing state of traffic and based on that to propose a possible way to optimize traffic. During the drafting of the thesis, the programs that were used were AutoCAD and two simulation tools SIDRA Intersection 5.0 and PTV Vissim 9.0. The paper proposes a new road to be built that would unburden the traffic network. The proposed solution brought down congestion in the afore – mentioned street and its surrounding area.

KEY WORDS: traffic flow optimization, conceptual solution, traffic simulation

Sadržaj:

1.	UVOD	1
2.	PROSTORNO PROMETNE ZNAČAJKE ŠIREG PODRUČJA PROMETNICE	3
3.	POSTOJEĆE STANJE ULICE DONJE SVETICE	5
3.1	Analiza javnog gradskog prijevoza putnika	5
3.2	Analiza parkirališnih površina	9
3.3	Analiza postojeće projektne i planske dokumentacije	10
3.4	Analiza pješačke i biciklističke infrastrukture	11
4.	ANALIZA PROMETNOG OPTEREĆENJA U PODRUČJU OBUHVATA	12
4.1	Analiza prometnog opterećenja raskrižja Ulice Kneza Branimira i Ulice Donje Svetice (prvo raskrižje)	12
4.2	Analiza prometnog opterećenja raskrižja u razini Ulice Donje Svetice i Planinske ulice (drugo raskrižje)	24
4.3	Analiza prometnog opterećenja raskrižja Ulice Kneza Branimira i Ulice Dragutina Mandla (treće raskrižje)	33
4.4	Analiza prometnog opterećenja raskrižja Ulice Dragutina Mandla i Ulice Ravnice XI (četvrto raskrižje)	39
5.	PRIJEDLOZI OPTIMIZACIJE PROMETNIH TOKOVA	47
5.1	Idejno rješenje raskrižja Ulice Grada Vukovara i Ulice Grada Gospića (peto raskrižje)	48
5.2	Idejno rješenje raskrižja Nove prometnice i Racinove ulice (šesto raskrižje)	49

5.3	Idejno rješenje raskrižja Borongajske ceste i Nove prometnice (sedmo raskrižje).....	50
5.4	Idejno rješenje raskrižja Ulice Ravnice XI i Nove prometnice (osmo raskrižje).....	52
6.	VREDNOVANJE PREDLOŽENIH RJEŠENJA.....	53
6.1	Vrednovanje rješenja raskrižja Ulice Grada Vukovara, Ulice Grada Gospića i Nove prometnice (peto raskrižje).....	53
6.2	Vrednovanje rješenja raskrižja Nove prometnice i Racinove ulice (šesto raskrižje)	56
6.3	Vrednovanje rješenja raskrižja Nove prometnice i Borongajske ceste (sedmo raskrižje).....	58
6.4	Vrednovanje rješenja raskrižja Nove prometnice i Ulice Ravnice XI (osmo raskrižje).....	61
6.4	Vrednovanje utjecaja na Ulicu Donje Svetice	63
7.	ZAKLJUČAK.....	68
	LITERATURA	69
	POPIS SLIKA.....	70
	POPIS TABLICA	73
	POPIS PRILOGA	74

1. UVOD

Ulica Donje Svetice nalazi se u gradskoj četvrti Peščenica – Žitnjak kroz koju prolaze neke od najvažnijih prometnica koje spajaju istočni dio Grada Zagreba s centrom, odnosno zapadom grada. Na promatranu prometnicu najviše utječu Slavonska avenija, Ulica Vjekoslava Heinzela, Ulica Grada Vukovara, Ulica Kneza Branimira te željeznička pruga paralelna s njom.

Problem ove prometnice je u čestim prometnim zagušenjima kako u vršnom satu, tako i izvan njega, te dolazi do zagušenja na okolnim prometnicama.

Svrha i cilj ovog diplomskog rada je predložiti rješenja koja će rasteretiti promatranu prometnicu i vezne prometnice, kako bi se povećala sigurnost i protočnost prometa, kao i udobnost vožnje.

Naslov diplomskog rada glasi: „Optimizacija prometnih tokova na području Ulice Donje Svetice“. Rad se sastoji od sedam poglavlja, uključujući uvodna i zaključna razmatranja kako slijedi:

1. Uvod
2. Prostorno prometne značajke šireg područja obuhvata
3. Postojeće stanje Ulice Donje Svetice
4. Analiza prometnog opterećenja u području obuhvata
5. Prijedlozi optimizacije prometnih tokova
6. Vrednovanje predloženih rješenja
7. Zaključak

U drugom poglavlju se opisuje položaj prometnice u Gradu Zagrebu i njezin značaj za povezivanje gradskih četvrti.

U trećem poglavlju se analiziraju svi bitni elementi za odvijanje prometa u širem području obuhvata kako bi se dobio uvid u stanje na prometnicama

U četvrtom poglavlju se analiziraju podaci brojanja prometa i na temelju toga se rade simulacije postojećeg stanja za svako raskrižje.

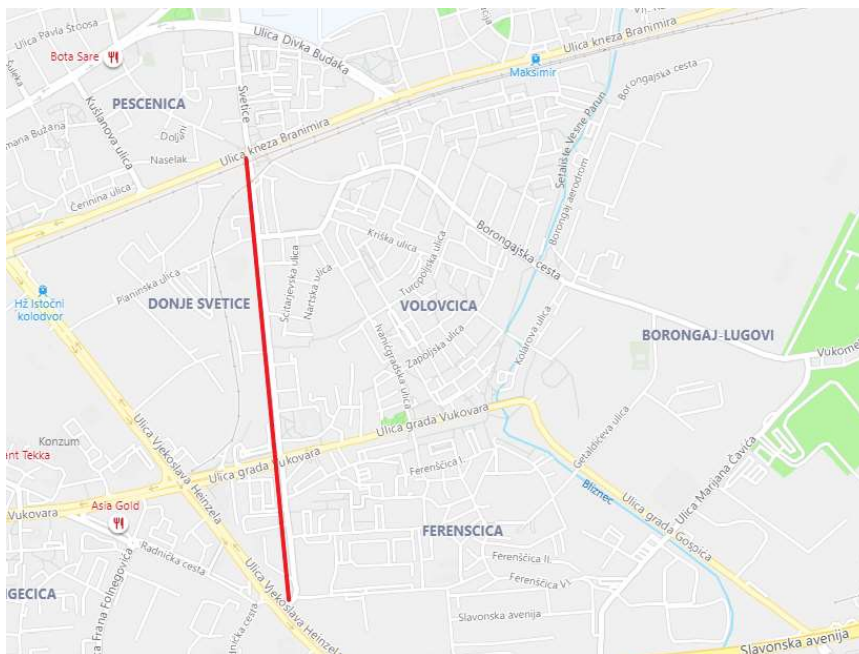
U petom poglavlju su predstavljeni prijedlozi optimizacije prometnih tokova u svrhu povećanja propusne moći i sigurnosti prometa.

U šestom poglavlju su predstavljeni rezultati simulacija prometa na predloženim idejnim rješenjima koja su predložena u prethodnom poglavlju.

2. PROSTORNO PROMETNE ZNAČAJKE ŠIREG PODRUČJA PROMETNICE

Ulica Donje Svetice se nalazi u gradskoj četvrti Peščenica – Žitnjak, u gradu Zagrebu. Gradska četvrt Peščenica Žitnjak obuhvaća jugoistočni dio grada Zagreba i samostalno naselje Ivanja Reka. Na sjeveroistoku je Slavenska avenija dijeli od gradskih četvrti Gornja Dubrava i Sesvete. Na istoku graniči s područjem Zagrebačke županije, na jugozapadu, na Savi, s Gradskom četvrti Novi Zagreb – istok, a na zapadu, na Heinzlovoj ulici, s Gradskom četvrti Trnje. Njezin sjeverozapadni, urbani dio – područje Peščenice – proteže se sve do Zvonimirove ulice i graniči s područjima Donjega grada i Maksimira. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine ukupan broj stanovnika ove četvrti iznosi 56 823 stalnih stanovnika.¹

Promatrana prometnica se prostire od Heinzlove ulice pa do Ulice Kneza Branimira, te ima 15 raskrižja, od čega su 3 raskrižja s 4 privoza, a 12 priključaka na 1,4 kilometara dužine (Slika 1). Najveće probleme stvaraju putovanja prema gradskim četvrtima Maksimir, te Gornja i Donja Dubrava, također kod pojave repova čekanja na Heinzlovoj ulici dolazi do prelijevanja vozila na Ulicu Donje Svetice u vršnom satu što dodatno zagušuje mrežu.



Slika 1. Dispozicija Ulice Donje Svetice²

¹ <https://www.zagreb.hr/osnovni-podaci/14474> (27. 7. 2020)

² Uredio autor iz <https://www.bing.com/maps> (27.7.2020)

The map shows the following locations and features:

- Maksimir:** Includes Maksimir Park, SRC Svetice, and GNK Dinamo Zagreb.
- Ravnice:** Includes the Tennis center Maksimir and various residential areas.
- Donja Dubrava:** Includes the Ulica kneza Branimira and Ulica kralja Tomislava.
- Culinec:** Includes the Culinec area and Ulica kralja Tomislava.
- Trnava:** Includes the Trnava area and Ulica kralja Tomislava.
- Vukomerac:** Includes the Vukomerac area and Ulica kralja Tomislava.
- Borongaj Lugovi:** Includes the Borongaj Lugovi area and Ulica kralja Tomislava.
- Resnicki Gaj:** Includes the Resnicki Gaj area and Ulica kralja Tomislava.
- City Center East One (CCO):** Marked with a red circle and labeled 'City Center East One'.

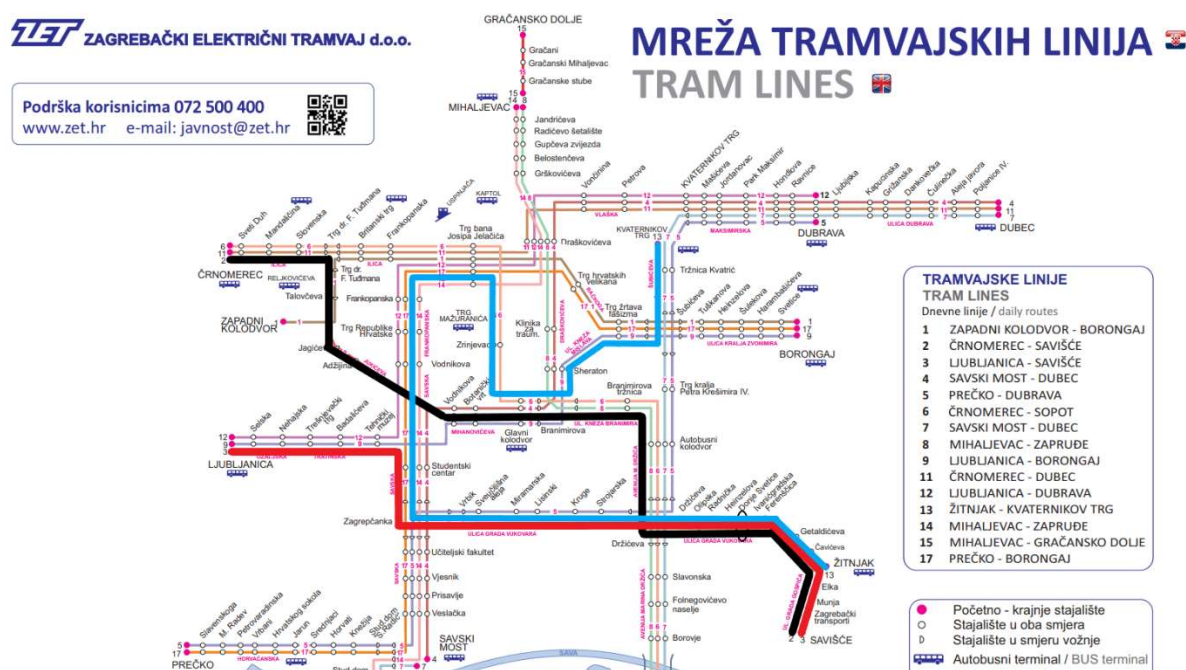
³ Uredio autor iz <https://www.bing.com/maps> (27.07.2020)

3. POSTOJEĆE STANJE ULICE DONJE SVETICE

U ovom poglavlju bit će analizirani svi važni elementi za odvijanje prometa na širem području obuhvata. Analiza postojeće situacije nekog zatvorenog prometnog sustava bitna je kako bi se dobio uvid u stvarno trenutno stanje na prometnicama, neovisno o tome obavlja li se samo korekcija postojećeg sustava ili se planiraju neki veći investicijski zahvati.⁴

3.1 Analiza javnog gradskog prijevoza putnika

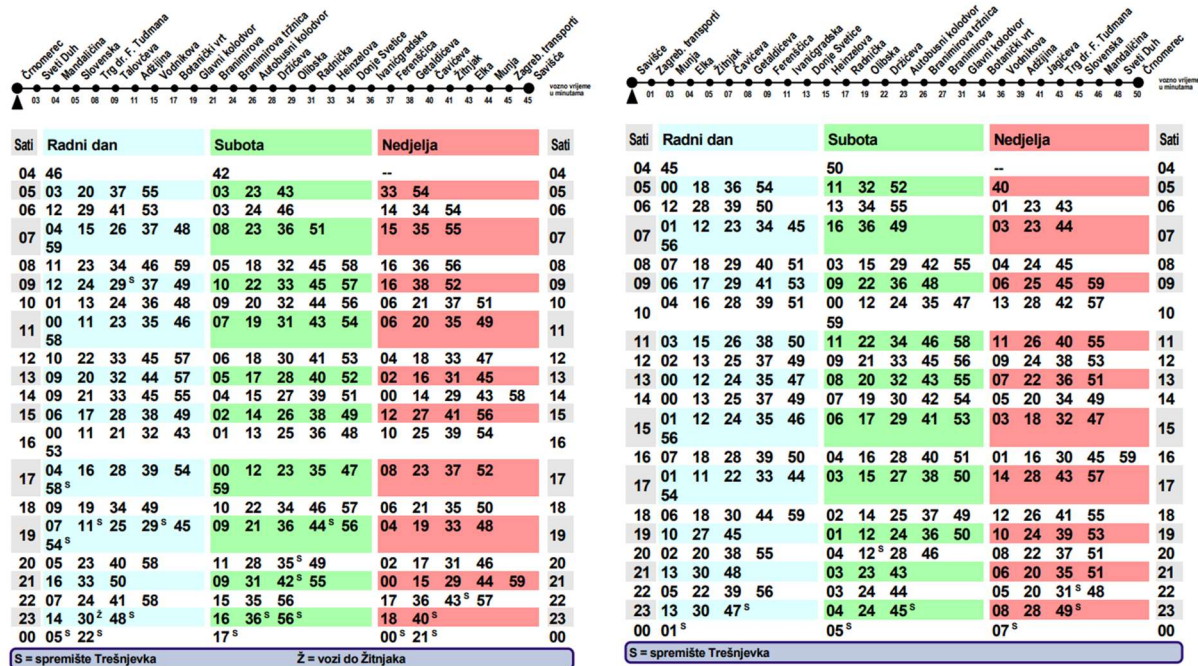
U sklopu analize potrebno je utvrditi položaj linija, te napraviti analizu voznih redova. Ulicom Grada Vukovara prolaze tramvajske linije Črnomerec – Dubrava, Ljubljanka – Savišće, te Žitnjak – Kvaternikov trg kao što je prikazano na slici 3.



Slika 3. Prikaz linija tramvajskog prometa⁵

⁴ Prometno tehnološko projektiranje, autorizirana predavanja, str. 27 (03.08.2020)

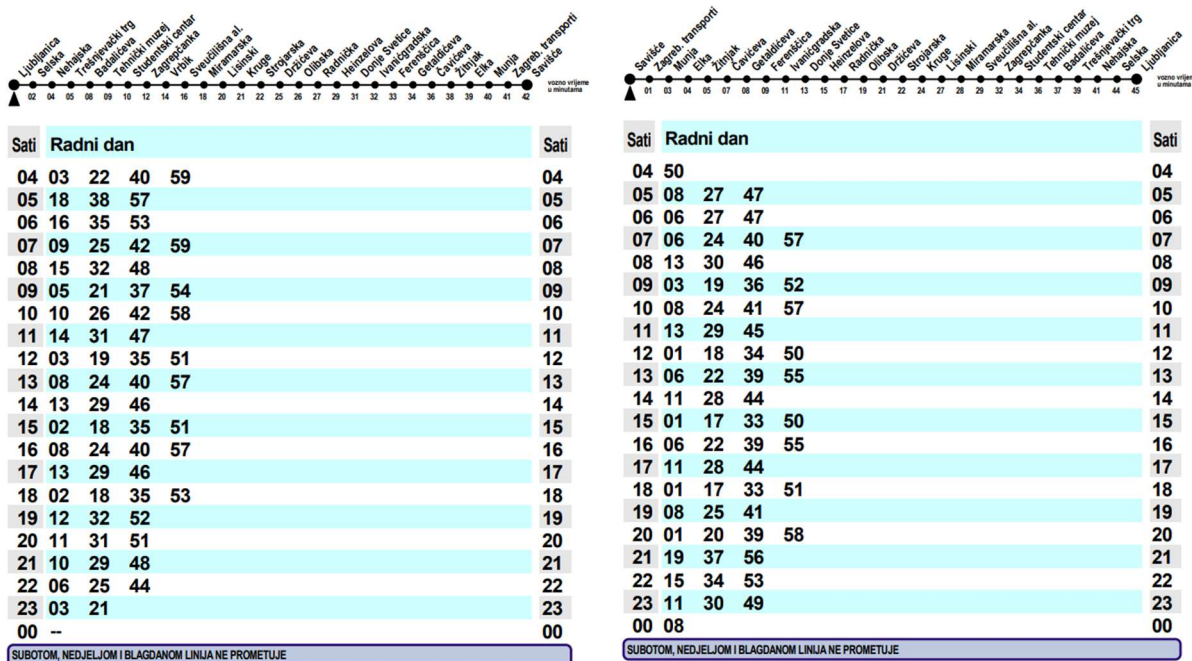
⁵ <https://www.zet.hr/tramvajski-prijevoz/dnevne-linije/249> (03.08.2020)



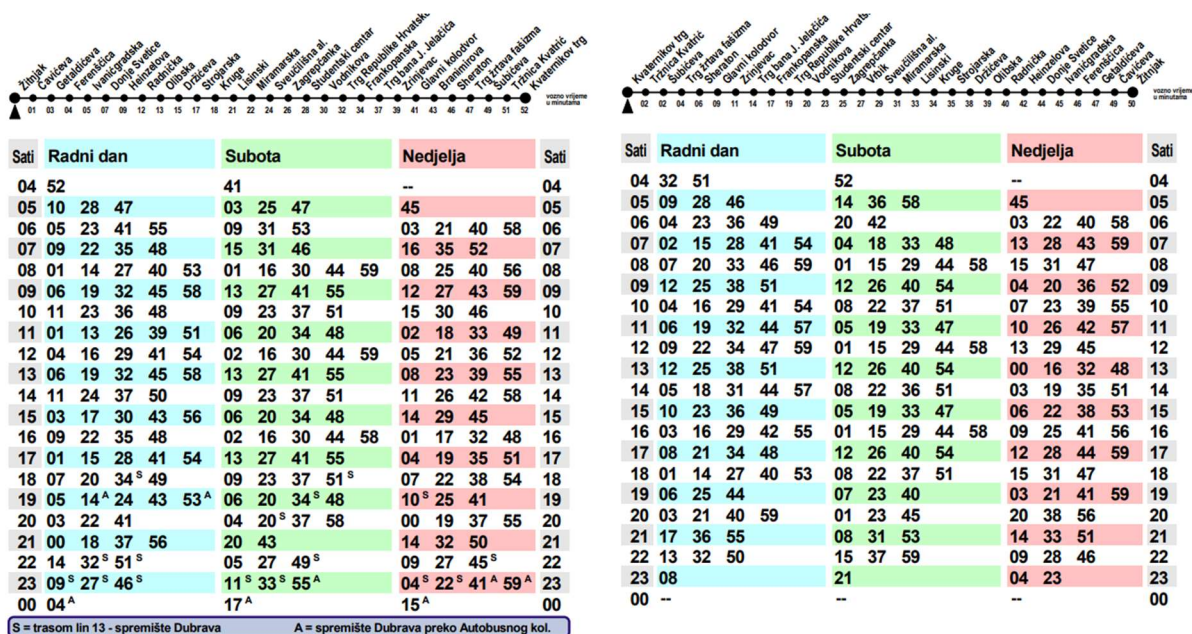
Slika 4. Vozni red tramvaja na liniji 2, Črnomerec - Savišće⁶

Iz slike 4 uočljivo je da prometuje svih 7 dana u tjednu, od čega najviše radnim danom kad počinje s radom u 04:45, a završava u 00:22. Ima 27 stanica, a duljina linije je 10.898 kilometara.

⁶ Ibidem (03.08.2020)



Iz slike 5 uočljivo je da linija 3 vozi samo radnim danom od 04:03 do 23:21, ima 28 stanic, a dolžina linije 8.898 kilometara.

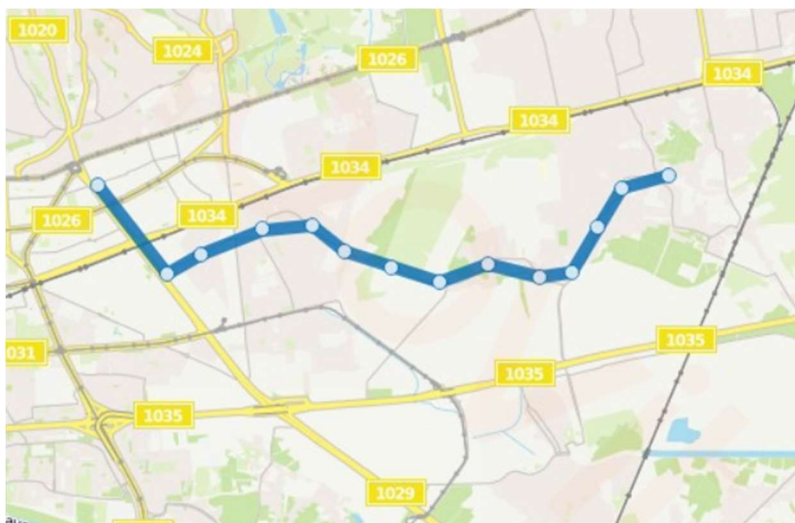


Iz slike 6 uočljivo je da linija 13 prometuje svih 7 dana u tjednu, od čega najviše radnim danom od 04:32 do 00:04. Ima 29 stanic, a dolžina linije je 11.52 kilometara.

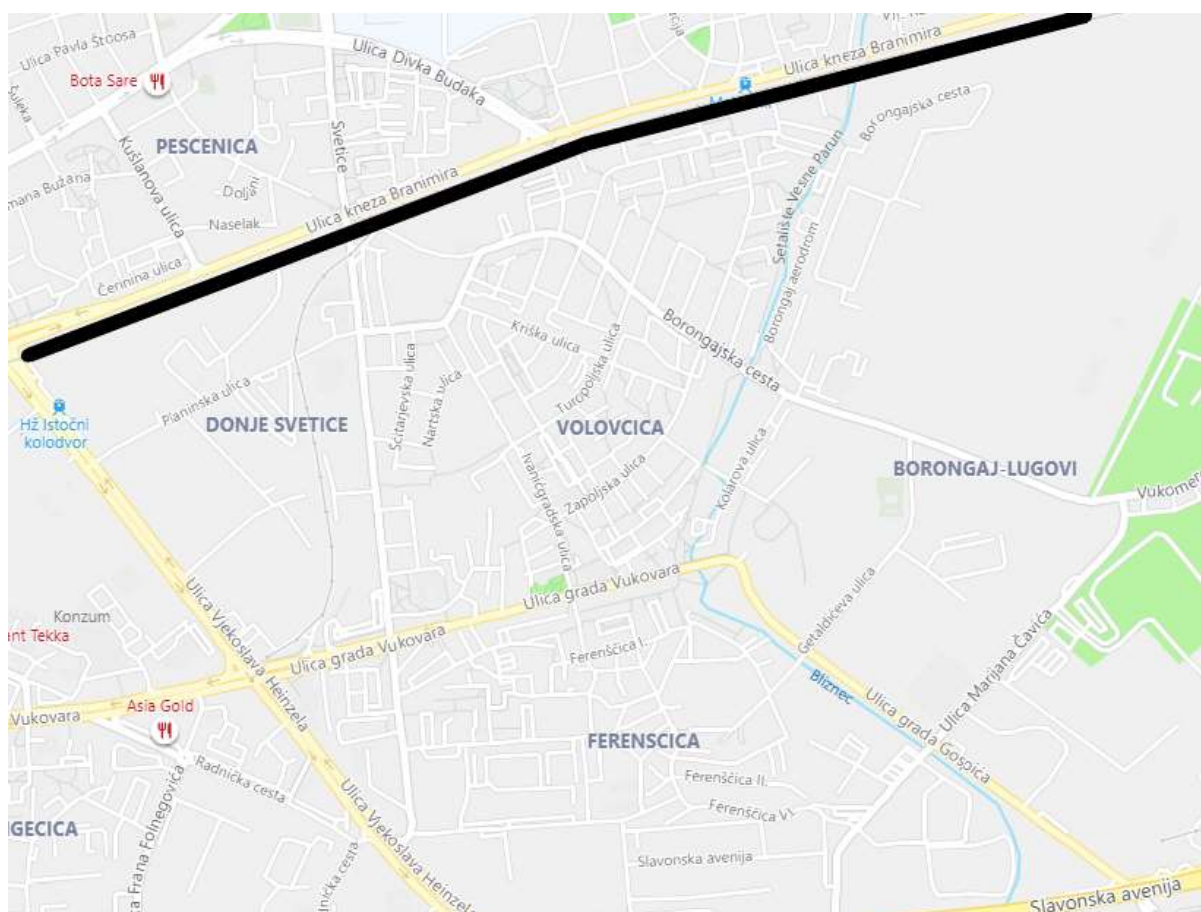
⁷ Ibidem (03.08.2020)

⁸ Ibidem (03.08.2020)

Planinskom ulicom i Borongajskom cestom prolazi autobusna linija 215 koja prometuje između Kvaternikovog trga i Tnave.



