nebo cíle tras a které obsahují informace užitečné pro cestující. Služby představují bodový či plošný objekt na trase, který je znám spíše svým jménem než svou adresou. Služby zahrnují komerční služby pro cestující, jako jsou informace o hotelích, restauracích a čerpacích stanicích pohonných hmot. Služby také zahrnují polohu nebo body zájmu pro cestující, jako jsou národní parky, národní památky či turistické zajímavosti. Služby mohou být uspořádány podle typu (např. letiště, centra měst, hotely) a mohou nést různé informační atributy (např. hodnocení, druh kuchyně, příjem kreditních karet).

7.3.7 Přiřazení adresy

7.3.7.1 Obecný popis

Tato funkce se používá pro přístup k datům užívaným k určování poloh, jak v reálném prostředí, tak při jejich datové reprezentaci v mapě.

7.3.8 Podpora jízdy

7.3.8.1 Obecný popis

Funkce Podpory jízdy je používána k poskytování informací pro podporu bezpečné jízdy.

8 Logický datový model

8.1 Celkový model

8.1.1 Obecně

Celkový model znázorněný na obrázku 1 představuje vztahy mezi níže uvedenými objekty datového modelu. Tento celkový model je založen na ISO/TS 20452. Obsahuje následující entity: doprava, kartografická mapa, přiřazení adresy, služby/POI, dynamické dopravní informace.

Obrázek 1 — Celkový model (obr. 1 normy)

8.2 Doprava

8.2.1 Přehled

Objekt Doprava je navržen tak, aby podporoval kooperativní ITS.

Doprava obsahuje silniční data, topologické uspořádání silniční sítě a navádění na trasu.

8.3 Kartografická mapa

8.3.1 Přehled

Kartografická mapa je složena z grafického pozadí a grafického textu.

8.4 Služby/POI

8.4.1 Obecné

Služby/POI jsou definovány službami v ISO/TS 20452. Nicméně služby/POI jsou v této specifikaci složeny ze služeb a referenčního bodu služby/POI.

8.5 Přiřazení adresy

8.5.1 Obecně

Přiřazení adresy je v ISO/TS 20452 složeno z místa, názvu navigačního geoprvku, úseku pozemní komunikace, vedlejší pozemní komunikace, propojení a poštovního směrovacího čísla. Nicméně v této specifikaci přiřazení adresy obsahuje místo a referenční bod místa.

8.6 Dynamické dopravní informace

Dynamické dopravní informace jsou využívány k poskytování informací o dopravních podmínkách v reálném čase. Tyto podmínky mohou být využity při dynamickém výpočtu trasy, podpoře jízdy a pro službu kooperativních ITS systémů. Navíc mohou být tyto dopravní informace zobrazeny jen jako informační podklad společně s ostatními funkčními zobrazeními mapy.

Základní entitou dynamických dopravních informací je dopravní poloha. V reálném světě to může odpovídat poloze oblasti, lineární poloze, např. úseku pozemní komunikace, nebo poloze bodu, např. poloze křížení na pozemní komunikaci.

8.7 Relační vztahy mezi úrovněmi silničních datových entit

8.7.1 Obecně

Existuje mnoho datových úrovní mapových entit a relačních vztahů mezi těmito úrovněmi.

8.8 Nastavení pravidel pro identifikátor (ID) spojnice, ID bodu připojení křižovatky, ID úrovňového křížení

V této specifikaci ID spojnice, ID bodu připojení křižovatky a ID křížení musí být jedinečné.

Příloha A (normativní) – Abstraktní sestava zkoušek

Tato abstraktní sestava zkoušek je platná pro souhrnná data odvozená z této technické specifikace.

Příloha B (informativní) – Popis prvků UML

Tato technická specifikace využívá nově vytvořenou metodologii označovanou UML k vyjádření strukturovaných zákonitostí.

Příloha C (normativní) – Základní množina aplikací vymezující užití

Základní množina aplikací je definována v ETSI TC ITS TR 102638 a ETSI TC ITS TR 102863, jak je uvedeno v příloze.

Příloha D (informativní) – Přehled příkladů výsledný

Obrázek 2 — Informace o jízdních pruzích
(D.1.3 s přehledem informačních služeb k jízdnímu pruhu)

D.1.7 Informace o dopravní zóně

Systém může nabízet řidiči informace o momentálním využití místní pozemní komunikace, například o rozdělení pozemní komunikace na část využívanou chodci a část využívanou vozidly, za účelem zvýšení bezpečnosti žáků a dětí při cestě do školy.

Obrázek 3 — Informace o dopravní zóně
(D.1.7 s nabídkou silničních informací)

Příloha E (informativní) – Příklady výsledných služeb včetně datových toků

Uvedené dopravní toky pocházejí z japonských případů užití.

Příloha F (normativní) – Vztah mezi relacemi základní množiny aplikací a službami podporujícími řízení

Tento relační vztah je v příloze popsán na vybraných aplikačních třídách, například aktivní silniční bezpečnosti, místních spolupracujících službách aj.

Souvisící termíny

- akce pro udržení v jízdním pruhu
- LKAS_curve_time
- minimální provozní rychlost
- požadavek na potlačení funkce systému
- předmětné vozidlo
- přímý úsek
- rychlost vybočení
- selhání
- související viditelné prvky pozemní komunikace
- stavy systému
- viditelné vodorovné dopravní značení
- viditelnost

- maximální provozní rychlost
- LKAS_Lat_Jerk_max
- LKAS_Lat_Acel_max
- automatické řízení
- čas na opuštění jízdního pruhu
- funkční stavy systému
- hranice jízdního pruhu
- jízdní pruh
- LKAS aktivní stav
- LKAS pohotovostní stav
- LKAS vypnutý stav
- LKAS zapnutý stav
- LKAS_curvature_rate_max
- LKAS_Offset_max
- D

© Silmos, s.r.o. 2018 - 2025. *Pomůžeme Vám se zorientovat v oboru Dopravní telematiky a najít správnou normu.*