Slika 7. Prikaz linije 215⁹



Slika 8. Prikaz položaja željezničke pruge

⁹ Uredio autor iz <https://www.bing.com/maps> (03.08.2020)

Uz samo Ulicu Kneza Branimira se nalazi željeznička pruga koja je na dijelu promatrane prometnice izvan razine.

3.2 Analiza parkirališnih površina

U Ulici Donje Svetice ne postoji ulično parkiranje ali je parkiranje moguće na parkiralištu Lidla i Konzuma koje je besplatno na određeno vrijeme. U zoni obuhvata ne postoje obilježena parkirališna mjesta pa se vozila parkiraju na raskrižju Ulice Grada Vukovara i Ulice Grada Gospića. Na Borongajskoj cesti također postoje obilježena parkirališna mjesta bez naplate parkiranja. Crvenom bojom su označena parkirališne površine trgovina, a crnom bojom su označena parkirališne površine bez naplate.



Slika 9. Prikaz parkirališnih površina¹⁰

3.3 Analiza postojeće projektne i planske dokumentacije

Na potezu Ulice Donje Svetice planira se proširenje postojeće ulice i izgradnja biciklističke staze duž cijele ulice, kao što je moguće vidjeti na prilogu 2. Na raskrižju Ulice Grada Gospića i Ulice Grada Vukovara se planiraju izgraditi još dvije prometnice. Prva prema istoku bi se povezala s Borongajskom cestom, te bi poslužila za povezivanje Znanstveno – učilišnog kampusa Borongaj s tramvajskom linijom. Druga prometnica prema sjeveru bi se križala sa Borongajskom cestom i nastavila sjeverno prema Ulici Kneza Branimira s kojom bi imala raskrižje izvan razine i povezala se na Ulicu Ravnice XI, kao što se može vidjeti na prilogu 1 i 2. Na taj način će se pokušati smanjiti zagušenje mreže.

¹⁰ Uredio autor iz <https://www.google.com/maps> (03.08.2020)

Uređenje područja obuhvata pokriveno je Generalnim urbanističkim planom Grada Zagreba, odnosno Izmjenama i dopunama navedenog plana iz 2017. godine.

3.4 Analiza pješačke i biciklističke infrastrukture

Na promatranoj ulici postoji pješački nogostup širine 3 metra u smjeru juga, ali ne postoji ucertana biciklistička staza. U Ulici Grada Vukovara postoje pješačke i biciklističke staze s obje strane prometnice, no nakon raskrižja sa Ulicom Donje Svetice ona se nastavlja samo sa sjeverne strane prometnice. Borongajska cesta također ima samo pješačku stazu, no samo od raskrižja sa Kolarovom ulicom sa obje strane, istočni dio ima samo sa sjeverne strane. Ulica Kneza Branimira ima pješačku stazu sa sjeverne strane ulice kao što se može vidjeti na slici 10.



Slika 10. Dispozicija pješačkih i biciklističkih staza¹¹

¹¹ Uredio autor iz <https://geoportal.zagreb.hr/karta> (03.08.2020)

4. ANALIZA PROMETNOG OPTEREĆENJA U PODRUČJU OBUHVATA

Budući da je u gradovima najzastupljeniji cestovni promet te su u sustavu cestovnog prometa prisutno najznačajniji prometni problemi, u prometnim studijama gradova najviše pažnje posvećuje se prometnim tokovima cestovnog prometa.¹²

Brojanje prometa predstavlja jedan od glavnih ulaznih podataka pri prometnom planiranju i projektiranju. Podatci dobiveni brojanjem prometa predstavljaju stvarnu trenutačnu sliku dinamike prometnih tokova. Ti podatci se mogu sastojati od informacija kao što su: prometna opterećenja na cestovnim prometnicama, struktura prometnog toka, brzina kretanja vozila u prometnom toku, razmak između vozila u prometnom toku, smjerovi kretanja vozila u cestovnoj mreži, vršna opterećenja u određenim vremenskim rasponima i sl.¹³

Za potrebe ovog rada, obavljeno je ručno brojanje prometa u utorak, 12. svibnja 2020. godine u poslijepodnevnom vršnom satu između 16 i 17 sati. Sat je podijeljen na 15 minuta, te su prijevozna sredstva podijeljena u pet kategorija, a s obzirom na različit utjecaj na prometni tok potrebno ih je svesti na jednaku mjernu jedinicu u svrhu usporedbe s ostalim kategorijama. Osobno vozilo ima koeficijent 1, motocikl 0.5, lako teretno vozilo 1.5, a teško teretno vozilo i bus imaju koeficijent 2.5.

4.1 Analiza prometnog opterećenja raskrižja Ulice Kneza Branimira i Ulice Donje Svetice (prvo raskrižje)

Sa južne strane Ulica Donje Svetice počinje od Heinzelove ulice, te prvo raskrižje s repovima čekanja je raskrižje u razini s Ulicom Grada Vukovara. Raskrižjem prolaze i tramvajske linije 2, 3 i 13. Sjeverni i južni privoz imaju po dva traka, a istočni i zapadni tri traka. Izgled raskrižja je prikazan na slici 11.

¹² Prometno tehnološko projektiranje, autorizirana predavanja, str. 30 (10.08.2020)

¹³ Ibidem, str. 30



Slika 11. Prikaz prvog raskrižja¹⁴

¹⁴ Uredio autor iz <https://www.google.com/maps/>

Tablica 1. Prikaz opterećenja privoza br. 1 na prvom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	9	2	-	-	11	
	30	8	-	-	-	8	
	45	5	-	-	-	5	
	60	3	2	-	-	5	
UKUPNO		25	4			29	
EJA		25	6	0	0	20.3	51.3
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	99	-	-	1	2	
	30	85	4	1	-	-	
	45	102	4	-	-	2	
	60	88	2	1	-	-	
UKUPNO		374	10	2	1	4	
EJA		374	15	4	2	2.8	397.8
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	37	2	-	-	1	
	30	37	1	-	-	-	
	45	36	1	-	-	2	
	60	23	2	-	-	-	
UKUPNO		133	6			3	
EJA		133	9	0	0	2.1	144.1

Udio teških vozila je 4% dok je udio lakih vozila 96%.

Tablica 2. Prikaz opterećenja privoza br. 2 na prvom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	75	1	1	-	3	
	30	57	-	-	-	5	
	45	56	1	-	-	2	
	60	65	2	-	-	0	
UKUPNO		253	4			10	
EAJ		253	6	0	0	7	266
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	101	1	-	1	1	
	30	97	1	2	-	1	
	45	51	3	-	-	0	
	60	87	6	0	-	3	
UKUPNO		336	11	2	1	5	
EAJ		336	16.5	4	2	3.5	362
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	22	0	-	-	0	
	30	19	2	-	-	-	
	45	22	0	-	-	2	
	60	16	0	-	-	1	
UKUPNO		79	2			3	
EAJ		79	3	0	0	2.1	84.1

Udio teških vozila na zapadnom privozu je 3%, a udio lakih vozila je 97%.

Tablica 3. Prikaz opterećenja privoza br. 3 na prvom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	32	0	1	-	0	
	30	36	2	-	-	0	
	45	25	2	-	-	0	
	60	30	0	-	-	2	
UKUPNO		123	4			2	
EAJ		123	6	0	0	1.4	130.4
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	36	2	1	0	0	
	30	34	0	3	-	1	
	45	23	1	1	-	0	
	60	26	0	0	1	0	
UKUPNO		119	3	5	1	1	
EAJ		119	4.5	10	2	0.7	136.2
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	67	1	2	-	1	
	30	68	1	1	-	1	
	45	61	0	1	-	-	
	60	48	0	2	-	0	
UKUPNO		244	2	6		2	
EAJ		244	3	12	0	1.4	260.4

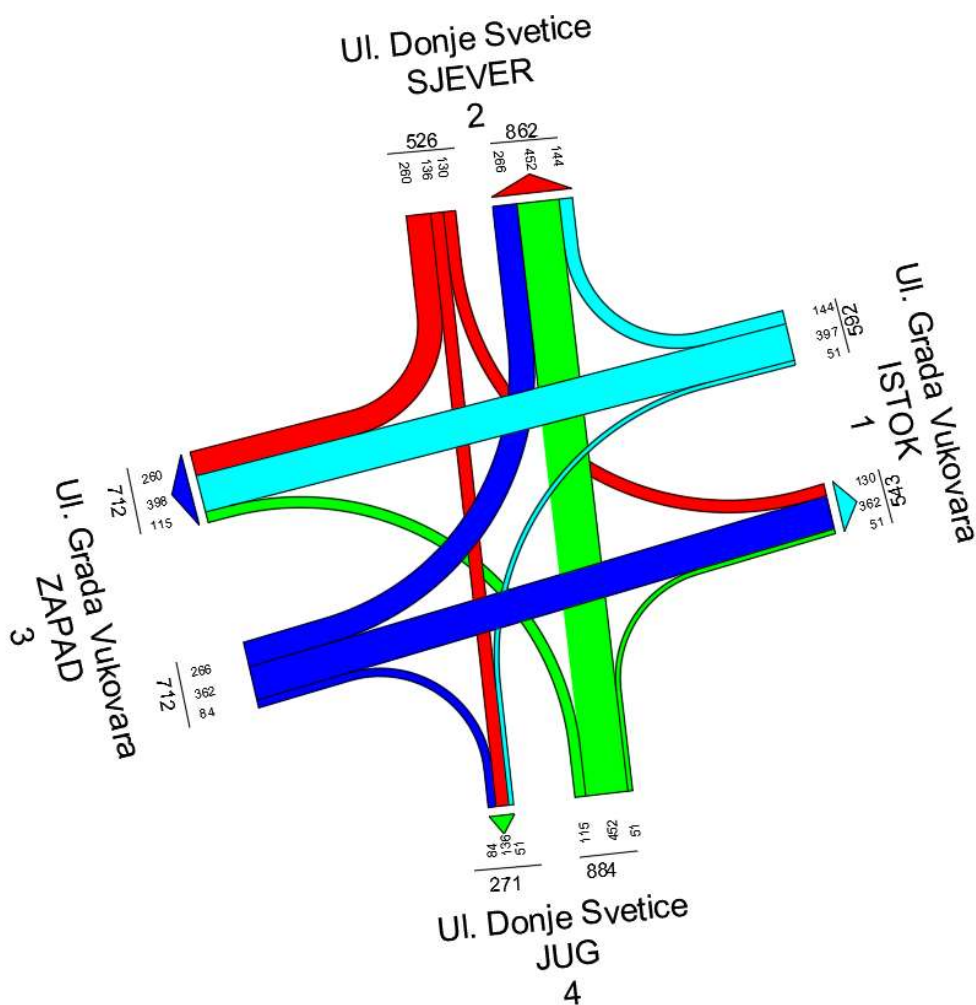
Udio teških vozila je 7.5%, dok udio lakih vozila iznosi 92.5%.

Tablica 4. Prikaz opterećenja privoza br. 4 na prvom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	36	0	1	-	0	
	30	24	-	-	-	0	
	45	31	0	-	-	0	
	60	21	1	-	-	2	
UKUPNO		112	1			2	
EAJ		112	1.5	0	0	1.4	114.9
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	96	3	1	0	1	
	30	111	7	3	-	2	
	45	102	8	1	-	1	
	60	87	8	0	1	2	
UKUPNO		396	26	5	1	6	
EAJ		396	39	10	2	4.2	451.2
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	10	4	-	-	0	
	30	9	1	-	-	-	
	45	11	1	1	-	1	
	60	10	1	-	-	0	
UKUPNO		40	7			1	
EAJ		40	10.5	0	0	0.7	51.2

Udio teških vozila iznosi 4%, dok udio lakih vozila iznosi 96%.

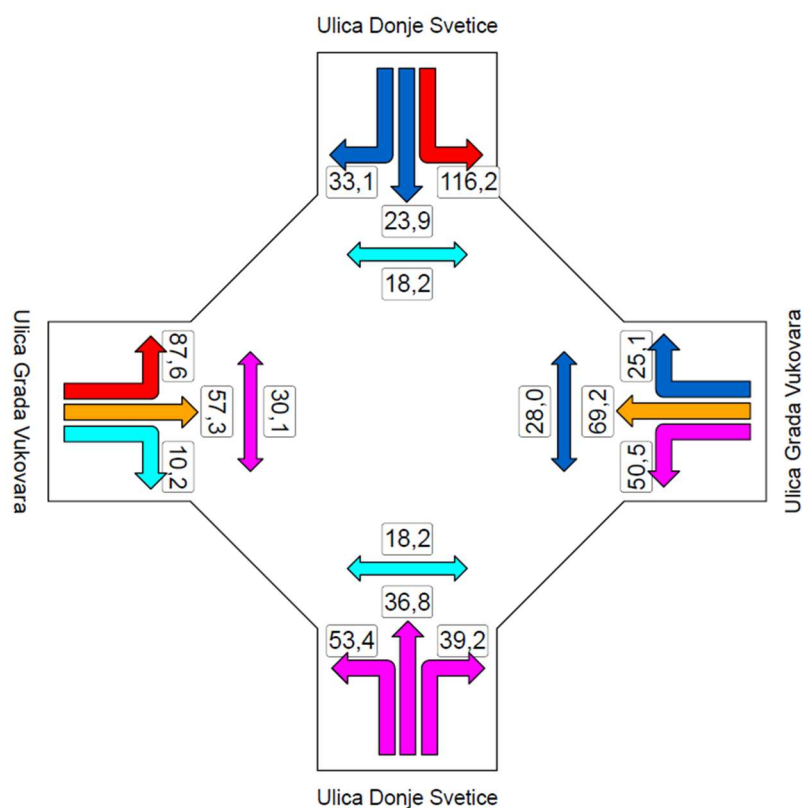
Grafički prikaz opterećenja na spomenutom križanju je prikazano na slici 12.



Slika 12. Grafički prikaz opterećenja prvog raskrižja

U sklopu analize prometnog opterećenja napravljene su simulacije postojećeg stanja u simulacijskim alatima SIDRA Intersection i PTV Vissim.

Rezultati simulacije u alatu SIDRA intersection su prikazani na slici 13.



Slika 13. Prosječno vrijeme čekanja na prvom raskrižju

Na temelju prosječnog vremena kašnjenja se računa razina usluge. Razina usluge je kvalitativna mjera koja opisuje operativne uvjete prometnog toka, a mjere na temelju kojih se utvrđuje su: brzina, vrijeme putovanja, sloboda manevriranja, utjecaj drugog prometa, udobnost itd. Definirano je šest razina usluge, od A do F, gdje A predstavlja najbolju razinu, a F najlošiju.¹⁵

Razina usluge A – uvjeti slobodnog toka s najviše 10% međusobnih utjecaja između vozila u toku, prosječna vremena kašnjenja su minimalna

Razina usluge B – oko 70% vozila se nalazi u uvjetima slobodnog toka prosječna vremena kašnjenja nisu značajna.

Razina usluge C – stabilni uvjeti prometa, 50% vozila u uvjetima slobodnog toka, povećani repovi čekanja i veće prosječna vremena čekanja

¹⁵ Novačko, L., Pilko, H., Cestovne prometnice 2, priručnik za auditorne vježbe i seminarski rad, str. 5

Razina usluge D – 40% vozila u uvjetima slobodnog toka s većim prosječnim vremenima čekanja

Razina usluge E – manje od trećine vozila u slobodnom toku, dosegnuta propusna moć, znatno velika prosječna vremena čekanja

Razina usluge F – prometna potražnja iznad propusne moći, na privozima raskrižja dolazi do zagušenja i znatno utječu na okolnu mrežu.¹⁶

Tablica 5. Određivanje razine usluge na temelju prosječnog vremena kašnjenja nesemaforiziranog raskrižja¹⁷

Vrijeme kašnjenja (s/voz)	Razina usluge
0-10	A
>10-15	B
>15-25	C
>25-35	D
>35-50	E
>50	F

Tablica 6. Određivanje razine usluge na temelju prosječnog vremena kašnjenja semaforiziranog raskrižja¹⁸

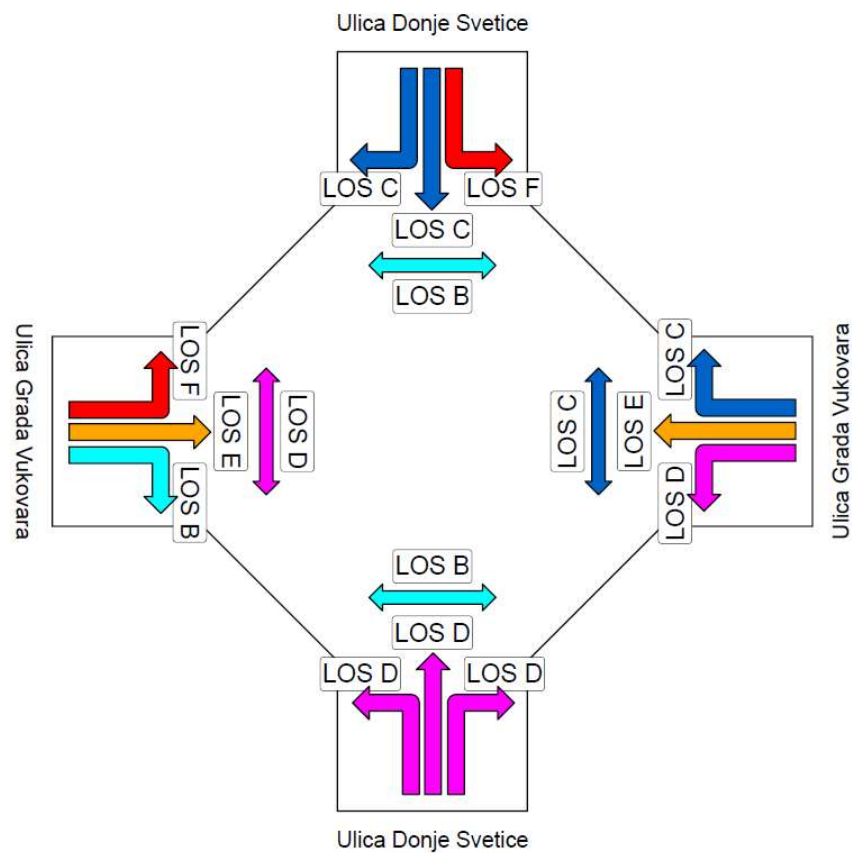
Vrijeme kašnjenja (s/voz)	Razina usluge
0-10	A
>10-20	B
>20-35	C
>35-55	D
>55-80	E
>80	F

¹⁶ Legac, I., Raskrižja javnih cesta, Cestovne prometnice 2, Fakultet prometnih znanosti, 2008., str. 30

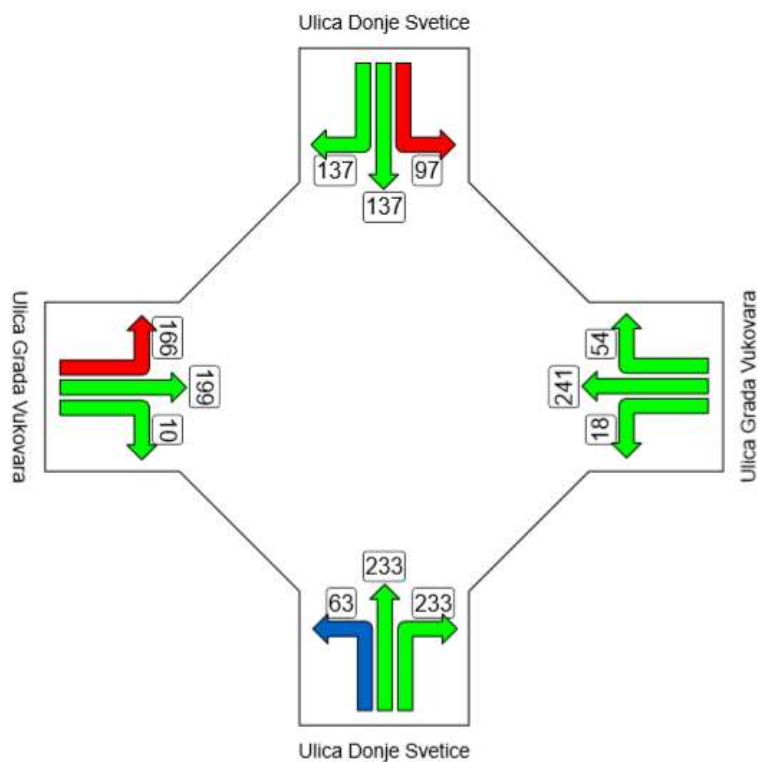
¹⁷ Ibidem, str. 32

¹⁸ Highway capacity manual, TRB, NRC, Washington DC, 2010.

Sidra Intersection sama računa razinu usluge te se ti rezultati mogu vidjeti na slici 14.



Slika 14. Razina usluge na prvom raskrižju



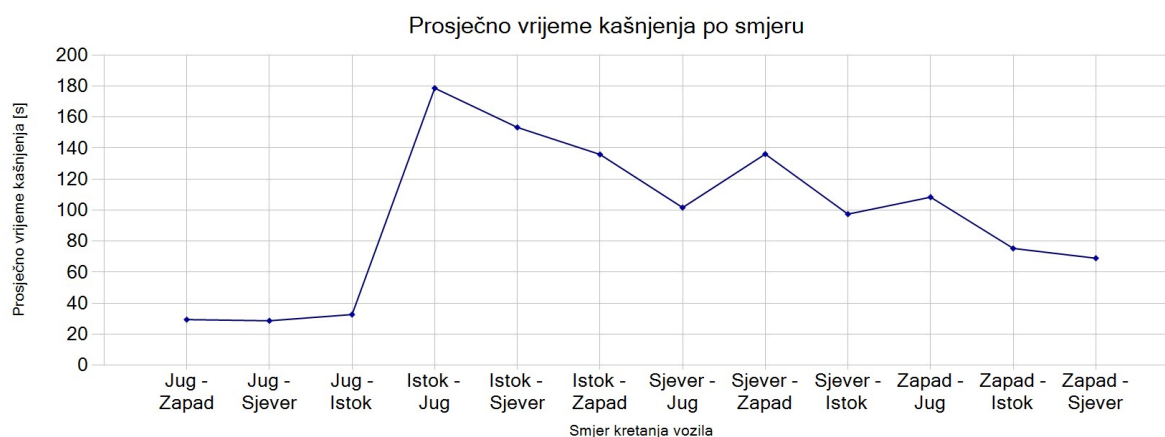
Slika 15. Duljina repa čekanja na prvom raskrižju

Rezultati simulacije u simulacijskom alatu PTV Vissim su prikazani na slici 15.

Movement	QLen	VehDelay	LOS(All)	Vehs(All)	Stops(All)	EmissionsCO	Pers(All)
1 - 1: Donje Svetice JS ulazna@54.8 - 4: Ulica Grada Vukovara ZI	15.22	29.31	LOS_C	25	0.80	25.364	25
1 - 1: Donje Svetice JS ulazna@54.8 - 7: Ul Donje Svetice SJ izlaz	15.22	28.56	LOS_C	358	0.70	343.676	358
1 - 1: Donje Svetice JS ulazna@54.8 - 24: Ulica Grada Vukovara I	15.22	32.58	LOS_C	78	1.12	94.667	78
1 - 5: Ulica Grada Vukovara Istok-Zapad@76.5 - 2: Donje Svetice	77.54	178.55	LOS_F	19	4.42	93.361	19
1 - 5: Ulica Grada Vukovara Istok-Zapad@76.5 - 7: Ul Donje Sveti	77.54	153.24	LOS_F	109	3.24	429.409	109
1 - 5: Ulica Grada Vukovara Istok-Zapad@76.5 - 24: Ulica Grada	77.54	135.82	LOS_F	306	2.97	1103.270	306
1 - 8: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@57.9 - 2: Donje Svetice JS izlaz	57.95	101.54	LOS_F	118	2.19	317.298	118
1 - 8: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@57.9 - 4: Ulica Grada Vukovara	58.04	136.43	LOS_F	226	3.25	839.825	226
1 - 8: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@57.9 - 24: Ulica Grada Vukovar	57.95	97.33	LOS_F	110	2.20	286.764	110
1 - 9: Tramvaj ZI@135.8 - 9: Tramvaj ZI@229.0	1.87	10.85	LOS_B	12	0.00	6.843	0
1 - 10: Tramvaj ZI@149.4 - 10: Tramvaj ZI@243.2	0.11	13.05	LOS_B	12	0.17	7.572	0
1 - 11: Ul. Grada Vukovara ZI ulazna@5.2 - 2: Donje Svetice JS izl	71.87	108.26	LOS_F	90	2.33	260.396	90
1 - 11: Ul. Grada Vukovara ZI ulazna@5.2 - 4: Ulica Grada Vukova	71.87	75.23	LOS_E	367	1.58	782.298	367
1 - 11: Ul. Grada Vukovara ZI ulazna@5.2 - 7: Ul Donje Svetice SJ	71.87	68.89	LOS_E	229	1.29	431.260	229

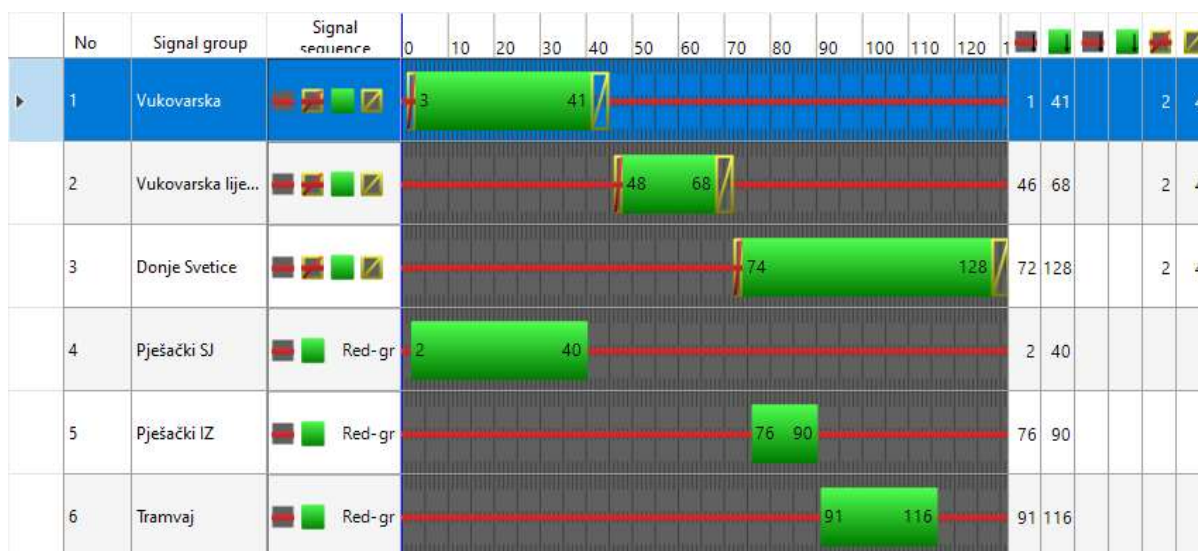
Slika 16. Prikaz rezultata u simulacijskom alatu PTV Vissim za prvo raskrižje

Duljina repa čekanja se izražava u metrima, prosječno vrijeme kašnjenja u sekundama po vozilu, a emisija ugljičnog monoksida se izražava u gramima po kilometru.



Slika 17. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja za prvo raskrižje

Usporedbom rezultata uočljivo je da postoji razlika između korištenih simulacijskih alata. U oba simulacijska alata je razina usluge najlošija, odnosno F, no postoji velika razlika kada se usporede duljine repova čekanja. Razina usluge je najlošija najviše zbog Ulice Donje Svetice, zbog repova čekanja na raskrižju sa Planinskom ulicom koji dosežu do promatranog raskrižja pa vozila ne mogu skrenuti u Ulicu Donje Svetice u smjeru Sjevera. Za točniju simulaciju bilo bi potrebno spojiti ta dva raskrižja u istoj simulaciji no to ovdje nije moguće zbog ograničenja licence.

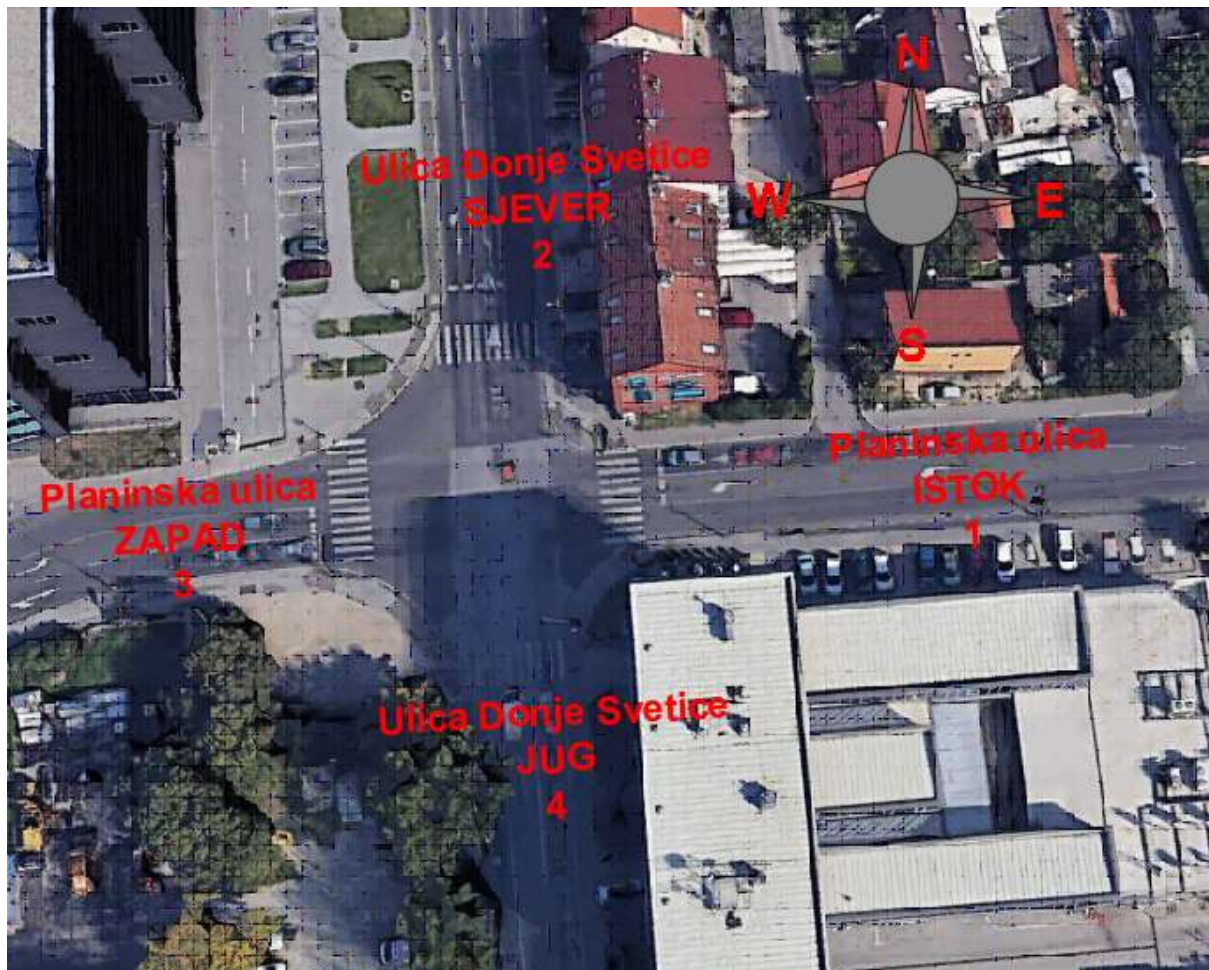


Slika 18. Signalni plan prvog raskrižja

Iz slike 18 može se uočiti da je zeleno svjetlo na glavnom toku traje, 39 sekundi, zatim je dopunska strelica za lijeve skretače koja traje 20 sekundi, te je nakon toga sporedna faza koja traje 54 sekunde.

4.2 Analiza prometnog opterećenja raskrižja u razini Ulice Donje Svetice i Planinske ulice (drugo raskrižje)

Promatrano raskrižje je semaforizirano, te svi privozi imaju po dva prometna traka, jedan za lijeve skretače, a drugi za vozila koja idu ravno i skreću desno kao što se može uočiti na slici 18.



Slika 19. Prikaz drugog raskrižja¹⁹

¹⁹ Uredio autor iz <https://www.google.com/maps>

Tablica 7. Prikaz opterećenja privoza br. 4 na drugom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	8	1	0	-	0	
	30	14	-	-	-	0	
	45	7	0	-	-	0	
	60	10	1	-	-	0	
UKUPNO		39	2			0	
EAJ		39	3	0	0	0	42
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	158	10	1	0	2	
	30	163	9	2	-	4	
	45	157	20	0	-	5	
	60	165	14	0	1	2	
UKUPNO		643	53	3	1	13	
EAJ		643	79.5	6	2	9.1	739.6
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	7	0	-	-	1	
	30	10	0	-	-		
	45	2	0	0	-	1	
	60	6	0	-	-	0	
UKUPNO		25	0			2	
EAJ		25	0	0	0	1.4	26.4

Udio teških vozila na privozu br. 4 iznosi 7.5%, a udio lakih vozila je 92.5%

Tablica 8. Prikaz opterećenja privoza br. 2 na drugom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	75	12	0	-	1	
	30	69	6	-	-	0	
	45	59	5	1	-	1	
	60	60	2	1	-	1	
UKUPNO		263	25	2		3	
EAJ		263	37.5	4	0	2.1	306.6
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	67	8	0	0	1	
	30	85	6	0	-	0	
	45	64	7	0	-	0	
	60	74	8	0	1	1	
UKUPNO		290	29	0	1	2	
EAJ		290	43.5	0	2	1.4	336.9
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	16	1	-	-	0	
	30	11	1	-	-	-	
	45	17	1	0	-	1	
	60	15	2	-	-	1	
UKUPNO		59	5			2	
EAJ		59	7.5	0	0	1.4	67.9

Udio teških vozila iznosi 9%, a udio lakih vozila na privozu br. 2 iznosi 91%.

Tablica 9. Prikaz opterećenja privoza br. 3 na drugom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	23	1	-	-	1	
	30	38	2	-	-	1	
	45	20	0	-	-	-	
	60	15	2	-	-	-	
UKUPNO		96	5			2	
EAJ		96	7.5	0	0	1.4	104.9
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	65	5	-	1	-	
	30	78	3	-	1	2	
	45	58	2	-	2	3	
	60	37	4	-	1	4	
UKUPNO		238	14	0	5	9	
EAJ		238	21	0	10	6.3	275.3
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	21	1	3	-	0	
	30	8	-	-	-	-	
	45	9	1	-	-	-	
	60	9	1	2	-	-	
UKUPNO		47	3	5		0	
EAJ		47	4.5	10	0	0	61.5

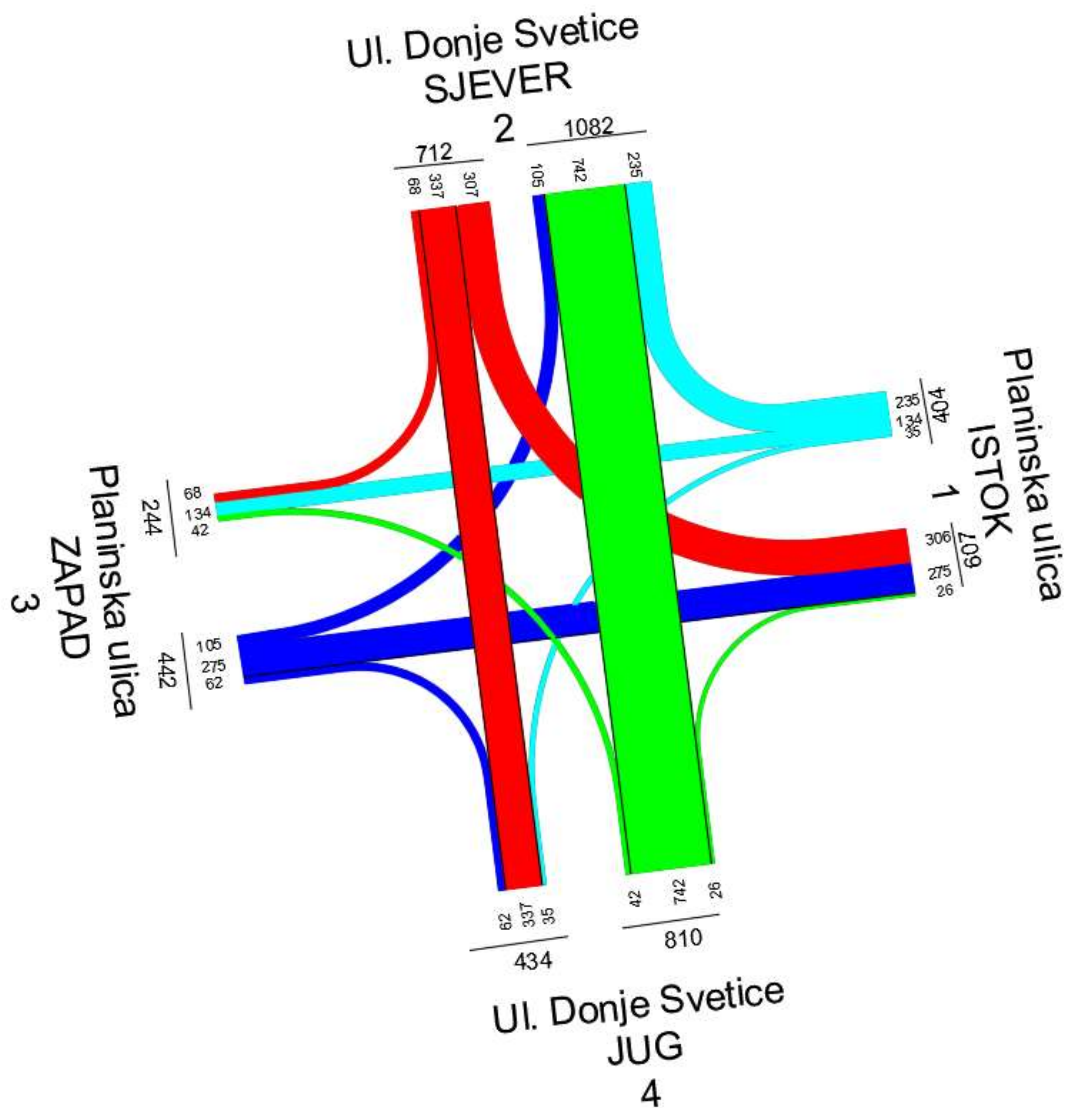
Udio teških vozila iznosi 6%, a udio lakih vozila na privozu br. 3 iznosi 94%.

Tablica 10. Prikaz opterećenja privoza br. 1 na drugom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	7	-	-	-	1	
	30	12	2	-	-	1	
	45	9	-	-	-	-	
	60	3	-	-	-	-	
UKUPNO		31	2			2	
EAJ		31	3	0	0	1.4	35.4
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	28	5	-	1	-	
	30	19	3	-	1	2	
	45	28	2	-	2	3	
	60	22	4	-	1	4	
UKUPNO		97	14	0	5	9	
EAJ		97	21	0	10	6.3	134.3
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	56	1	3	-	-	
	30	62	-	-	-	-	
	45	58	1	-	-	-	
	60	45	1	2	-	-	
UKUPNO		221	3	5		0	
EAJ		221	4.5	10	0	0	235.5

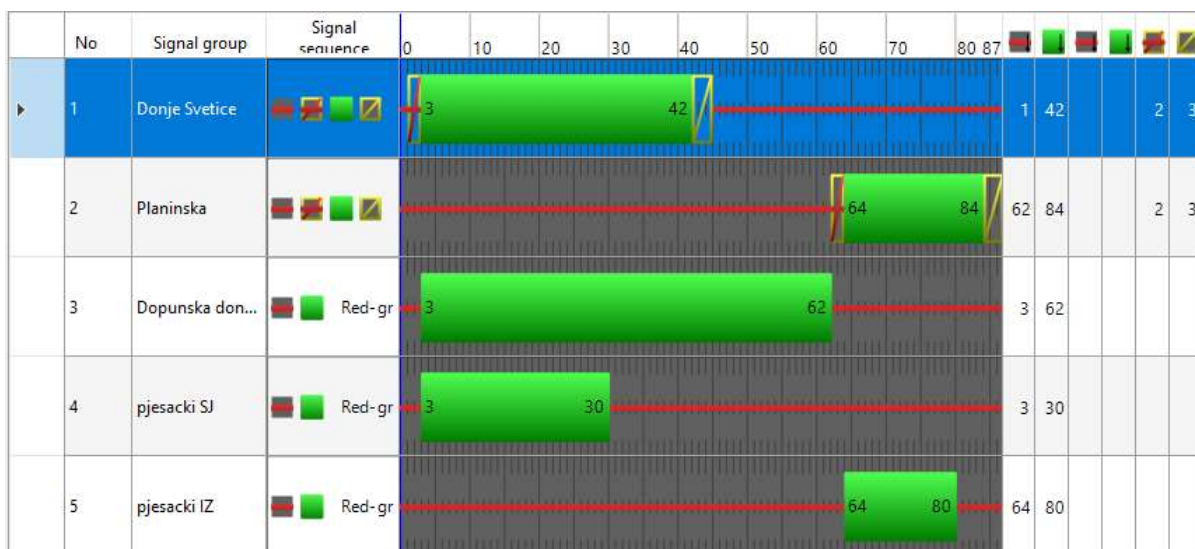
Udio teških vozila iznosi 7%, a udio lakih vozila na privozu br. 1 iznosi 93%.

Grafički prikaz opterećenja na promatranom raskrižju je prikazan na slici 20.

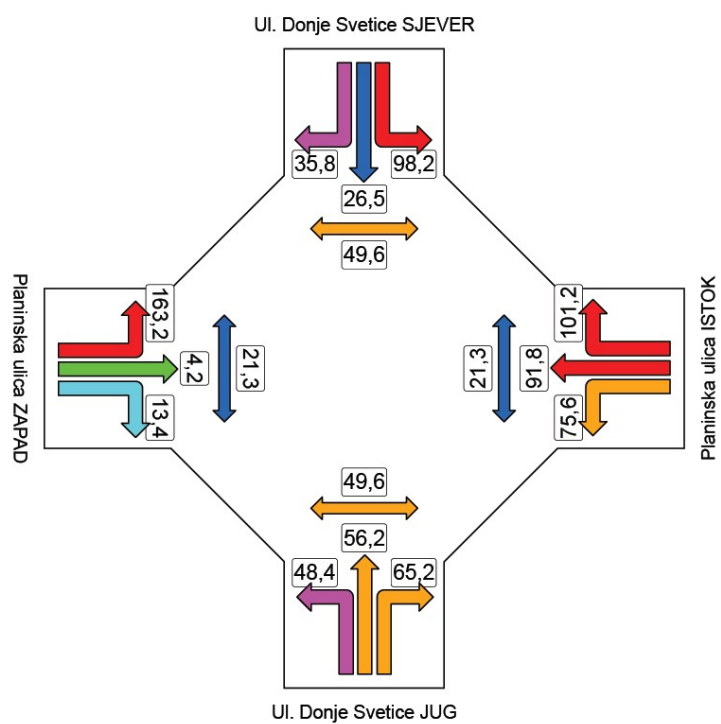


Slika 20. Grafički prikaz opterećenja na drugom raskrižju

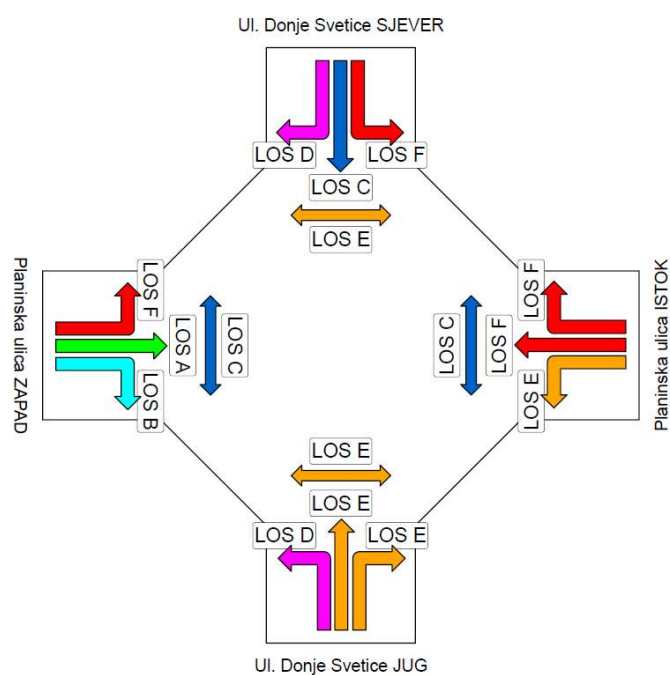
Rezultati simulacija postojećeg stanja su na slikama 19 i 20.



Slika 21. Signalni plan drugog raskrižja

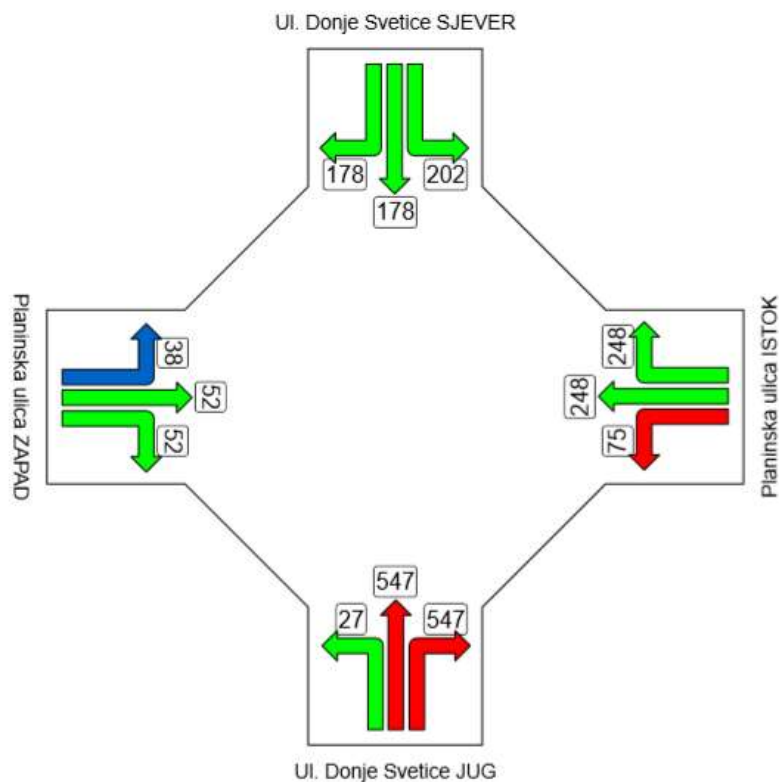


Slika 22. Prosječno vrijeme kašnjenja na drugom raskrižju



Slika 23. Razina usluge drugom raskrižju

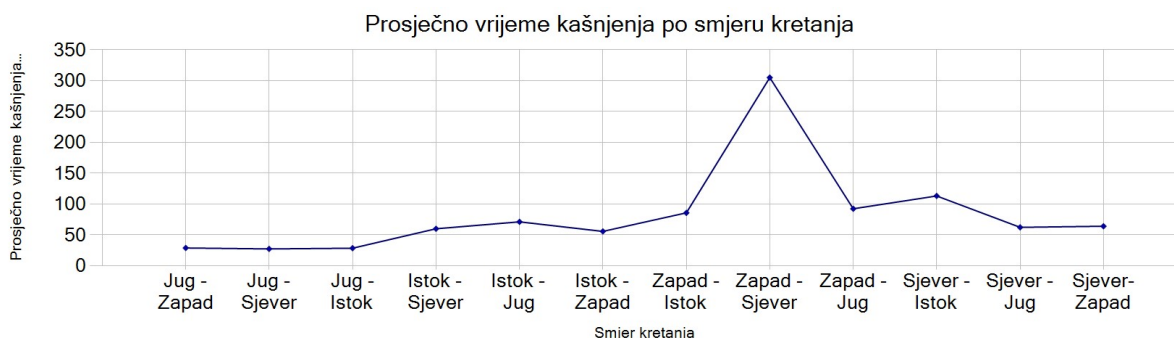
Prema rezultatima simulacije sa slike 23, uočava se da je razina usluge najlošija, odnosno F.



Slika 24. Duljina repova čekanja na drugom raskrižju

Movement	QLen	VehDelay(L	LOS(All)	QLenMax	Stops(All)	EmissionsCO
1 - 11: Ul. Donje Svetice JS ulazna@22.1 - 5: Planinska ulica ZI izlazna@18.3	45.47	28.75	LOS_C	136.85	0.83	188.509
1 - 11: Ul. Donje Svetice JS ulazna@22.1 - 6: Ul. Donje Svetice JS izlazna@24.7	45.47	27.26	LOS_C	136.85	0.82	587.704
1 - 11: Ul. Donje Svetice JS ulazna@22.1 - 8: Planinska ulica IZ izlazna@21.6	45.47	28.38	LOS_C	136.85	1.21	52.854
1 - 12: Planinska ulica IZ ulazna@13.0 - 6: Ul. Donje Svetice JS izlazna@24.7	43.13	59.88	LOS_E	128.81	1.32	274.003
1 - 12: Planinska ulica IZ ulazna@13.0 - 7: Ul. Donje Svetice SJ izlazna@23.8	43.13	71.11	LOS_E	128.81	4.83	85.351
1 - 12: Planinska ulica IZ ulazna@13.0 - 8: Planinska ulica IZ izlazna@21.6	43.13	55.63	LOS_E	128.81	1.33	118.375
1 - 13: Planinska ulica ZI ulazna@10.0 - 5: Planinska ulica ZI izlazna@18.3	103.78	85.70	LOS_F	147.86	1.80	603.705
1 - 13: Planinska ulica ZI ulazna@10.0 - 6: Ul. Donje Svetice JS izlazna@24.7	103.78	304.95	LOS_F	147.86	11.47	1011.456
1 - 13: Planinska ulica ZI ulazna@10.0 - 7: Ul. Donje Svetice SJ izlazna@23.8	103.78	92.31	LOS_F	147.86	1.91	128.650
1 - 15: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@12.9 - 5: Planinska ulica ZI izlazna@18.3	119.83	113.06	LOS_F	215.22	5.53	997.779
1 - 15: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@12.9 - 7: Ul. Donje Svetice SJ izlazna@23.8	119.83	62.22	LOS_E	215.22	1.78	520.782
1 - 15: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@12.9 - 8: Planinska ulica IZ izlazna@21.6	119.83	64.00	LOS_E	215.22	1.86	113.309

Slika 25. Rezultati simulacije drugog raskrižja iz simulacijskog alata PTV Vissim



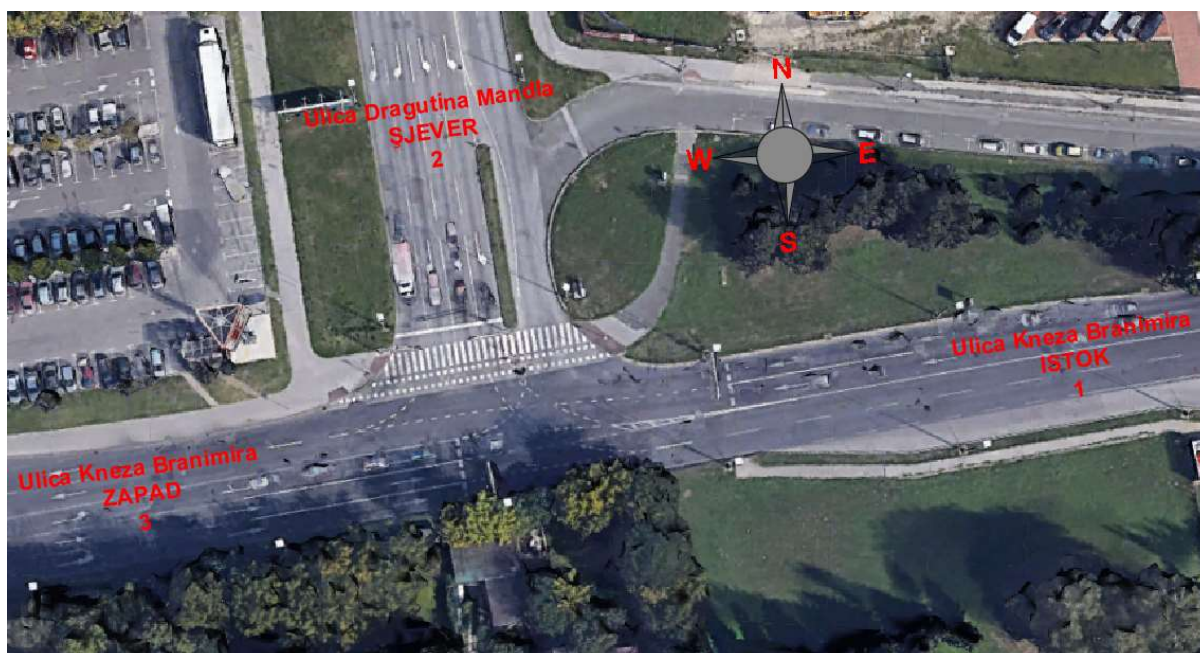
Slika 26. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja za drugo raskrižje

Usporedbom rezultata uočava se razlika u prosječnom vremenu kašnjenja između dva simulacijska alata no razina usluge raskrižja ostaje ista, najlošija, razina F.

Ciklus na promatranom raskrižju traje 87 sekundi, zeleno svjetlo u glavnoj fazi, sjever – jug traje 39 sekundi, dopunska strelica za lijeve skretače na sjevernom privozu i traje 17 sekundi, a zeleno svjetlo u sporednoj fazi traje 20 sekundi kao što se može uočiti na slici 21.

4.3 Analiza prometnog opterećenja raskrižja Ulice Kneza Branimira i Ulice Dragutina Mandla (treće raskrižje)

Sjedeće analizirano raskrižje priključak Ulice Dragutina Mandla na Ulicu Kneza Branimira (slika 27). Sastoji se od 3 privoza, od kojih privoz br. 1 sadrži 2 prometna traka, privoz br. 2 sadrži 4 prometna traka, a privoz br. 3 sadrži 3 prometna traka. Glavni pravac je zapad – istok, odnosno istok - zapad.



Slika 27. Prikaz trećeg raskrižja²⁰

Tablica 11. Prikaz opterećenja privoza br. 1 na trećem raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	198	10	5	2	3	
	30	172	4	2	2	-	
	45	196	9	1	2	3	
	60	182	8	5	2	1	
UKUPNO		748	31	13	8	7	
EAJ		748	46.5	26	16	4.9	841.4
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	47	4	2	-	-	
	30	40	3	1	-	-	
	45	60	1	-	-	-	
	60	45	2	-	-	-	
UKUPNO		192	10	3	0	0	
EAJ		192	15	6	0	0	213

²⁰ Ibidem

Udio teških vozila iznosi 6.5%, a udio lakih vozila na privozu br. 1 iznosi 93.5%.

Tablica 12. Prikaz opterećenja privoza br. 3 na trećem raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	185	6	2	-	3	
	30	192	2	-	-	-	
	45	173	1	1	-	-	
	60	189	7	2	-	-	
UKUPNO		739	16	5	0	3	
EAJ		739	24	10	0	2.1	775.1
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	381	4	5	2	3	
	30	320	4	2	2	-	
	45	355	9	1	2	3	
	60	327	8	5	2	1	
UKUPNO		1383	25	13	8	7	

EAJ	1383	37.5	26	16	4.9	1467.4
-----	------	------	----	----	-----	--------

Udio teških vozila iznosi 3%, a udio lakih vozila na privozu br. 3 iznosi 97%.

Tablica 13. Prikaz opterećenja privoza br. 2 na trećem raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
L	15	86	3	-	-	-	
	30	75	2	-	-	-	
	45	89	1	-	-	-	
	60	79	5	-	-	-	
UKUPNO		329	11	0	0	0	
EAJ		329	16.5	0	0	0	345.5
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	145	6	2	1	2	
	30	167	7	-	-	-	
	45	123	2	-	-	-	
	60	135	5	-	-	-	
UKUPNO		570	20	2	1	2	
EAJ		570	30	4	2	1.4	607.4

Udio lakih vozila na privozu br. 2 iznosi 100%.

Diagram illustrating the road network in the SJEVER region, showing three main roads and their connections:

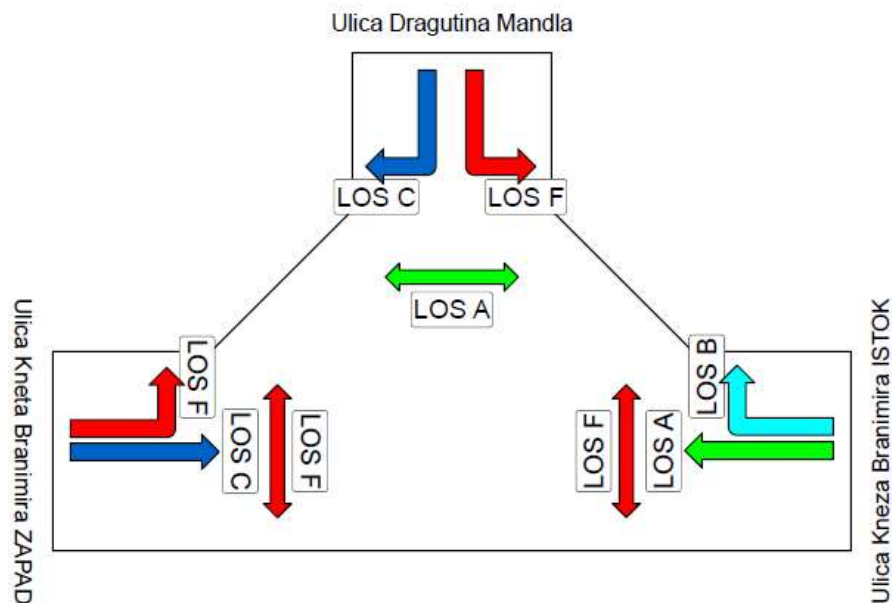
- Ul. Dragutina Mandla SJEVER (Road 2):** This road runs vertically. It has a junction with Ul. Kneza Braninirita (ISTOK) at a distance of 953. It also has a junction with Ul. Kneza Braninirita (ZAPAD) at a distance of 1015.
- Ul. Kneza Braninirita ISTOK (Road 1):** This road runs horizontally. It has a junction with Ul. Dragutina Mandla SJEVER at a distance of 953. It also has a junction with Ul. Kneza Braninirita (ZAPAD) at a distance of 1819.
- Ul. Kneza Braninirita ZAPAD (Road 3):** This road runs horizontally. It has a junction with Ul. Dragutina Mandla SJEVER at a distance of 1015. It also has a junction with Ul. Kneza Braninirita (ISTOK) at a distance of 1819.

The diagram shows the layout of these roads and the distances between key junctions. The roads are color-coded: red for Ul. Dragutina Mandla SJEVER, blue for Ul. Kneza Braninirita ISTOK, and cyan for Ul. Kneza Braninirita ZAPAD.

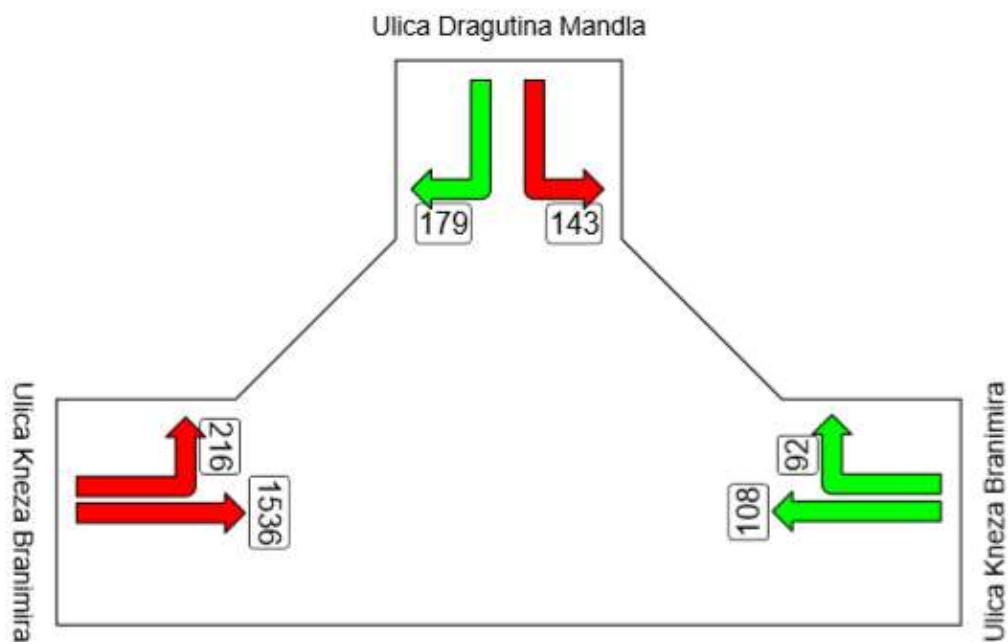
Diagram illustrating a triangular intersection with three approaches and traffic flow data:

- Ulica Dragutina Mandla (Top Approach):**
 - Left-turn flow (blue arrow): 22,9
 - Through/Right-turn flow (red arrow): 84,8
- Ulica Kneza Branimira ZAPAD (Left Approach):**
 - Through/Right-turn flow (blue arrow): 22,1
 - Left-turn flow (red arrow): 128,1
 - Opposing flow (red arrow): 66,3
- Ulica Kneza Branimira ISTOK (Right Approach):**
 - Through/Right-turn flow (green arrow): 8,7
 - Left-turn flow (cyan arrow): 17,0
 - Opposing flow (red arrow): 63,5
- Central Intersection:**
 - Flow between left and right approaches (green double-headed arrow): 9,4

37



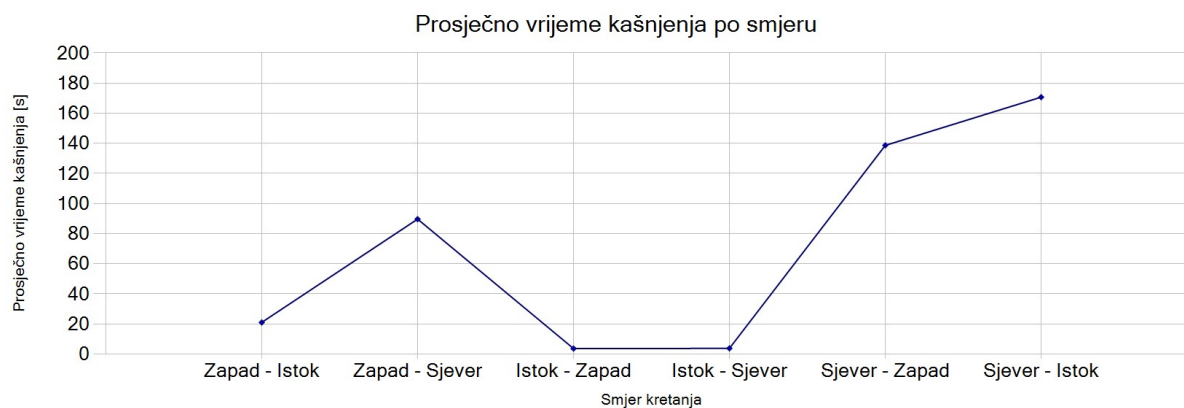
Slika 30. Razina usluge na trećem raskrižju



Slika 31. Duljina repa čekanja na trećem raskrižju

Movement	QLen	VehDelay(All)	LOS(All)	EmissionsCO
1 - 1: Ulica Kneza Branimira zapad@92.0 - 8: Ulica Kneza Branimira	8.80	20.95	LOS_C	923.488
1 - 2: Ulica Kneza Branimira lijevo@41.1 - 5: UI Dragutina Mandla	79.86	89.56	LOS_F	1617.105
1 - 4: Ulica Kneza Branimira istok@93.5 - 3: Ulica Kneza Branimira	2.44	3.55	LOS_A	286.260
1 - 4: Ulica Kneza Branimira istok@93.5 - 5: UI Dragutina Mandla@	2.44	3.68	LOS_A	93.952
1 - 6: UI Dragutina Mandla@59.0 - 3: Ulica Kneza Branimira@9.7	317.40	136.36	LOS_F	1580.993
1 - 6: UI Dragutina Mandla@59.0 - 8: Ulica Kneza Branimira@18.2	317.40	167.83	LOS_F	663.786
1 - 7: UI Dragutina Mandla lijevo@6.3 - 8: Ulica Kneza Branimira@	0.00		LOS_A	0.000

Slika 32. Rezultati simulacije rješenja trećeg raskrižja



Slika 33. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na trećem raskrižju

Usporedbom rezultata sa slika 29, 31 i 32 može se uočiti da u oba simulacijska alata razina usluge najlošija.



Slika 34. Signalni plan trećeg raskrižja

Iz slike 34 može se uočiti da zeleno svjetlo na glavnom toku traje 59 sekundi, dok je na sporednom toku podijeljeno u dvije faze, desnim skretačima traje 10 sekundi, dok lijevim samo 8 sekundi, no za svaki smjer postoje po dva prometna traka.

4.4 Analiza prometnog opterećenja raskrižja Ulice Dragutina Mandla i Ulice Ravnice XI (četvrto raskrižje)

Promatrano raskrižje je raskrižje s 4 privoza, no s istočne strane se nalazi spremište Zagrebačkog električnog tramvaja Dubrava, te je to ulaz, odnosno izlaz iz spremišta. Raskrižje

je semaforizirano, no semafori nisu u funkciji pa je zbog toga promatrano kao nesemaforizirano. Slika 35 prikazuje situaciju trećeg raskrižja.



Slika 35. Prikaz četvrtog raskrižja²¹

²¹ Ibidem

Tablica 14. Prikaz opterećenja privoza br. 2 na četvrtom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	228	9	2	-	-	
	30	220	9	-	-	-	
	45	237	3	-	-	-	
	60	217	10	-	-	-	
UKUPNO		902	31	2	0	0	935
EAJ		902	46.5	4	0	0	952.5
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	24	-	-	-	-	
	30	28	-	-	-	-	
	45	24	-	-	-	-	
	60	20	-	-	-	-	
UKUPNO		96	0	0	0	0	96
EAJ		96	0	0	0	0	96

Udio teških vozila iznosi 3%, a udio lakih vozila privoza br. 2 iznosi 97%.

Tablica 15. Prikaz opterećenja privoza br. 4 na četvrtom raskrižju

SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	235	10	4	-	-	
	30	232	5	1	-	-	
	45	172	2	1	-	-	
	60	196	9	2	-	-	
UKUPNO		835	26	8	0	0	869
EAJ		835	39	16	0	0	890
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	24	-	-	-	-	
	30	28	-	-	-	-	
	45	24	-	-	-	-	
	60	20	-	-	-	-	
UKUPNO		96	0	0	0	0	96
EAJ		96	0	0	0	0	96

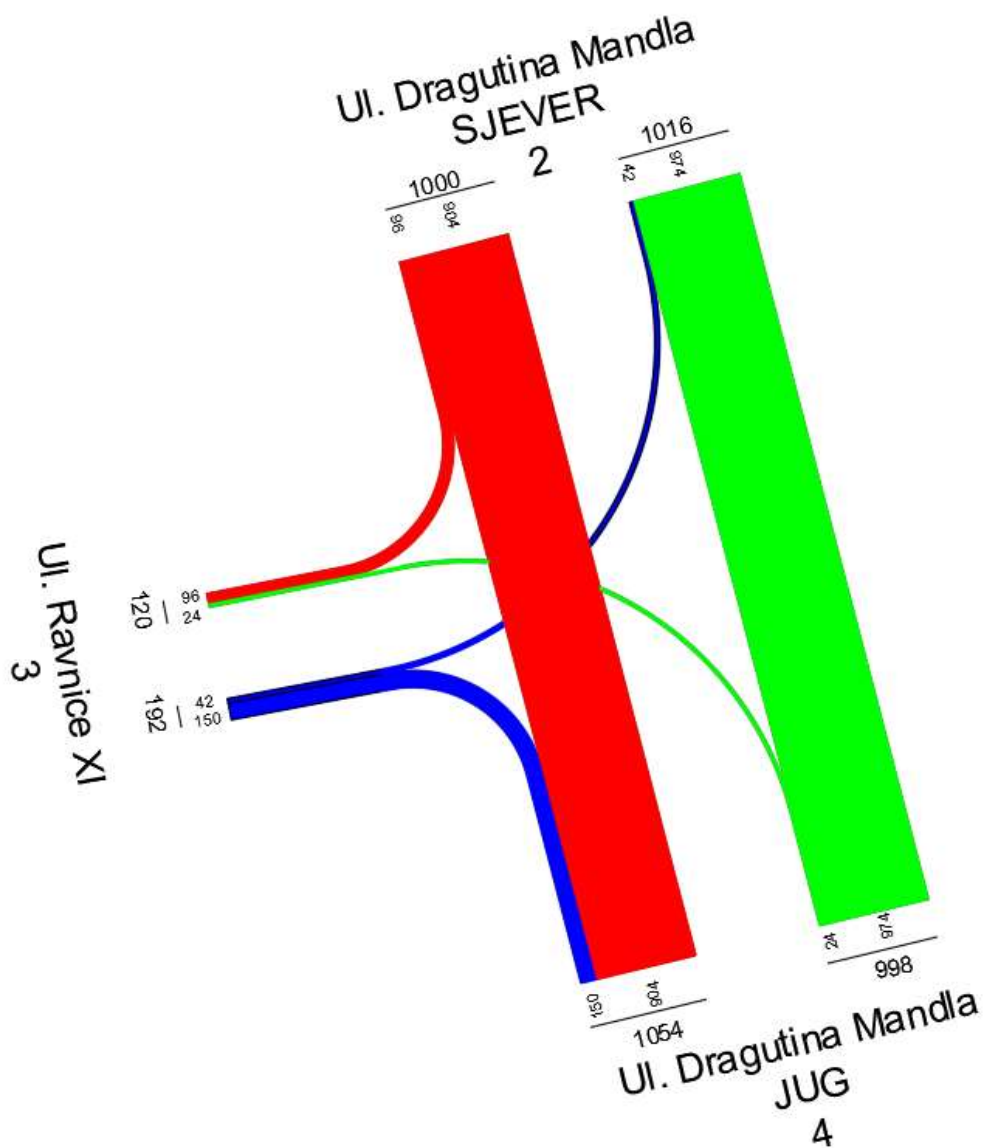
Udio teških vozila iznosi 3.5%, a udio lakih vozila privoza br. 4 iznosi 96.5%

Tablica 16. Prikaz opterećenja privoza br. 3 na četvrtom raskrižju

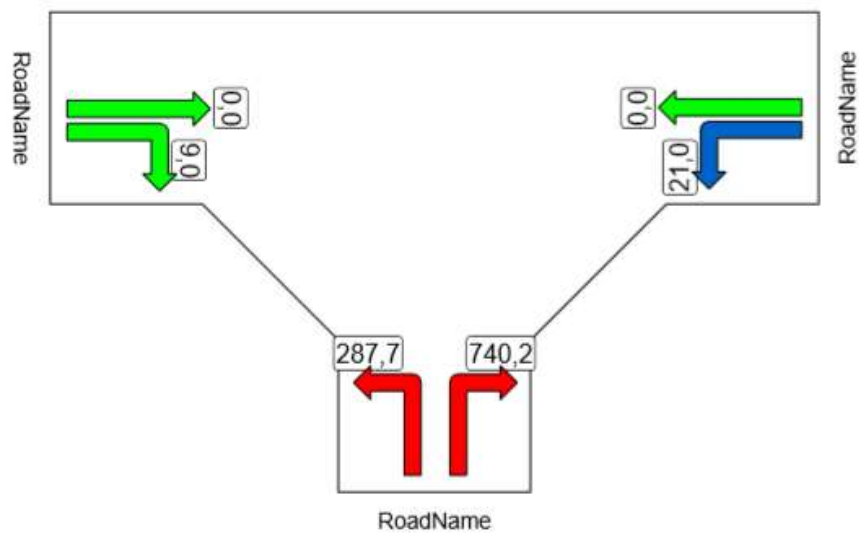
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
R	15	35	-	-	-	-	
	30	39	-	-	-	-	
	45	38	-	-	-	-	
	60	38	-	-	-	-	
UKUPNO		150	0	0	0	0	150
EAJ		150	0	0	0	0	150
SMJER		OSOBN VOZILA	LAKA TERETNA	TEŠKA TERETNA	BUS	MOTOCIKL	
D	15	10	-	-	-	-	
	30	9	-	-	-	-	
	45	11	-	-	-	-	
	60	12	-	-	-	-	
UKUPNO		42	0	0		0	42
EAJ		42	0	0	0	0	42

Udio lakih vozila na privozu br. 3 iznosi 100%.

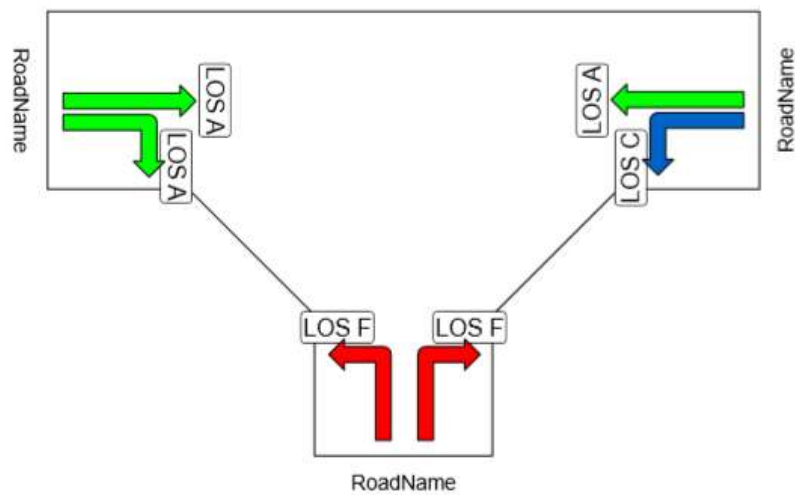
Na slici 36 je prikazan grafički prikaz opterećenja na promatranom raskrižju.



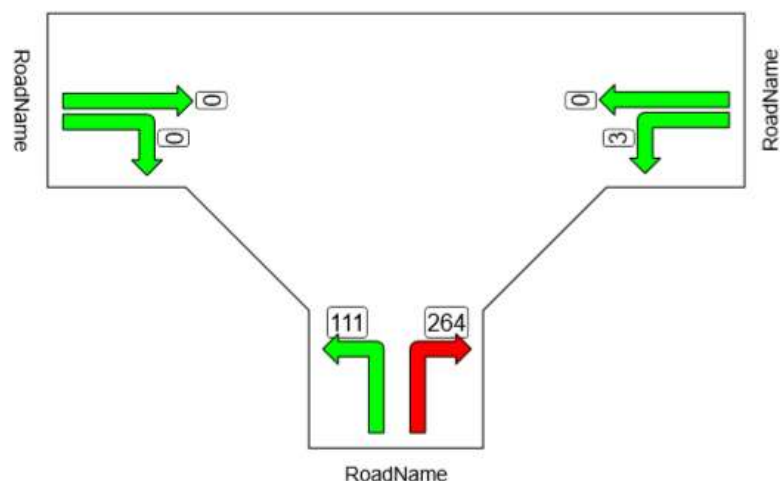
Slika 36. Grafički prikaz opterećenja na četvrtom raskrižju



Slika 37. Prosječno vrijeme kašnjenja na četvrtom raskrižju



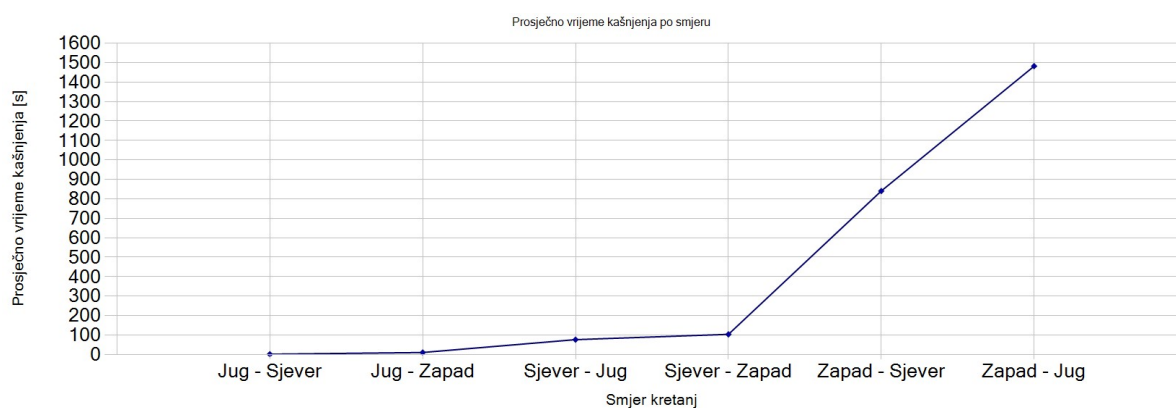
Slika 38. Razina usluge na četvrtom raskrižju



Slika 39. Duljina repa čekanja na četvrtom raskrižju

Movement	QLen	VehDelay(All)	LOS(All)	EmissionsCO
1 - 5: UI Dragutina Mandla@157.2 - 12: Mandlova sjever gore@27.	0.64	1.23	LOS_A	202.802
1 - 5: UI Dragutina Mandla@157.2 - 14: Ravnice xl@26.7	0.41	10.09	LOS_B	7.892
1 - 11: Mandlova sjever gore@90.2 - 13: Mandlova sjever gore@2	91.15	76.14	LOS_F	1414.354
1 - 11: Mandlova sjever gore@90.2 - 14: Ravnice xl@26.7	89.30	103.38	LOS_F	5.797
1 - 15: Ravnice xl zapad@107.7 - 12: Mandlova sjever gore@27.1	0.22	840.09	LOS_F	452.689
1 - 16: Ravnice xl zapad desno@8.0 - 13: Mandlova sjever gore@2	142.92	1481.69	LOS_F	1450.219

Slika 40. Rezultati simulacije na četvrtom raskrižju



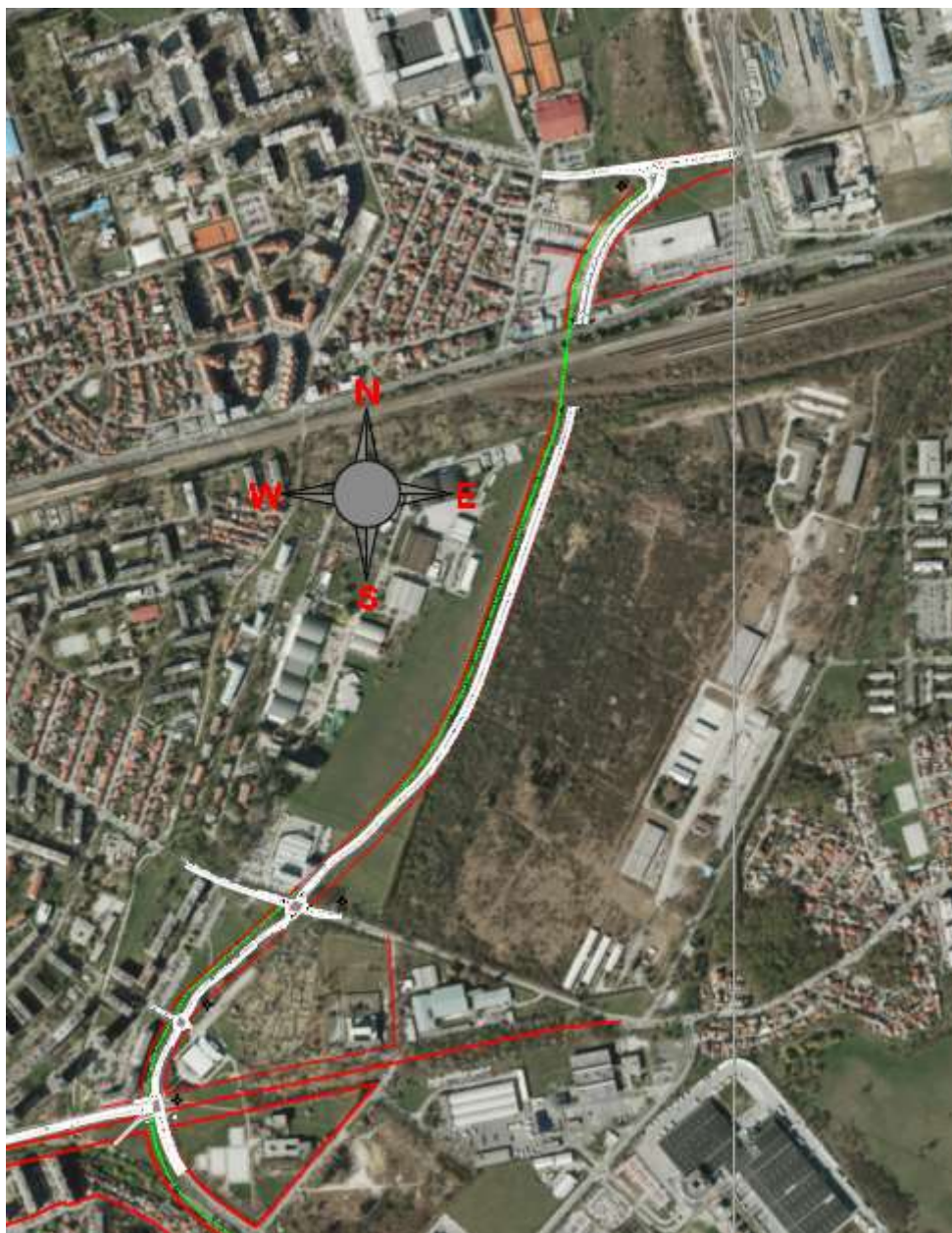
Slika 41. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja za četvrto raskrižje

Iz slika 37 i 40 može se uočiti da je razina usluge najlošija. Razlika između simulacijskih alata SIDRA Intersection i PTV Vissima iznosi 740 sekundi.

5. PRIJEDLOZI OPTIMIZACIJE PROMETNIH TOKOVA

Prijedlog optimizacije prometnih tokova je izrađen u programu AutoCAD 2019.

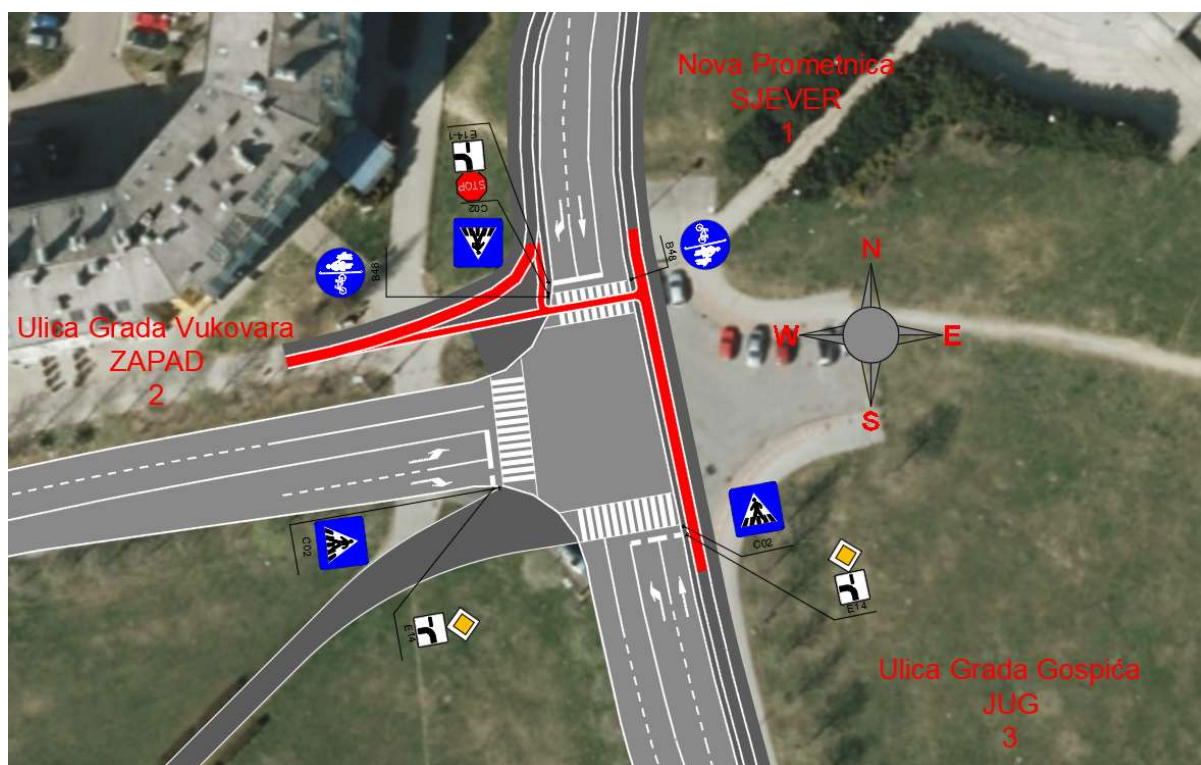
Temeljem provedene analize postojećeg stanja i uočenih problema u nastavku će se razmotriti mogućnosti preusmjerenja određenih prometnih tokova na druge prometnice u području obuhvata. Kao jedna od mogućnosti ispitat će se izgradnja nove dvotračne prometnice kao što je predviđeno u Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba. Na slici 42 je prikazana cijela prometnica u okvirima GUP-a.



Slika 42. Idejno rješenje prometnice

5.1 Idejno rješenje raskrižja Ulice Grada Vukovara i Ulice Grada Gospića (peto raskrižje)

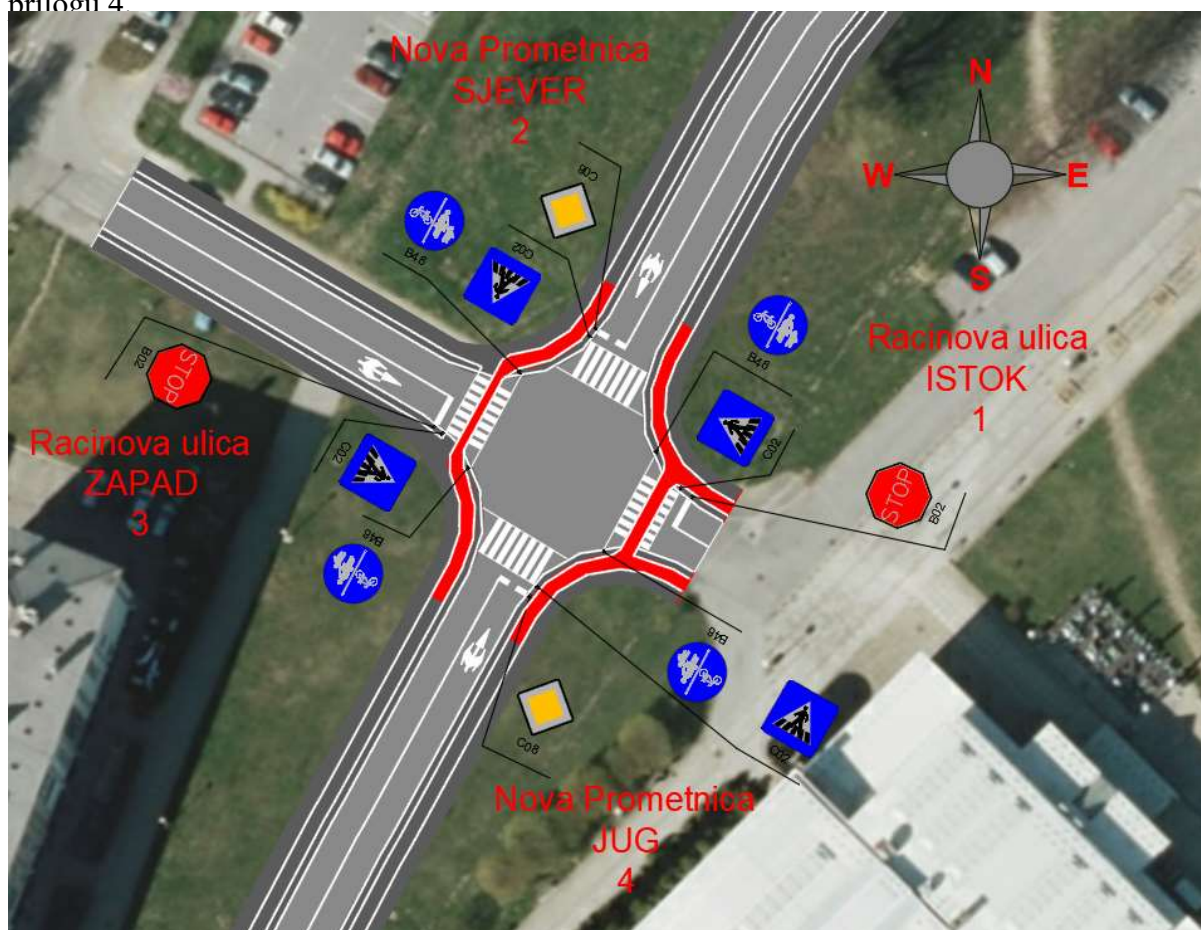
Raskrižje se planira kao nesemaforizirano raskrižje. Ulica Grada Vukovara će se proširiti za jedan prometni trak u smjeru zapada, Ulica Grada Gospića će se također proširiti za dva prometna traka. Nova prometnica će imati po jedan trak za svaki smjer. U planu je izgradnja istočnog privoza, no to nije izrađeno u ovom diplomskom radu zbog toga što bi ta prometnica prvenstveno služila za povezivanje Znanstveno – učilišnog kampusa Borongaj sa tramvajskom linijom. Glavni smjer bi ostao postojeća prometnica, zapad – jug zbog većeg opterećenja. Semaforizacija je potrebna zbog poboljšanja razine usluge. Dodala bi se biciklistička i pješačka staza, U Ulici Grada Gospića već postoji, no izgradila bi se i na novoj prometnici sa obje strane. Potrebno je napomenuti da opterećenje buduće prometnice nije računano prometnim modelom na temelju anketa kućanstva, nego brojanjem registarskih oznaka na postojećim prometnicama da bi se dobio približan broj vozila koja idu prema Ulicu Kneza Branimira. Prikaz idejnog rješenja je na slici 43 i prilogu 3.



Slika 43. Idejno rješenje petog raskrižja

5.2 Idejno rješenje raskrižja Nove prometnice i Racinove ulice (šesto raskrižje)

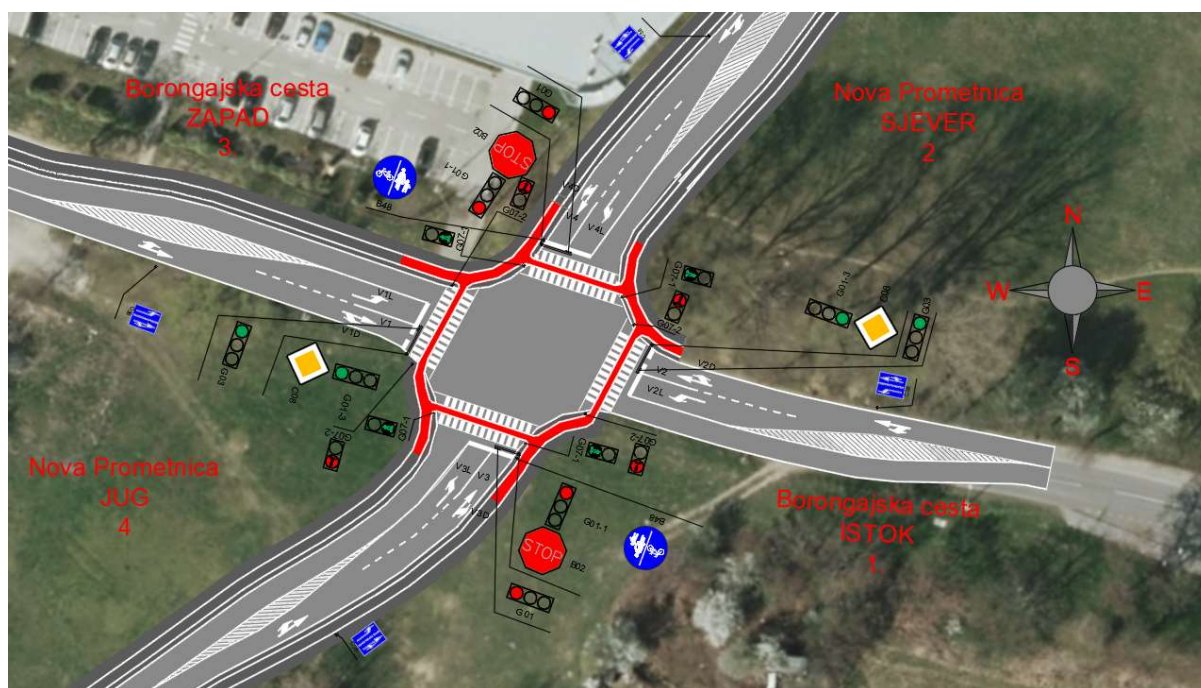
Ovo raskrižje će imati po jednu prometnu traku na svakom privozu, te neće biti semaforizirano zbog iznimno malog prometnog opterećenja na Racinovoj ulici, odnosno samo vozila autoškole koja koriste poligon za vježbanje u spomenutoj ulici. Glavni smjer bi bio sjeveroistok – jugozapad. Idejno rješenje je prikazano na slici 44 i prilogu 4



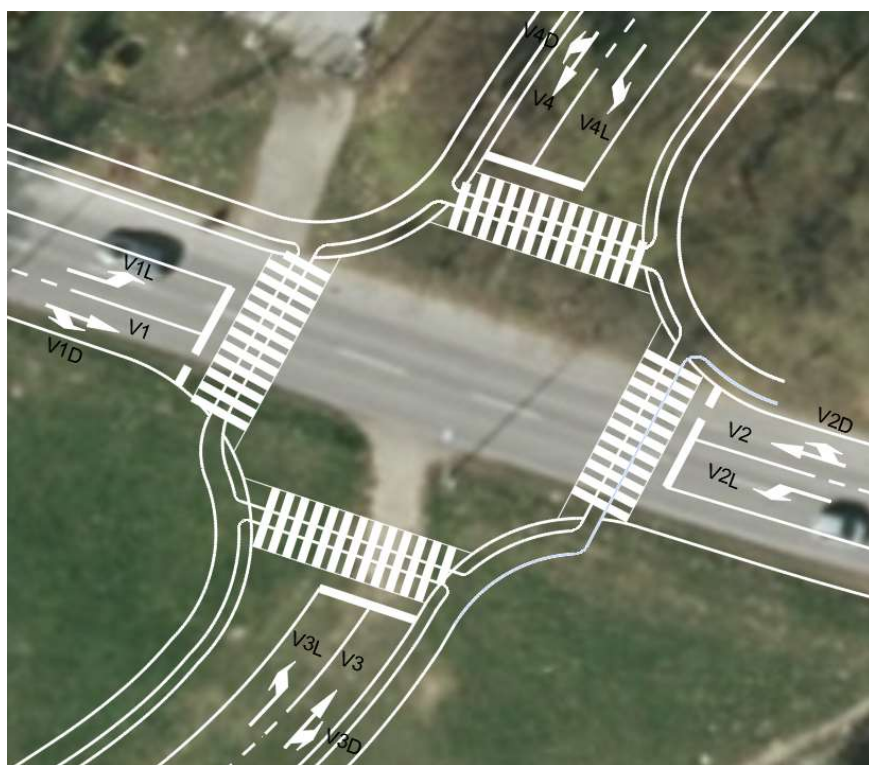
Slika 44. Idejno rješenje šestog raskrižja

5.3 Idejno rješenje raskrižja Borongajske ceste i Nove prometnice (sedmo raskrižje)

Raskrižje sa Borongajskom cestom će biti križanje, sa po dvije prometne trake u svakom privozu. Biciklističke i pješačke staze se pružaju kao i prometnica u smjeru sjeveroistoka s obje strane. Raskrižje je semaforizirano, ciklus traje 30 sekundi, glavna faza traje 11 sekundi, a sporedna faza 9 sekundi.



Slika 45. Idejno rješenje sedmog raskrižja



Slika 46. Prikaz smjera kretanja

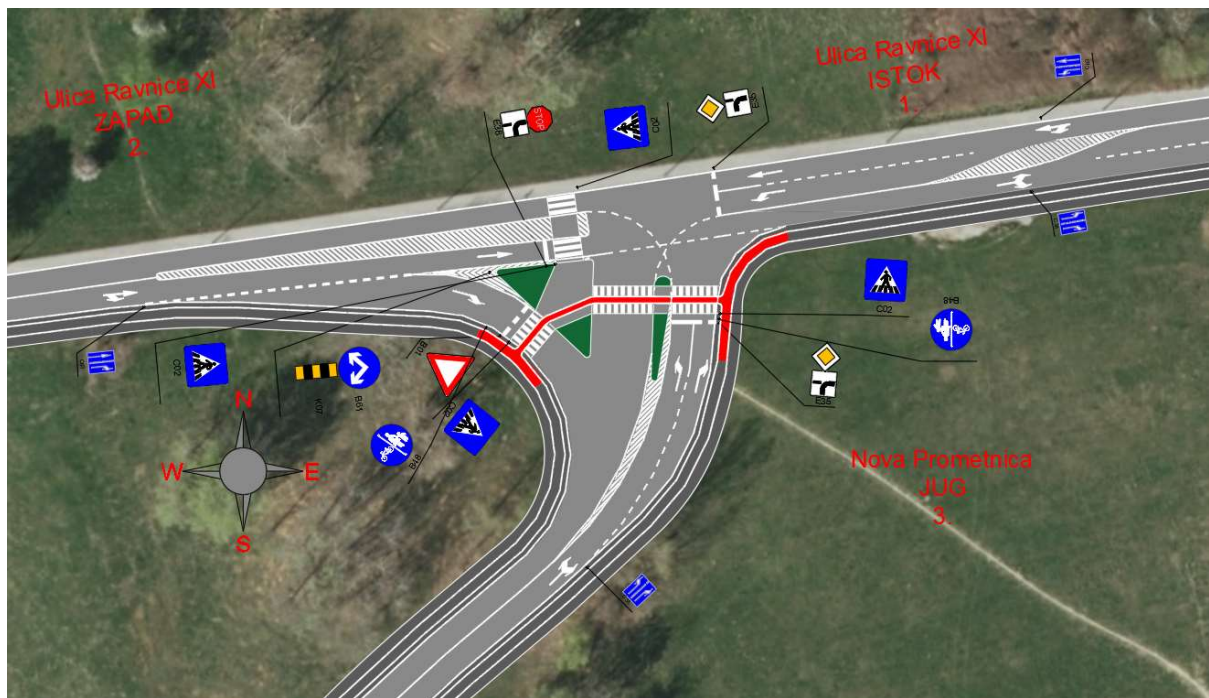
Tablica 17. Tablica zaštitnih međuvremena za sedmo raskrižje

		NALET															
P R A Ž N J E N J E		V1L	V1	V1D	V2L	V2	V2D	V3L	V3	V3D	V4L	V4	V4D	P1	P2	P3	P4
	V1L					4	6	3	5		5	4		3			6
	V1				5			4	5	6	4	4		4	7		
	V1D				3							3		3		5	
	V2L	5	4					6	4		3	4			3	7	
	V2	5						5	4		5	5	6	6	4		
	V2D	3							3						3		6
	V3L	5	4		3	4						3	5	6		3	
	V3	4	3		4	5	6				4					4	7
	V3D		3								3				5	3	
	V4L	3	5		5	5			4	6					6		3
	V4	5	5	5	6	4		5								6	4
	V4D					3		4						5			3
	P1	11	11	11		9		10					10				
	P2		9		11	11	11			10	10						
	P3			12	11			14	14	14		11					
	P4	11					11		10		13	13	13				

Na slici 46 su prikazani mogući smjerovi kretanja za sedmo raskrižje. Temeljem tih smjerova je izračunata tablica zaštitnih međuvremena prikazana u tablici 17.

5.4 Idejno rješenje raskrižja Ulice Ravnice XI i Nove prometnice (osmo raskrižje)

Idejno rješenje ovog raskrižja je priključak, sa glavnim tokom istok – jug zbog predviđenog prometnog opterećenja. Bickilistička i pješačka staza bi se također trebala nastaviti prema istoku i zapada, a sa sjeverne strane već postoji.



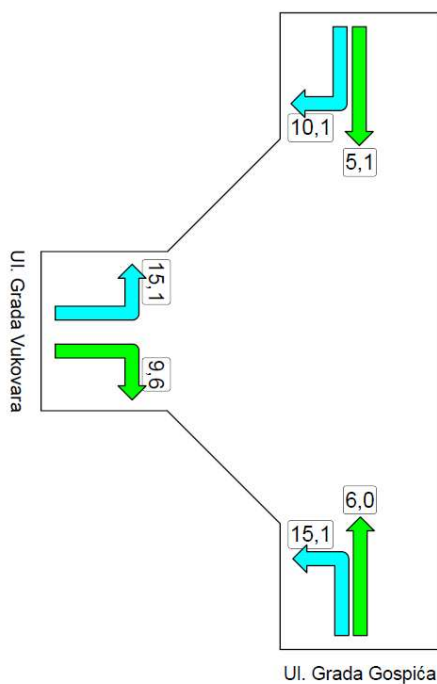
Slika 47. Idejno rješenje osmog raskrižja

6. VREDNOVANJE PREDLOŽENIH RJEŠENJA

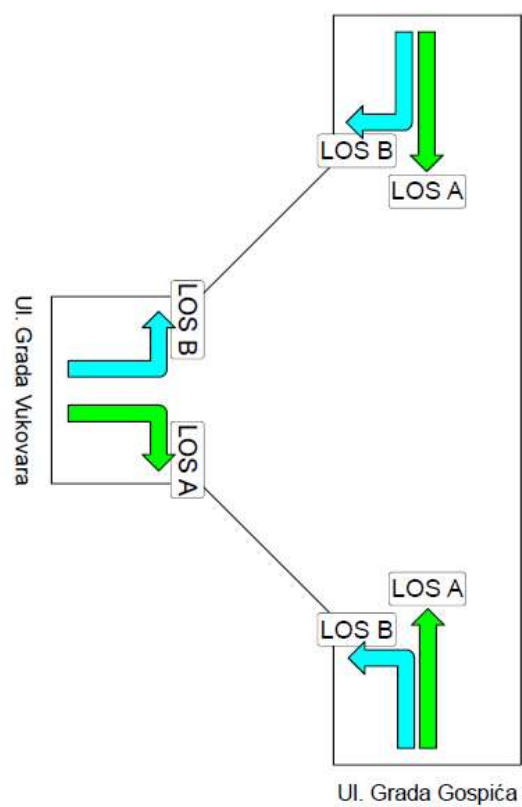
Za evaluaciju predloženih rješenja također su korišteni simulacijski alati SIDRA Intersection 5.0 i PTV Vissim 9, te je napravljena usporedba između dobivenih rezultata.

6.1 Vrednovanje rješenja raskrižja Ulice Grada Vukovara, Ulice Grada Gospića i Nove prometnice (peto raskrižje)

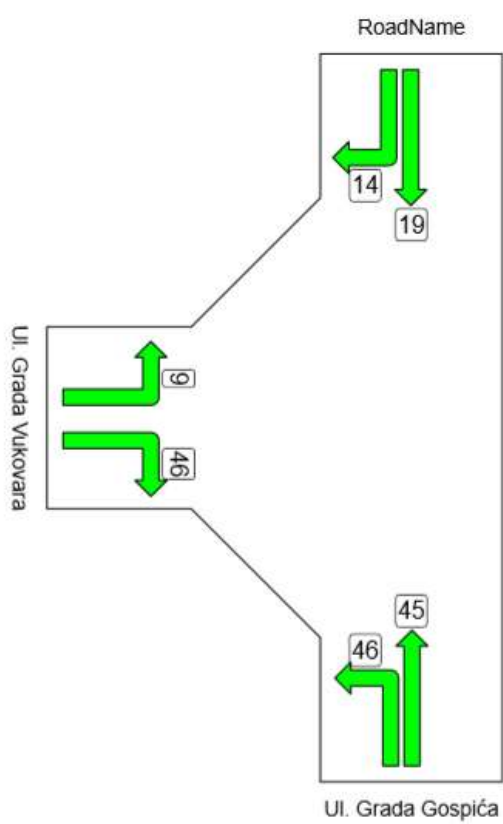
Rezultati simulacije rješenja promatranog raskrižja su prikazani na slikama 48, 49, 50, 51 i 52.



Slika 48. Prosječno vrijeme kašnjenja na petom raskrižju



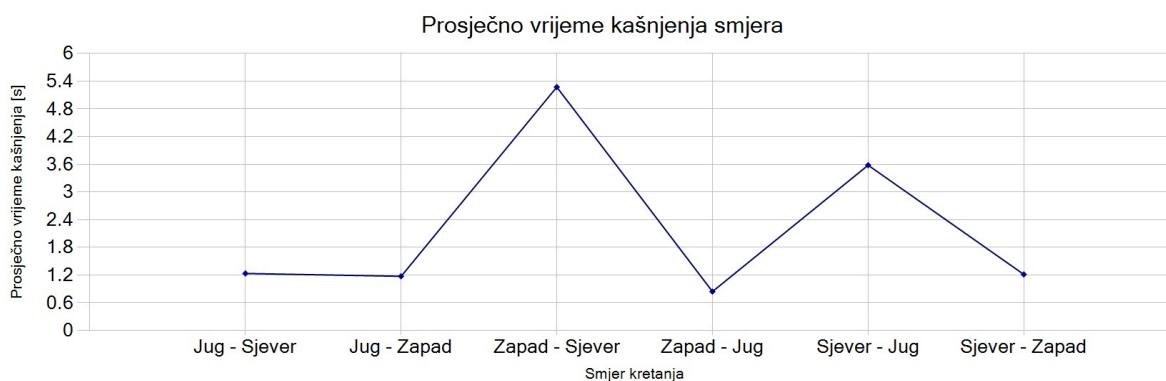
Slika 49. Razina usluge petog raskrižja



Slika 50. Duljina repova čekanja na petom raskrižju

Movement	QLen	VehDelay(s)	LOS(All)	StopDelay	EmissionsCO
1 - 1: Ulica Grada Gospića ulaz@91.0 - 4: Nova ce	0.04	1.17	LOS_A	0.04	89.701
1 - 1: Ulica Grada Gospića ulaz@91.0 - 6: Ulica Gr	0.13	1.19	LOS_A	0.06	115.684
1 - 2: Ulica Grada Vukovara ulaz@219.4 - 4: Nova	0.29	5.21	LOS_A	1.85	79.725
1 - 2: Ulica Grada Vukovara ulaz@219.4 - 5: Ulica	0.29	0.75	LOS_A	0.02	145.836
1 - 65: Nova cesta SJ ulaz@14.0 - 5: Ulica Grada G	0.48	3.53	LOS_A	0.54	98.550
1 - 65: Nova cesta SJ ulaz@14.0 - 6: Ulica Grada V	0.32	1.29	LOS_A	0.16	32.345

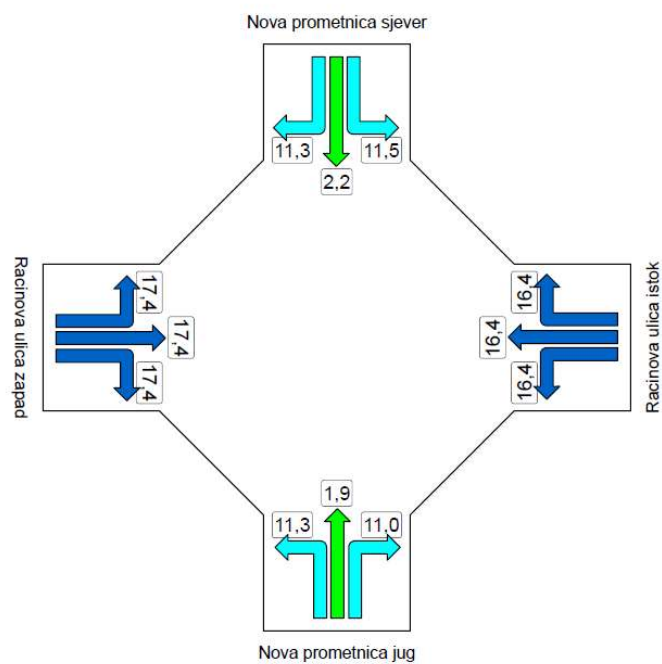
Slika 51. Rezultati simulacije rješenja petog raskrižja



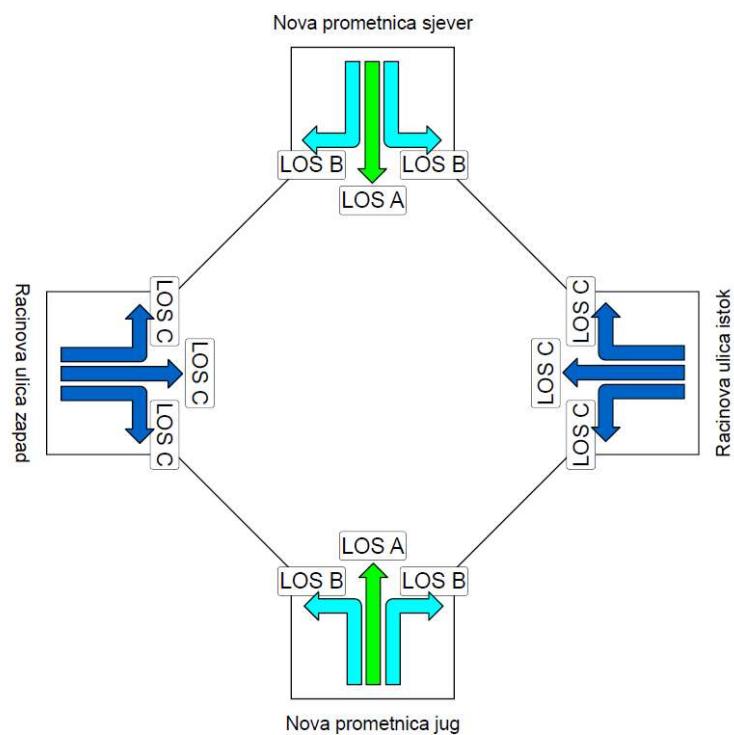
Slika 52. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja petog raskrižja

Usporedbom slika 39, 40 i 41 uočljivo je da postoji razlika u rezultatima između dva korištena simulacijska alata. SIDRA Intersection pokazuje da je najveće prosječno vrijeme kašnjenja 15.1 sekundu, što znači da je to razina usluge B, dok PTV Vissim pokazuje da je najveće prosječno vrijeme kašnjenja na lijevom skretanju iz Ulice Grada Vukovara i iznosi 5.27 sekundi, te to znači da je razina usluga A.

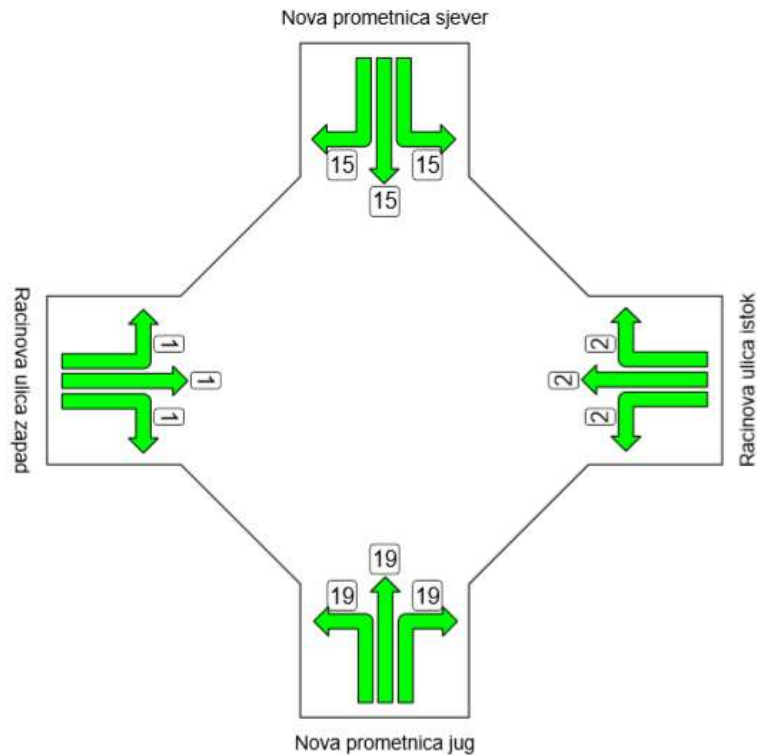
6.2 Vrednovanje rješenja raskrižja Nove prometnice i Racinove ulice (šesto raskrižje)



Slika 53. Prosječno vrijeme kašnjenja na šestom raskrižju



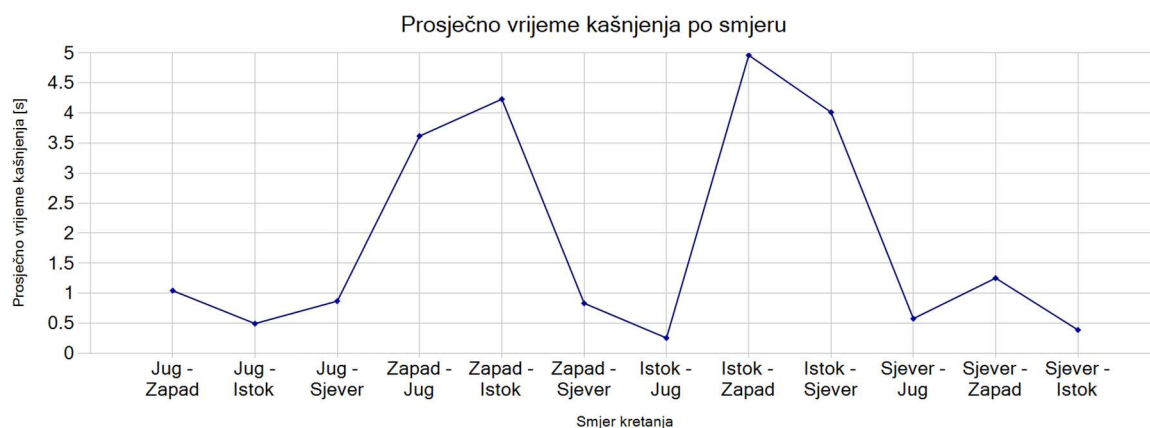
Slika 54. Razina usluge šestog raskrižja



Slika 55. Duljina repova čekanja na šestom raskrižju

Movement	QLen	VehDelay(s)	LOS(All)	StopDelay	EmissionsCO
1 - 4: Nova cesta JS ulaz@111.9 - 8: Racinova ulic	0.01	1.17	LOS_A	0.00	2.011
1 - 4: Nova cesta JS ulaz@111.9 - 10: Racinova uli	0.01	0.63	LOS_A	0.00	1.133
1 - 4: Nova cesta JS ulaz@111.9 - 12: Nova Cesta	0.01	1.05	LOS_A	0.00	97.457
1 - 7: Racinova ulica ZI ulaz@31.4 - 3: Nova cesta	0.00	3.68	LOS_A	1.41	2.879
1 - 7: Racinova ulica ZI ulaz@31.4 - 12: Nova Cest	0.00	0.83	LOS_A	0.00	0.947
1 - 7: Racinova ulica ZI ulaz@31.4 - 10028@32.3	0.00	4.20	LOS_A	1.16	2.053
1 - 9: Racinova ulica IZ ulaz@49.4 - 3: Nova cesta	0.00	0.27	LOS_A	0.00	0.430
1 - 9: Racinova ulica IZ ulaz@49.4 - 8: Racinova ul	0.06	4.93	LOS_A	2.03	3.674
1 - 9: Racinova ulica IZ ulaz@49.4 - 12: Nova Cest	0.00	4.00	LOS_A	1.58	4.696
1 - 11: Nova Cesta SJ ulaz@234.9 - 3: Nova cesta	0.06	0.60	LOS_A	0.00	74.522
1 - 11: Nova Cesta SJ ulaz@234.9 - 8: Racinova uli	0.00	1.21	LOS_A	0.00	1.248
1 - 11: Nova Cesta SJ ulaz@234.9 - 10: Racinova u	0.00	0.36	LOS_A	0.00	0.242
1	0.02	1.01	LOS_A	0.08	191.150

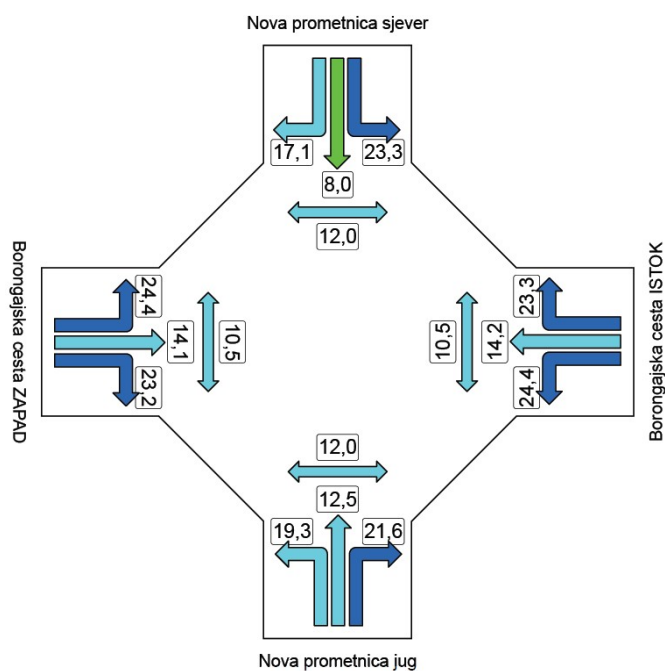
Slika 56. Rezultati simulacije rješenja šestog raskrižja



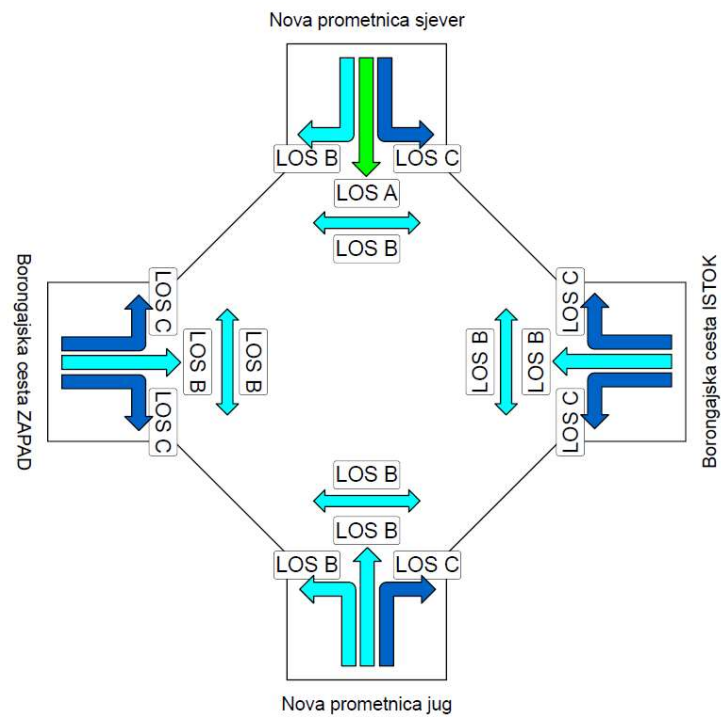
Slika 57. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja za šesto raskrižje

Usporedbom slika 53 i 57 se može vidjeti da je SIDRA Intersection ponovo dobila veće prosječno vrijeme kašnjenja od 17.4 sekundi što predstavlja razinu usluge C, dok je u PTV Vissimu dobiveno prosječno vrijeme kašnjenja od 4.96 sekundi, što predstavlja razinu A.

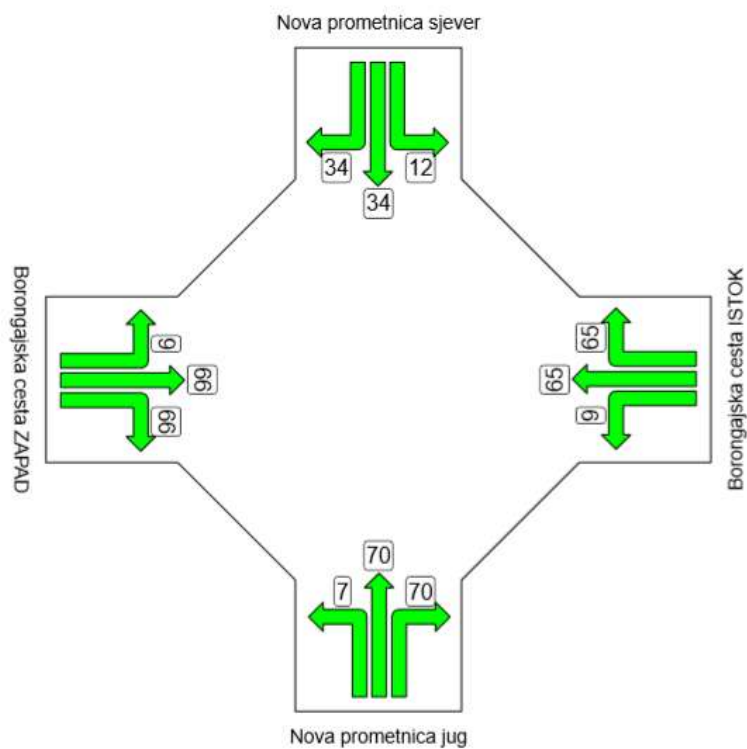
6.3 Vrednovanje rješenja raskrižja Nove prometnice i Borongajske ceste (sedmo raskrižje)



Slika 58. Prosječno vrijeme kašnjenja na sedmom raskrižju



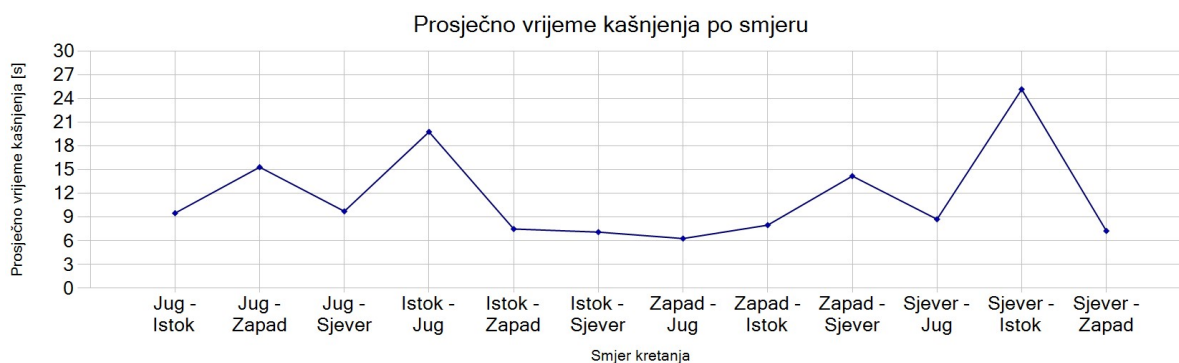
Slika 59. Razina usluge sedmog raskrižja



Slika 60. Duljina repova čekanja na sedmom raskrižju

Movement	QLen	VehDelay(s)	LOS(All)	StopDelay	EmissionsCO
3: Borongajska - 13: Nova Cesta JS ulazna@20.4 -	4.31	9.50	LOS_A	4.17	66.007
3: Borongajska - 13: Nova Cesta JS ulazna@20.4 -	4.31	15.31	LOS_B	7.26	33.530
3: Borongajska - 13: Nova Cesta JS ulazna@20.4 -	4.31	9.73	LOS_A	4.09	199.737
3: Borongajska - 15: Borongajska Cesta IZ ulazna	2.67	19.78	LOS_B	10.75	53.790
3: Borongajska - 15: Borongajska Cesta IZ ulazna	2.67	7.49	LOS_A	3.16	156.042
3: Borongajska - 15: Borongajska Cesta IZ ulazna	2.67	7.10	LOS_A	3.20	27.733
3: Borongajska - 20: Borongajska cesta ZI ulazna	2.50	6.28	LOS_A	2.52	21.157
3: Borongajska - 20: Borongajska cesta ZI ulazna	2.50	7.98	LOS_A	2.97	181.507
3: Borongajska - 20: Borongajska cesta ZI ulazna	2.50	14.18	LOS_B	7.18	99.367
3: Borongajska - 22: Nova Cesta SJ ulazna@64.7 -	3.25	8.72	LOS_A	3.92	149.966
3: Borongajska - 22: Nova Cesta SJ ulazna@64.7 -	3.25	25.16	LOS_C	14.25	119.988
3: Borongajska - 22: Nova Cesta SJ ulazna@64.7 -	3.25	7.25	LOS_A	3.15	19.634
3: Borongajska	3.18	9.87	LOS_A	4.44	1127.068

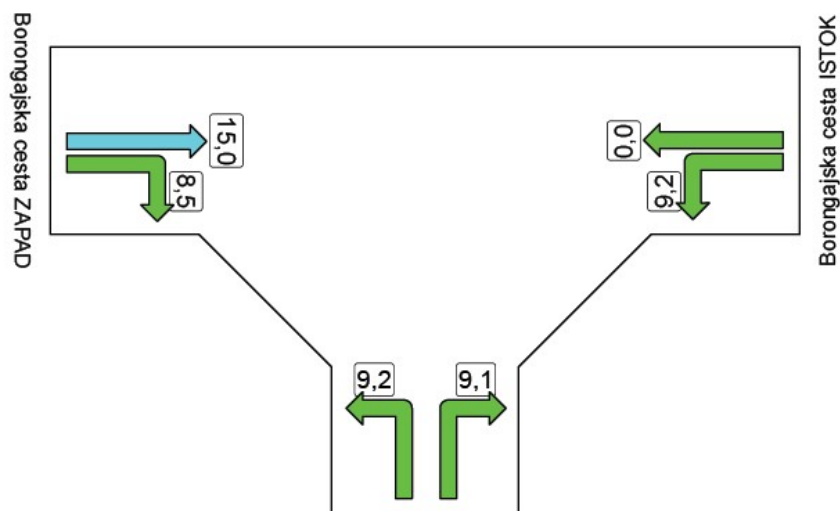
Slika 61. Rezultati simulacije sedmog raskrižja



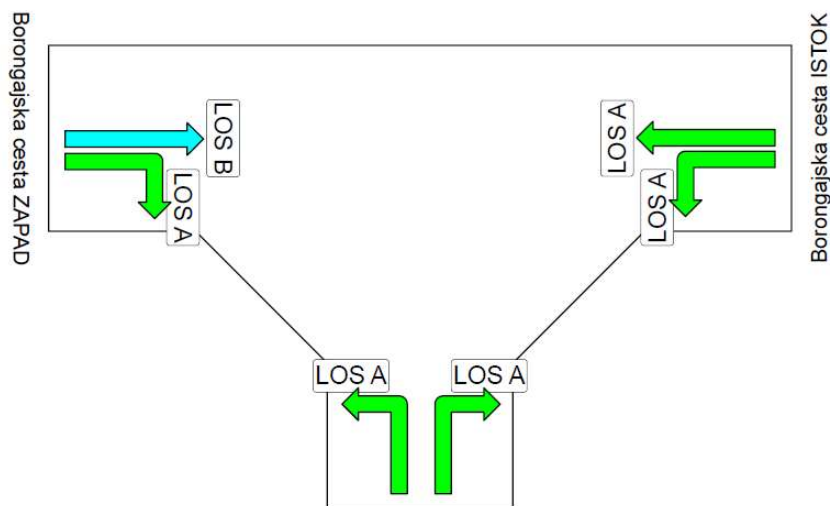
Slika 62. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na sedmom raskrižju

Usporedbom slika 45, 46 i 47 se može uočiti da SIDRA Intersection ima najveće prosječno vrijeme kašnjenja od 24.4 sekundi, što znači da je razina usluge C, a u PTV Vissimu je najveće prosječno vrijeme kašnjenja od 25.16 sekundi što također predstavlja razinu usluge C, zbog toga što se radi o semaforiziranom raskrižju.

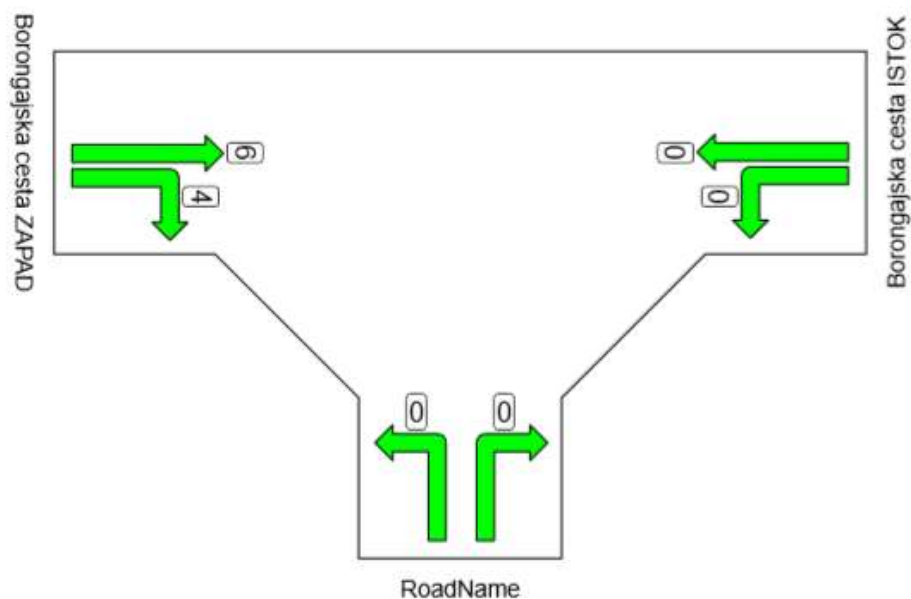
6.4 Vrednovanje rješenja raskrižja Nove prometnice i Ulice Ravnice XI (osmo raskrižje)



Slika 63. Prosječno vrijeme kašnjenja na raskrižju Nova prometnica – Ulica Ravnice XI



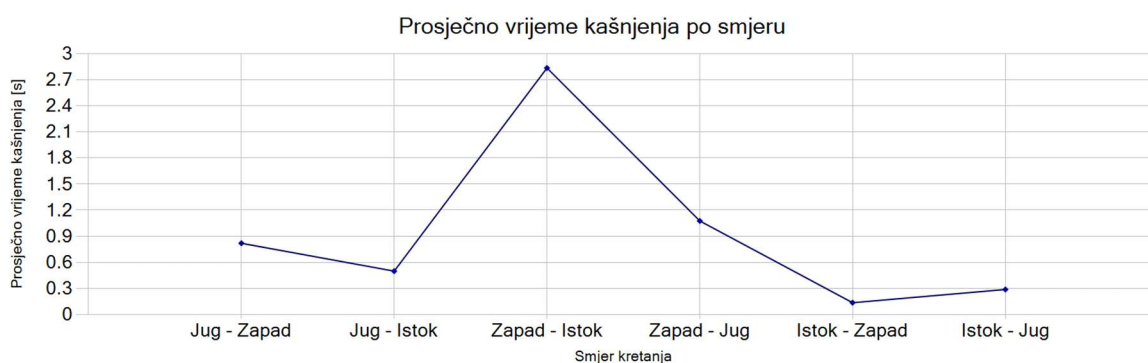
Slika 64. Razina usluge osmog raskrižja



Slika 65. Duljina repova čekanja osmog raskrižja

Movement	QLen	VehDelay(AI	LOS(All)	Vehs(All)	Stops(All)	EmissionsCO
1 - 2: Nova cesta J ulazna@10.7 - 4: Ravnice XI IZ izlazna@66.	0.01	0.82	LOS_A	48	0.00	17.486
1 - 2: Nova cesta J ulazna@10.7 - 6: Ravnice XI ZI izlazna@21.	0.01	0.50	LOS_A	380	0.01	104.754
1 - 3: Ravnice XI ZI izlazna@112.1 - 6: Ravnice XI ZI izlazna@2	0.15	2.83	LOS_A	121	0.24	62.374
1 - 3: Ravnice XI ZI ulazna@112.1 - 10006: Dodatno desno@6	0.03	1.08	LOS_A	74	0.04	24.575
1 - 7: Ravnice XI IZ ulazna@6.1 - 4: Ravnice XI IZ izlazna@66.4	0.00	0.14	LOS_A	99	0.00	34.715
1 - 7: Ravnice XI IZ ulazna@6.1 - 9: Nova cesta J izlazna@21.2	0.00	0.29	LOS_A	183	0.00	50.800

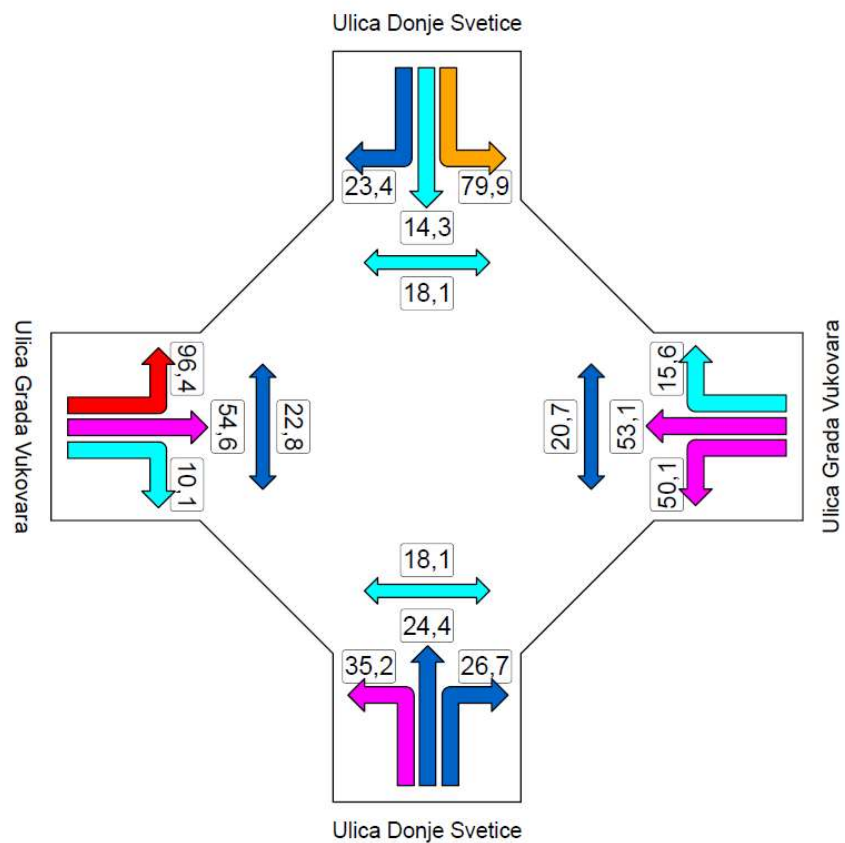
Slika 66. Rezultati simulacije osmog raskrižja



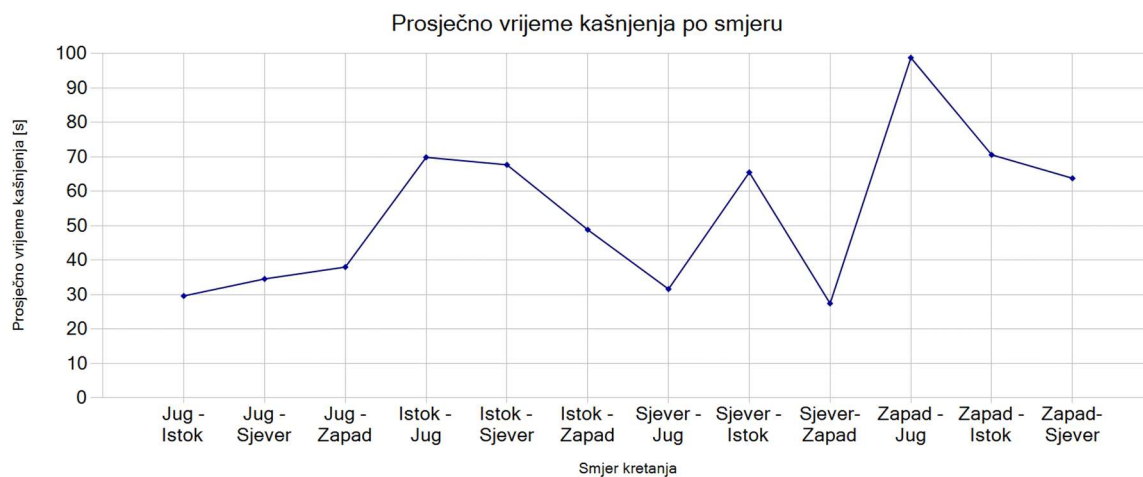
Slika 67. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na osmom raskrižju

Usporedbom slika 63 i 67 uočljivo je da SIDRA Intersection ima najveće prosječno vrijeme kašnjenja od 15 sekundi na zapadnom privozu, što predstavlja razinu B, dok PTV Vissim ima najveće prosječno vrijeme kašnjenja od 2.83 sekunde na zapadnom privozu što predstavlja razinu usluge A.

6.4 Vrednovanje utjecaja na Ulicu Donje Svetice



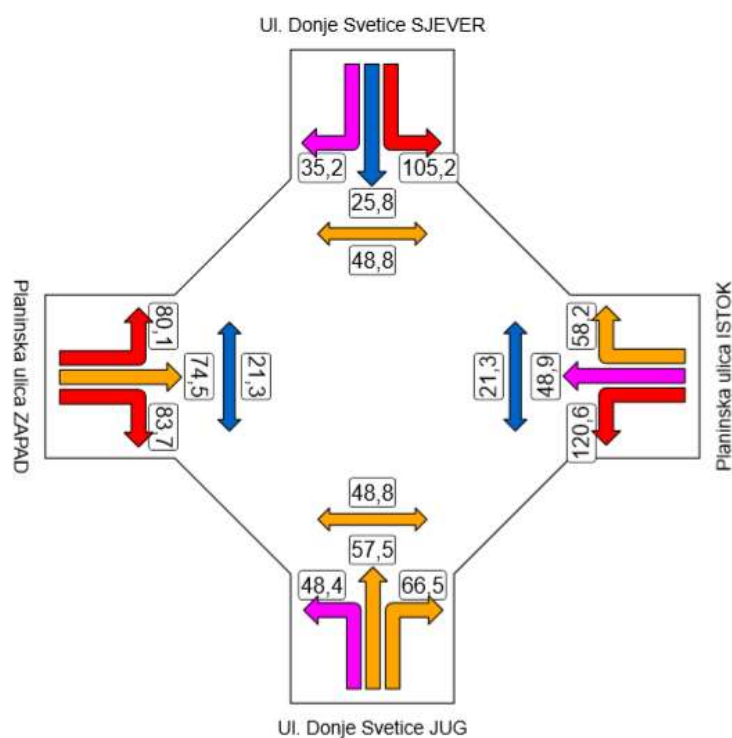
Slika 68. Prosječno vrijeme kašnjenja nakon izgradnje prometnice na prvom raskrižju



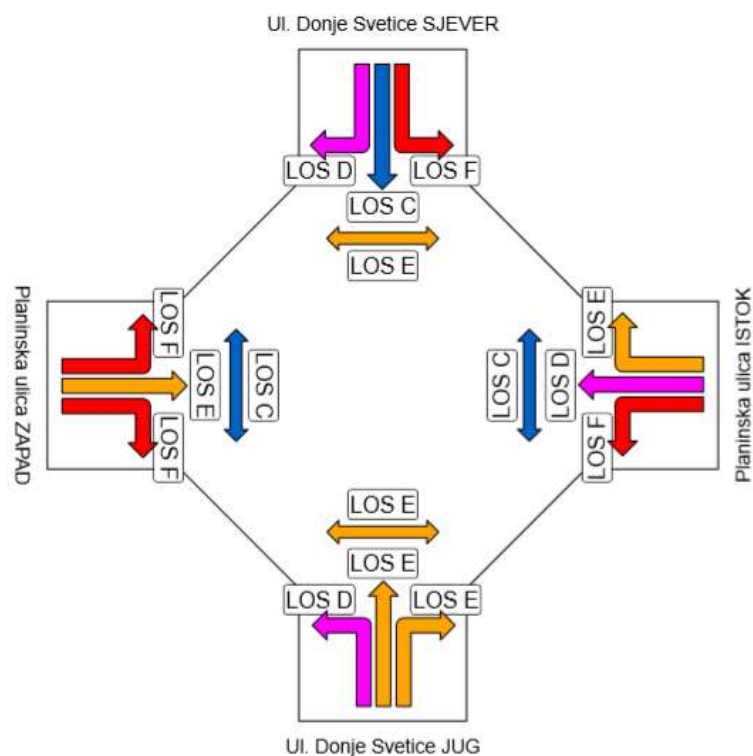
Slika 71. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na prvom raskrižju nakon izgradnje prometnice

Uspoređujući rezultate iz oba simulacijska programa može se uočiti da su oba programa približno jednaka sa rezultatima, te da je razina F samo na zapadnom privozu.

Na sljedećim slikama bit će prikazani rezultati simulacije za raskrižje Ulice Donje Svetice – Planinska ulica.



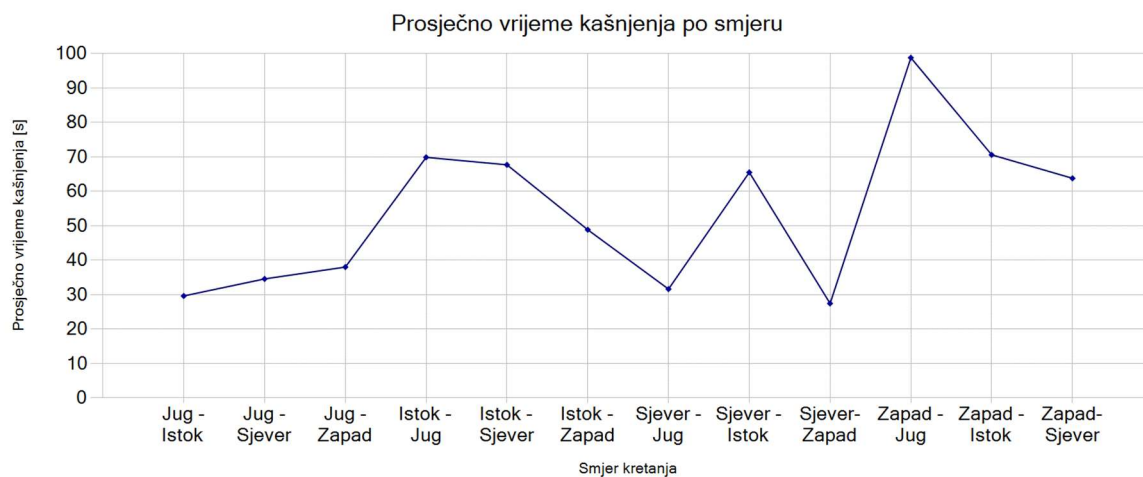
Slika 72. Prosječno vrijeme kašnjenja nakon izgradnje prometnice na drugom raskrižju



Slika 73. Razina usluge nakon izgradnje prometnice na drugom raskrižju

Movement	QLen	VehDelay	LOS(All)	Stops(All)	EmissionsCO
1 - 11: Ul. Donje Svetice JS ulazna@22.1 - 5: Planinska ulica ZI izlazna@18.	45.23	28.76	LOS_C	0.82	187.681
1 - 11: Ul. Donje Svetice JS ulazna@22.1 - 6: Ul. Donje Svetice JS izlazna@	45.23	27.24	LOS_C	0.82	587.098
1 - 11: Ul. Donje Svetice JS ulazna@22.1 - 8: Planinska ulica IZ izlazna@21.	45.23	25.82	LOS_C	1.16	50.381
1 - 12: Planinska ulica IZ ulazna@13.0 - 6: Ul. Donje Svetice JS izlazna@24.	39.04	53.56	LOS_D	1.21	252.048
1 - 12: Planinska ulica IZ ulazna@13.0 - 7: Ul. Donje Svetice SJ izlazna@23.	39.04	74.13	LOS_E	11.53	159.676
1 - 12: Planinska ulica IZ ulazna@13.0 - 8: Planinska ulica IZ izlazna@21.6	39.04	53.02	LOS_D	1.20	112.501
1 - 13: Planinska ulica ZI ulazna@10.0 - 5: Planinska ulica ZI izlazna@18.3	37.34	47.96	LOS_D	1.09	388.448
1 - 13: Planinska ulica ZI ulazna@10.0 - 6: Ul. Donje Svetice JS izlazna@24.	37.34	69.48	LOS_E	6.92	163.127
1 - 13: Planinska ulica ZI ulazna@10.0 - 7: Ul. Donje Svetice SJ izlazna@23.	37.34	46.70	LOS_D	1.04	173.667
1 - 15: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@12.9 - 5: Planinska ulica ZI izlazna@18.	112.73	101.95	LOS_F	4.67	886.743
1 - 15: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@12.9 - 7: Ul. Donje Svetice SJ izlazna@	112.73	54.68	LOS_D	1.51	465.965
1 - 15: Ul. Donje Svetice SJ ulazna@12.9 - 8: Planinska ulica IZ izlazna@21.	112.73	50.89	LOS_D	1.48	94.502

Slika 74. Rezultati simulacije nakon izgradnje prometnice drugom raskrižju



Slika 75. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na osmom raskrižju nakon izgradnje prometnice.

Nedostaci ovog rješenja visoki troškovi izgradnje, te što se vozila preusmjeruju prema istoku na prometnicu koja u ovom trenutku već ima repove čekanja, odnosno prema zapadu na prometnicu u kojoj nema puno prometa pa se javlja problem sigurnosti sudionika prometa, u prvom redu pješaka i djece.

7. ZAKLJUČAK

Analizom postojećeg stanja Ulice Donje Svetice i prometnih potreba u području obuhvata uočava se problem stalnih zagušenja. U vršnom satu također dolazi do zagušenja vezanih prometnica zbog duljina repova čekanja, zbog čega dolazi do prelijevanja vozila u okolne ulice, odnosno vozila prolaze kroz stambene četvrti.

Idejno prometno rješenje ovog problema temelji se na provedenoj iscrpnoj analizi postojećeg stanja prometnih tokova, te analizama geoprometnog položaja, potreba pješačkog, biciklističkog i javnog gradskog prometa uvažavajući i potrebe prometa u mirovanju, kao i na provjeri predloženog rješenja nove prometnice iz Generalno urbanističkog plana grada Zagreba iz 2017. godine. Rješenje uzima u obzir prometne zahtjeve i specifičnost lokacije na kojoj se projektira kao i granice zadane u Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba. Na taj način se negativan utjecaj izgradnje nove prometnice pokušao svesti na minimum

Kako bi se povećala razina usluge i udobnost vožnje, te se rasteretila cijela mreža, predložena je izgradnja prometnice koja povezuje Ulicu Grada Vukovara s Ulicom Ravnice XI, odnosno povezuje gradsku četvrt Peščenica – Žitnjak sa gradskim četvrtima Maksimir i Donja Dubrava. Nova prometnica ima 4 raskrižja, od čega su dva križanja, a dva priključci. Raskrižje s Borongajskom cestom je semaforizirano, dok su ostala nesemaforizirana.

Na temelju rezultata dobivenih simulacijom idejnog rješenja uočljivo je da bi se smanjilo prometno opterećenje u promatranoj ulici, no za potpuno točnu simulaciju bilo bi potrebno obaviti anketu kućanstava da bi se moglo na temelju gravitacijskog modela vidjeti koliko točno vozila bi koristilo novu prometnicu i kako bi se ostatak vozila rasporedio po prometnoj mreži.

Glavni nedostatak je kod raskrižja nove prometnice sa Ulicom Ravnice XI, zbog toga što vozila koja skreću prema istoku, ulaze u prometnicu koja ima repove čekanja u vršnom satu, a vozila koja skreću prema zapadu ulaze u prometnice koje nemaju veliko prometno opterećenje pa nije rijedak slučaj da se nađu djeca na cesti. To se može riješiti postavljanjem znakova obavijesti da se vozila preusmjere na glavne ceste.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Legac, I., Raskrižja javnih cesta, Cestovne prometnice 2, Fakultet prometnih znanosti, 2008
2. Novačko, L., Pilko, H., Cestovne prometnice 2, priručnik za auditorne vježbe i seminarski rad,
3. Highway capacity manual, TRB, NRC, Washington DC, 2010

OSTALI IZVORI

4. Prometno tehnološko projektiranje, autorizirana predavanja
5. <https://www.zagreb.hr/osnovni-podaci/14474>
6. <https://www.bing.com/maps>
7. <https://geoportal.zagreb.hr/karta>

POPIS SLIKA

Slika 1. Dispozicija Ulice Donje Svetice	3
Slika 2. Dispozicija raskrižja sa Ulicom Kneza Branimira	4
Slika 3. Prikaz linija tramvajskog prometa.....	5
Slika 4. Vozni red tramvaja na liniji 2, Črnomerec - Savišće	6
Slika 5. Vozni red tramvaja na liniji 3, Ljubljana - Savišće	7
Slika 6. Vozni red tramvaja na liniji 13, Žitnjak - Kvaternikov Trg	7
Slika 7. Prikaz linije 215	8
Slika 8. Prikaz položaja željezničke pruge	8
Slika 9. Prikaz parkirališnih površina.....	10
Slika 10. Dispozicija pješačkih i biciklističkih staza.....	11
Slika 11. Prikaz prvog raskrižja.....	13
Slika 12. Grafički prikaz opterećenja prvog raskrižja	18
Slika 13. Prosječno vrijeme čekanja na prvom raskrižju	19
Slika 14. Razina usluge na prvom raskrižju	21
Slika 15. Duljina repa čekanja na prvom raskrižju.....	22
Slika 16. Prikaz rezultata u simulacijskom alatu PTV Vissim za prvo raskrižje	22
Slika 17. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja za prvo raskrižje	23
Slika 18. Signalni plan prvog raskrižja.....	23
Slika 19. Prikaz drugog raskrižja.....	24
Slika 20. Grafički prikaz opterećenja na drugom raskrižju	29
Slika 21. Signalni plan drugog raskrižja.....	30
Slika 22. Prosječno vrijeme kašnjenja na drugom raskrižju.....	30
Slika 23. Razina usluge drugom raskrižju	31
Slika 24. Duljina repova čekanja na drugom raskrižju.....	32
Slika 25. Rezultati simulacije drugog raskrižja iz simulacijskog alata PTV Vissim	32
Slika 26. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja za drugo raskrižje	33
Slika 27. Prikaz trećeg raskrižja	34
Slika 28. Grafički prikaz opterećenja trećeg raskrižja.....	37
Slika 29. Prosječno vrijeme kašnjenja na trećem raskrižju	37
Slika 30. Razina usluge na trećem raskrižju	38
Slika 31. Duljina repa čekanja na trećem raskrižju	38

Slika 32. Rezultati simulacije rješenja trećeg raskrižja	38
Slika 33. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na trećem raskrižju	39
Slika 34. Signalni plan trećeg raskrižja	39
Slika 35. Prikaz četvrtog raskrižja.....	40
Slika 36. Grafički prikaz opterećenja na četvrtom raskrižju	44
Slika 37. Prosječno vrijeme kašnjenja na četvrtom raskrižju.....	45
Slika 38. Razina usluge na četvrtom raskrižju	45
Slika 39. Duljina repa čekanja na četvrtom raskrižju.....	46
Slika 40. Rezultati simulacije na četvrtom raskrižju	46
Slika 41. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja za četvrto raskrižje.....	46
Slika 42. Idejno rješenje prometnice	47
Slika 43. Idejno rješenje petog raskrižja.....	48
Slika 44. Idejno rješenje šestog raskrižja	49
Slika 45. Idejno rješenje sedmog raskrižja	50
Slika 46. Prikaz smjera kretanja	51
Slika 47. Idejno rješenje osmog raskrižja.....	52
Slika 48. Prosječno vrijeme kašnjenja na petom raskrižju	53
Slika 49. Razina usluge petog raskrižja.....	54
Slika 50. Duljina repova čekanja na petom raskrižju	54
Slika 51. Rezultati simulacije rješenja petog raskrižja.....	55
Slika 52. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja petog raskrižja	55
Slika 53. Prosječno vrijeme kašnjenja na šestom raskrižju	56
Slika 54. Razina usluge šestog raskrižja.....	56
Slika 55. Duljina repova čekanja na šestom raskrižju	57
Slika 56. Rezultati simulacije rješenja šestog raskrižja.....	57
Slika 57. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja za šesto raskrižje.....	58
Slika 58. Prosječno vrijeme kašnjenja na sedmom raskrižju.....	58
Slika 59. Razina usluge sedmog raskrižja	59
Slika 60. Duljina repova čekanja na sedmom raskrižju	59
Slika 61. Rezultati simulacije sedmog raskrižja.....	60
Slika 62. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na sedmom raskrižju.....	60
Slika 63. Prosječno vrijeme kašnjenja na raskrižju Nova prometnica – Ulica Ravnice XI	61
Slika 64. Razina usluge osmog raskrižja	61
Slika 65. Duljina repova čekanja osmog raskrižja	62

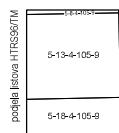
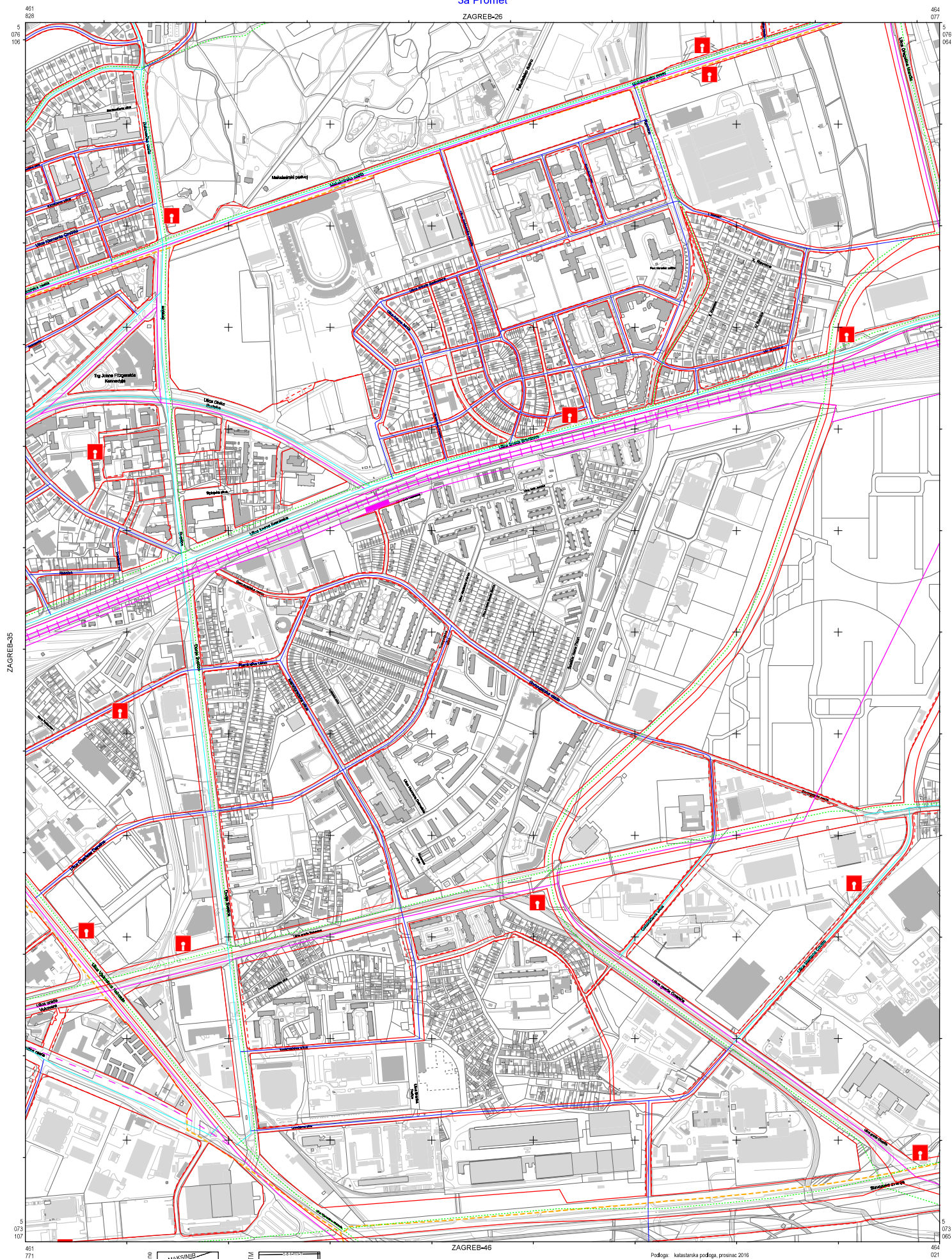
Slika 66. Rezultati simulacije osmog raskrižja.....	62
Slika 67. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na osmom raskrižju.....	62
Slika 68. Prosječno vrijeme kašnjenja nakon izgradnje prometnice na prvom raskrižju.....	63
Slika 69. Razina usluge nakon izgradnje prometnice na prvom raskrižju	64
Slika 70. Rezultati simulacije nakon izgradnje prometnice na prvom raskrižju	64
Slika 71. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na prvom raskrižju nakon izgradnje prometnice.....	65
Slika 72. Prosječno vrijeme kašnjenja nakon izgradnje prometnice na drugom raskrižju.....	65
Slika 73. Razina usluge nakon izgradnje prometnice na drugom raskrižju	66
Slika 74. Rezultati simulacije nakon izgradnje prometnice drugom raskrižju.....	66
Slika 75. Grafički prikaz prosječnog vremena kašnjenja na osmom raskrižju nakon izgradnje prometnice.....	67

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prikaz opterećenja privoza br. 1 na prvom raskrižju	14
Tablica 2. Prikaz opterećenja privoza br. 2 na prvom raskrižju	15
Tablica 3. Prikaz opterećenja privoza br. 3 na prvom raskrižju	16
Tablica 4. Prikaz opterećenja privoza br. 4 na prvom raskrižju	17
Tablica 5. Određivanje razine usluge na temelju prosječnog vremena kašnjenja nesemaforiziranog raskrižja	20
Tablica 6. Određivanje razine usluge na temelju prosječnog vremena kašnjenja semaforiziranog raskrižja	20
Tablica 7. Prikaz opterećenja privoza br. 4 na drugom raskrižju	25
Tablica 8. Prikaz opterećenja privoza br. 2 na drugom raskrižju	26
Tablica 9. Prikaz opterećenja privoza br. 3 na drugom raskrižju	27
Tablica 10. Prikaz opterećenja privoza br. 1 na drugom raskrižju	28
Tablica 11. Prikaz opterećenja privoza br. 1 na trećem raskrižju	34
Tablica 12. Prikaz opterećenja privoza br. 3 na trećem raskrižju	35
Tablica 13. Prikaz opterećenja privoza br. 2 na trećem raskrižju	36
Tablica 14. Prikaz opterećenja privoza br. 2 na četvrtom raskrižju	41
Tablica 15. Prikaz opterećenja privoza br. 4 na četvrtom raskrižju	42
Tablica 16. Prikaz opterećenja privoza br. 3 na četvrtom raskrižju	43
Tablica 17. Tablica zaštitnih međuvremena za sedmo raskrižje	51

POPIS PRILOGA

1. PRILOG 1. Generalni urbanistički plan grada Zagreba 36
2. PRILOG 3. Generalni urbanistički plan grada Zagreba 37
3. PRILOG 3. Idejno rješenje Idejno rješenje Ul. Grada Vukovara – Ul. Grada Gospića
4. PRILOG 4. Idejno rješenje Nova prometnica – Racinova ulica
5. PRILOG 5. Idejno rješenje Borongajska cesta – Nova prometnica
6. PRILOG 6. Idejno rješenje Ulica Ravnice XI – Nova prometnica
7. PRILOG 8. Idejno rješenje izgradnje nove prometnice sa Generalnim urbanističkim planom

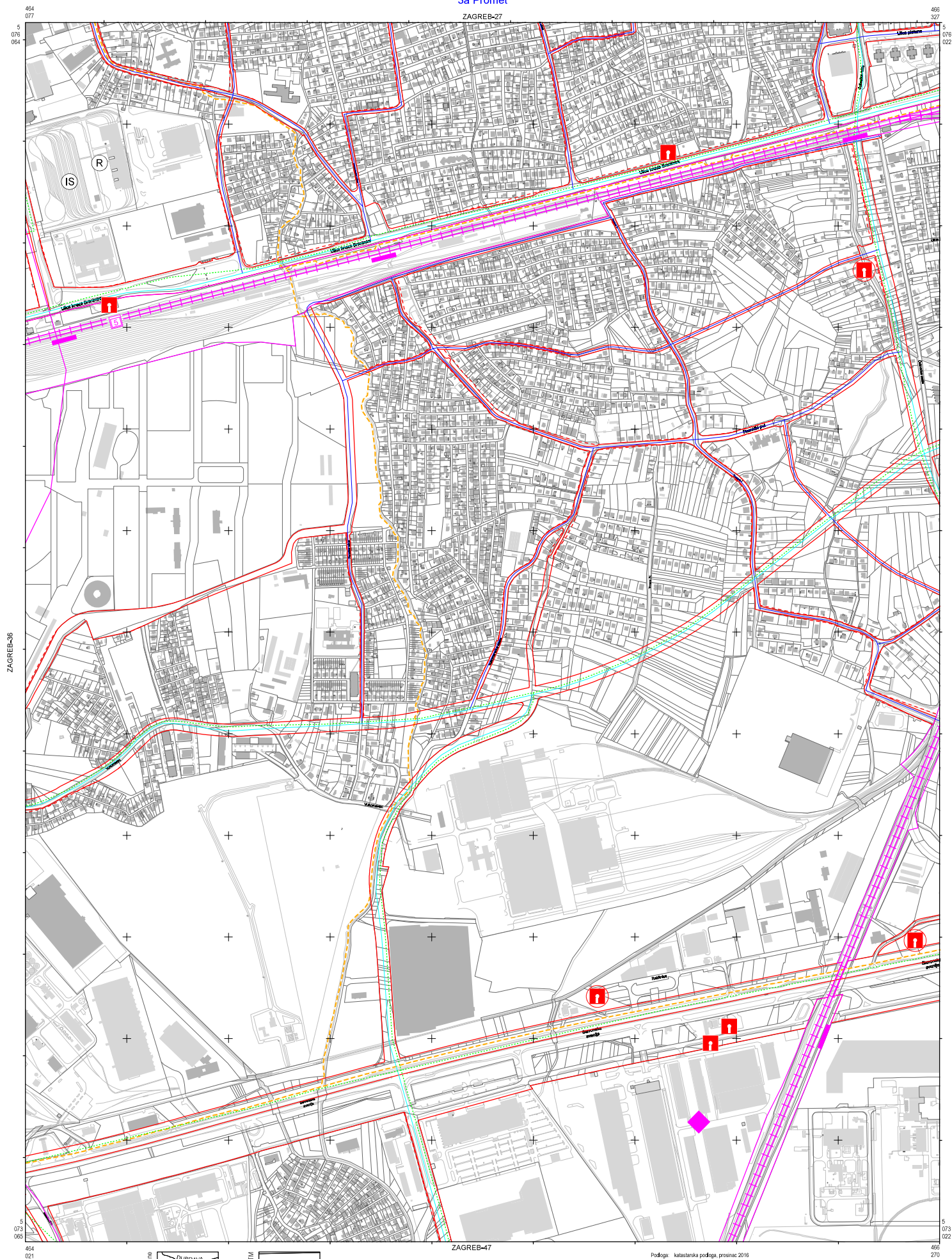


100 50 0 100 200 300 400 500

MJERILO 1:5 000

Podloga: katastarska podloga, prosinac 2016
 Gradski ured za katastar i geodetske poslove Grada Zagreba
 Nositelj (izrad): Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada
 Stručni izraditelj: Zavod za prostorno uređenje Grada Zagreba
 Odluka o izradi: Odluka o izradi i dopuni Generalnog urbanističkog plana grada Zagreba (Službeni glasnik: 15/15, 12/16)

Koordinatni sistem: HTRS86 Croatia TM
 Projektirao: Transverio Mercator
 Datum: Croatian Terrestrial Reference System
 Mjerna jedinica: Metar



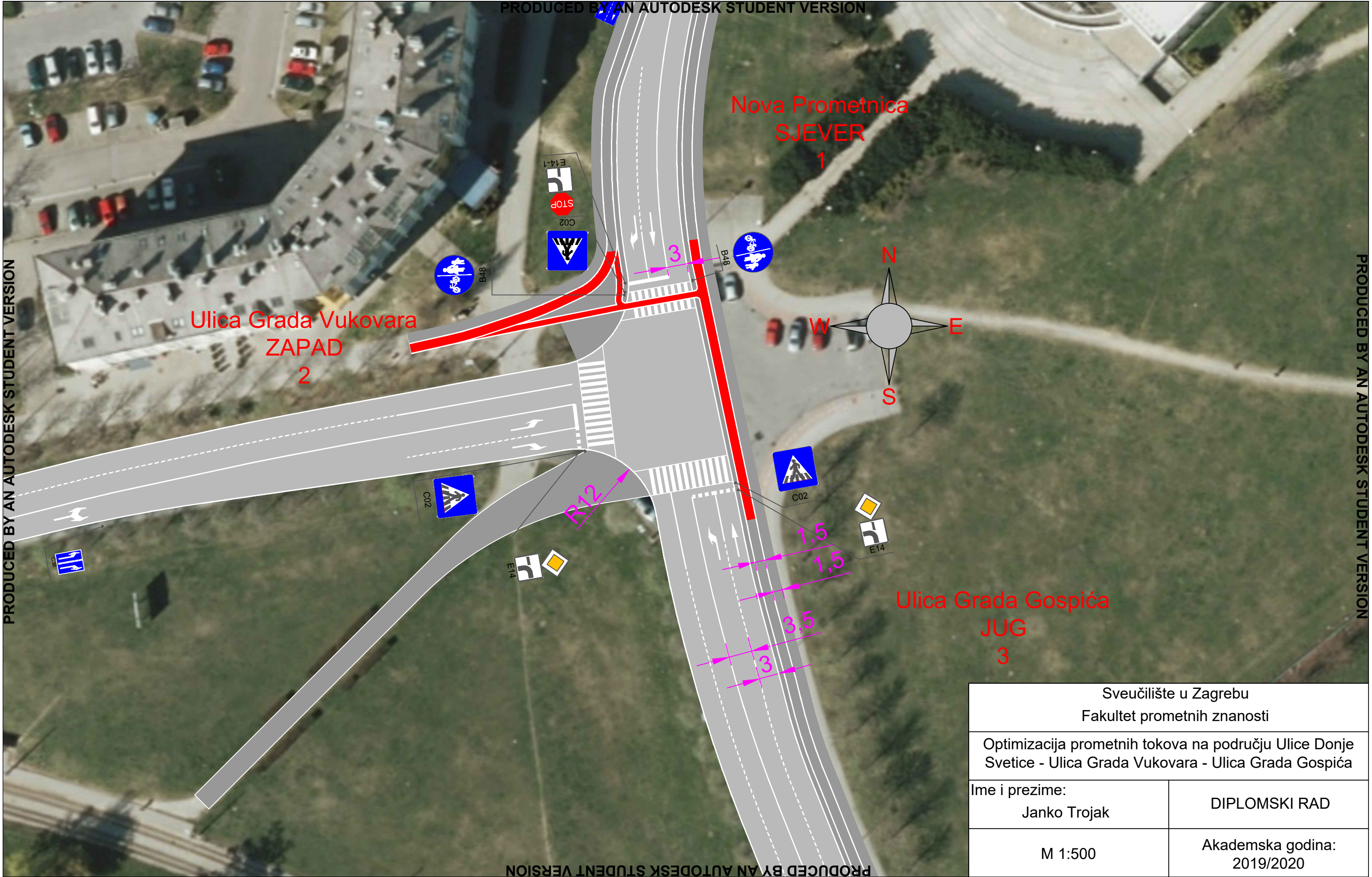
podjela lica HTRS50TM	5-14-4-105-9
	5-19-4-105-9

100 50 0 100 200 300 400 500

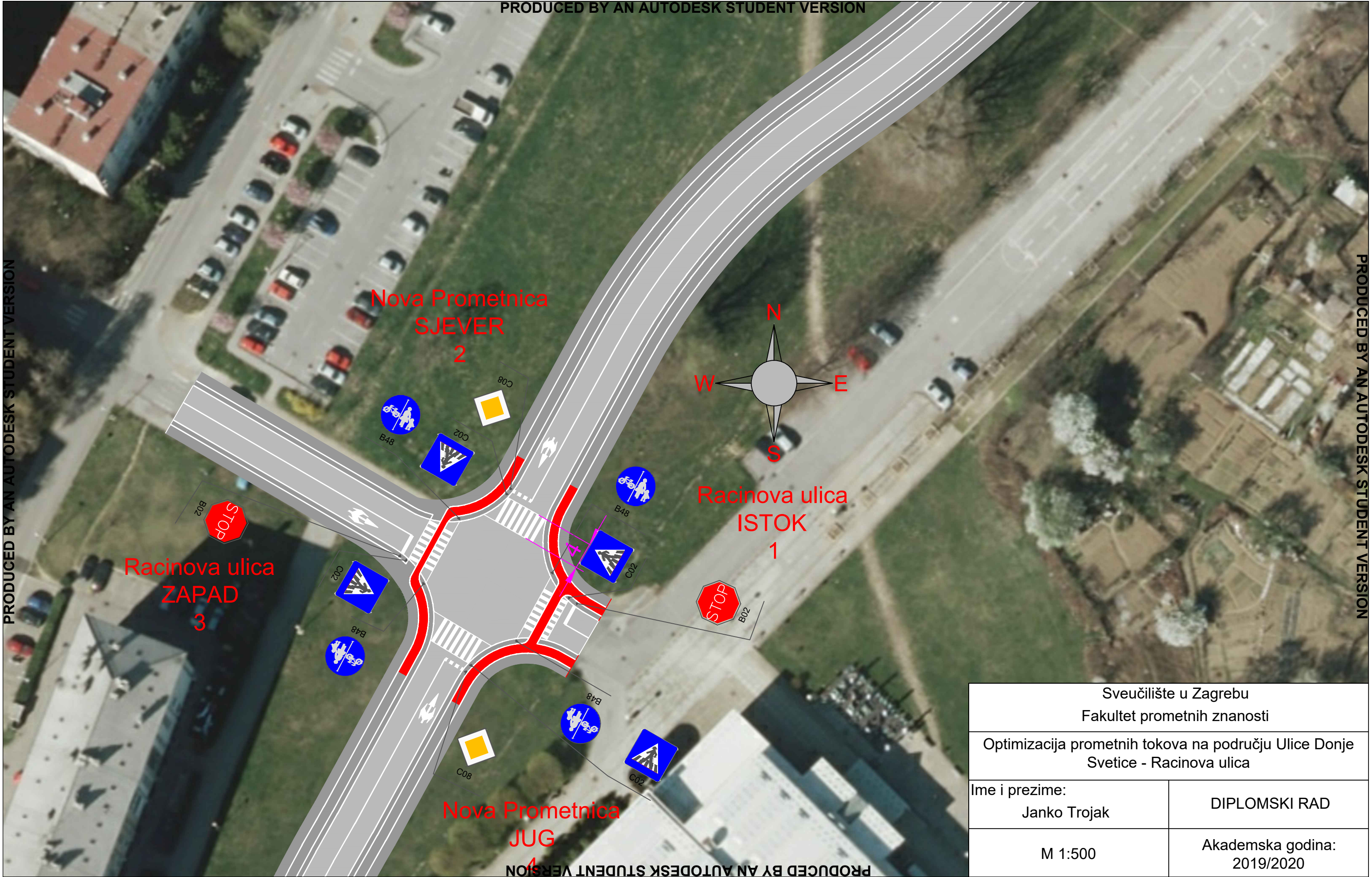
MJERILO 1:5 000

Podloga: katastarska podloga, prosinac 2016
 Gradski ured za katastar i geodetske poslove Grada Zagreba
 Nositelj (zade): Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada
 Stružni izraditelj: Zavod za prostorno uređenje Grada Zagreba
 Odluka o izradi: Odluka o izradi izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana grada Zagreba (Službeni glasnik 19/15, 12/16)

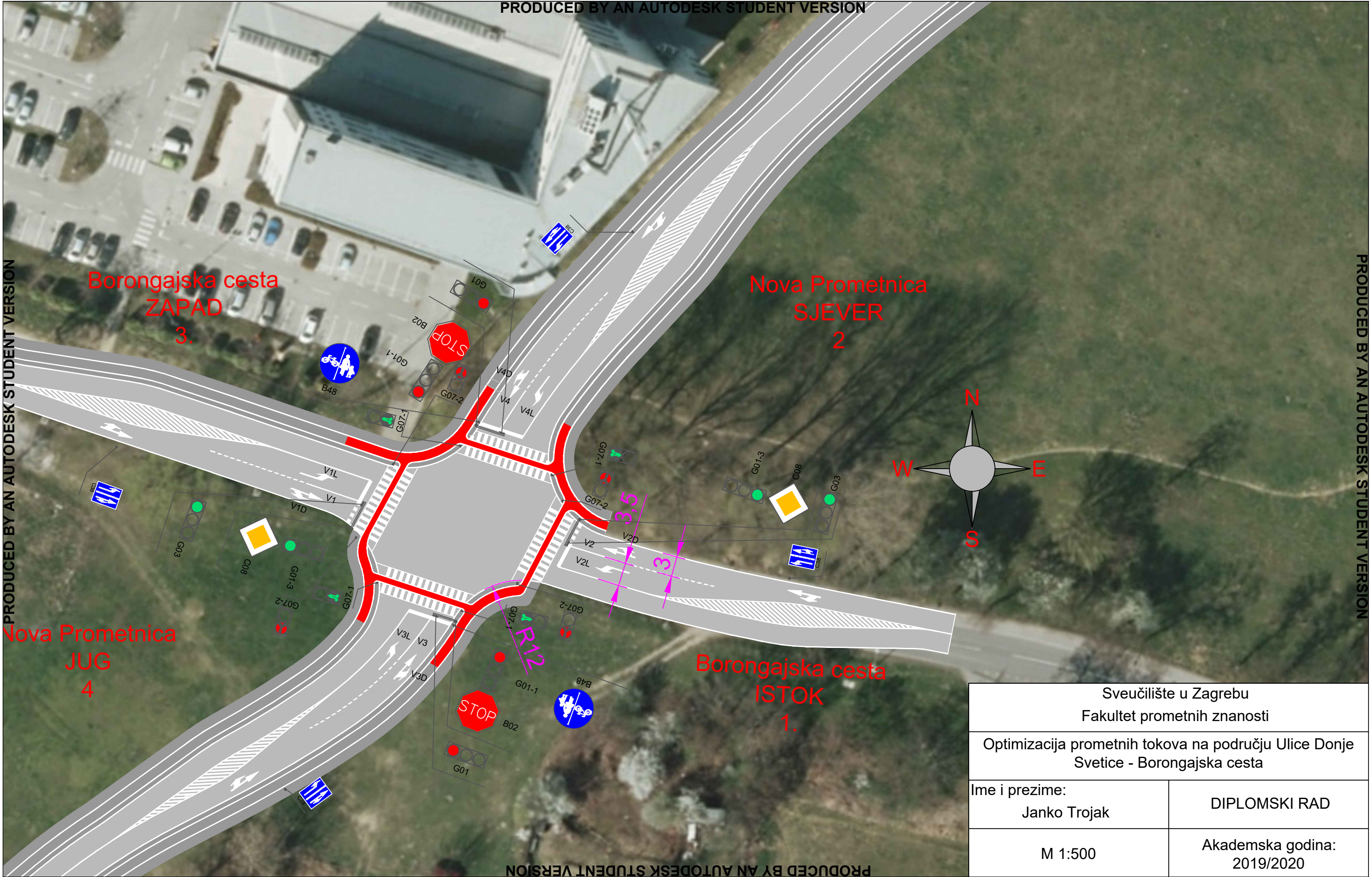
Koordinatni sistem: HTRS06 Croatia TM
 Projektacija: Transverse Mercator
 Datum: Croatian Terrestrial Reference System
 Mjerna jedinica: Metar



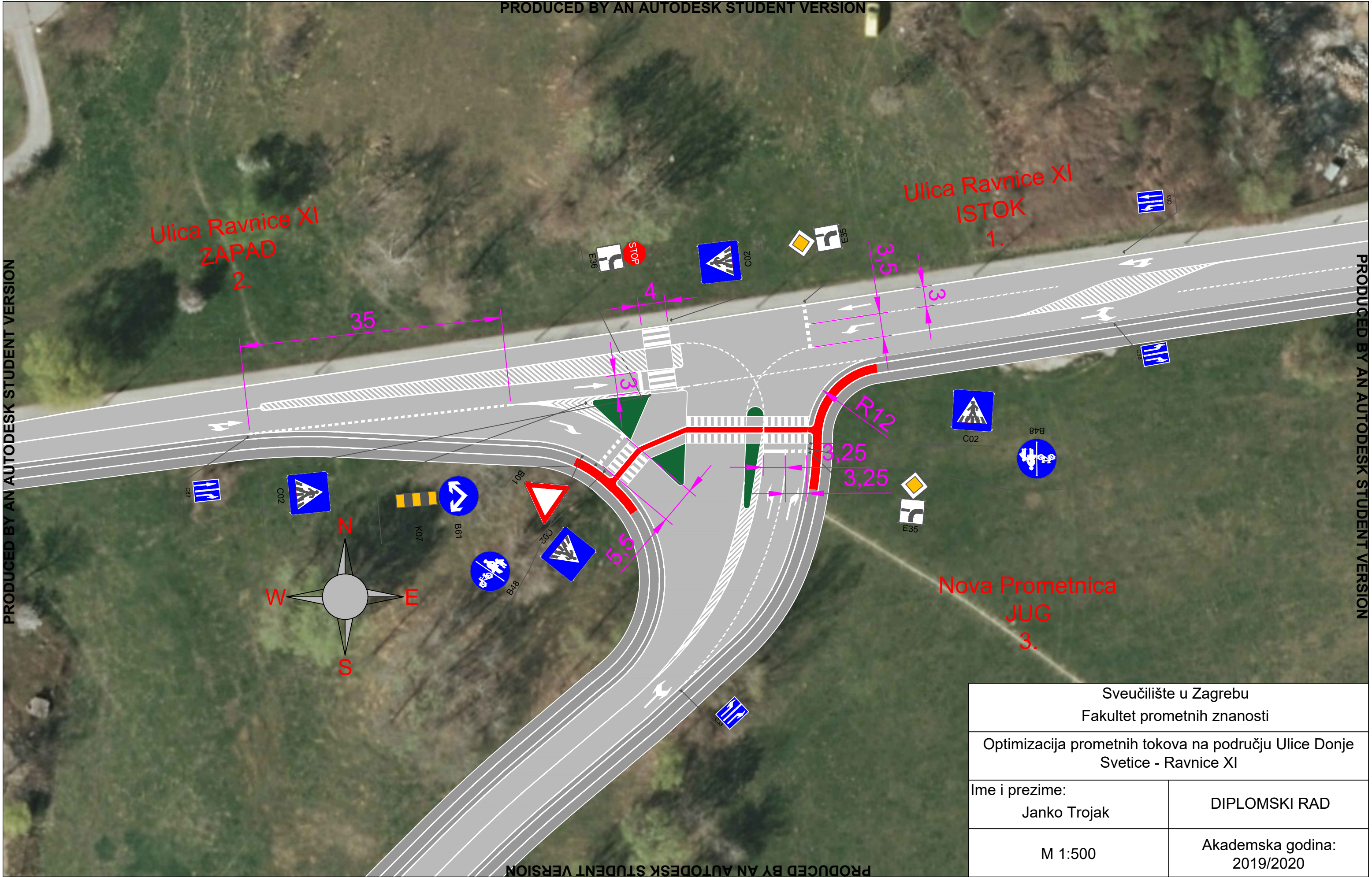
Sveučilište u Zagrebu Fakultet prometnih znanosti	
Optimizacija prometnih tokova na području Ulice Donje Svetice - Ulica Grada Vukovara - Ulica Grada Gospića	
Ime i prezime: Janko Trojak	DIPLOMSKI RAD
M 1:500	Akadska godina: 2019/2020



Sveučilište u Zagrebu Fakultet prometnih znanosti	
Optimizacija prometnih tokova na području Ulice Donje Svetice - Racinova ulica	
Ime i prezime: Janko Trojak	DIPLOMSKI RAD
M 1:500	Akadska godina: 2019/2020



Sveučilište u Zagrebu Fakultet prometnih znanosti	
Optimizacija prometnih tokova na području Ulice Donje Svetice - Borongajska cesta	
Ime i prezime: Janko Trojak	DIPLOMSKI RAD
M 1:500	Akadska godina: 2019/2020





Sveučilište u Zagrebu Fakultet prometnih znanosti	
Idejno rješenje izgradnje nove prometnice sa Generalnim urbanističkim planom	
Ime i prezime: Janko Trojak	DIPLOMSKI RAD
M 1:4000	Akadska godina: 2019/2020



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ diplomski rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ diplomskog rada
pod naslovom **Optimizacija prometnih tokova u području Ulice Donje Svetice**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, _____ 17.9.2020 _____

Student/ica:

_____ *(signature)*
(potpis)