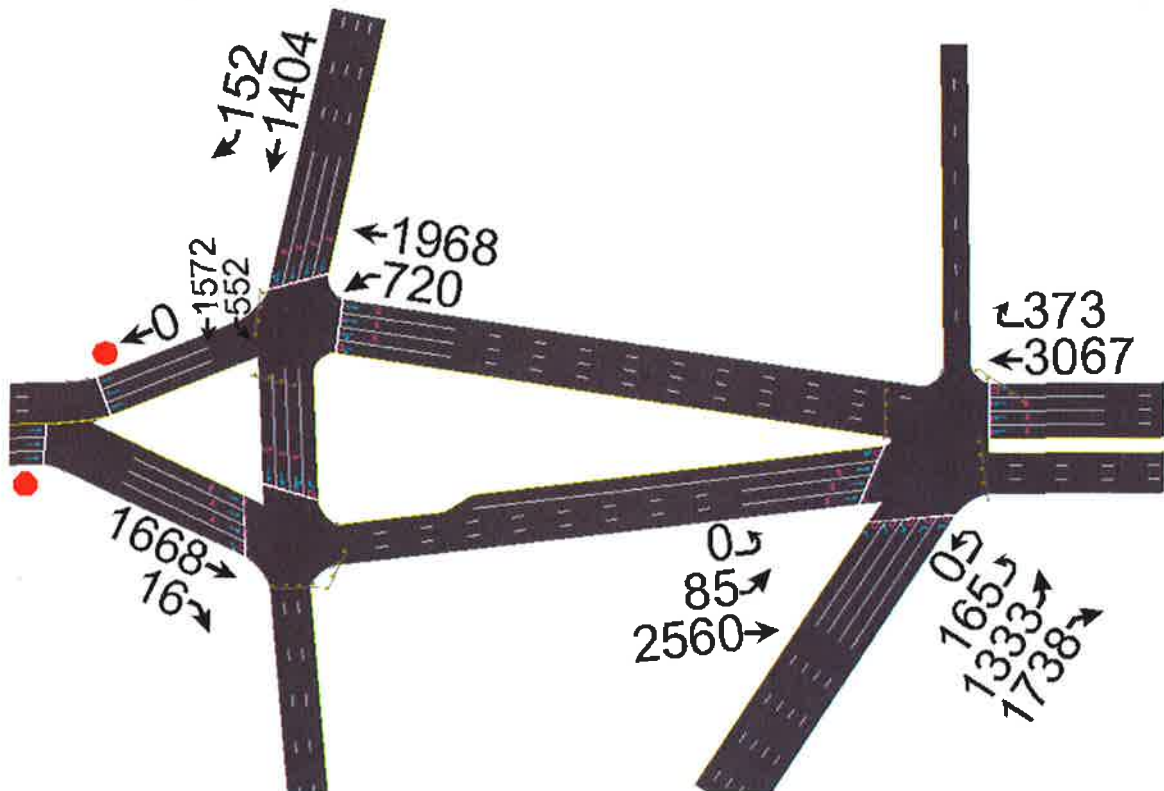
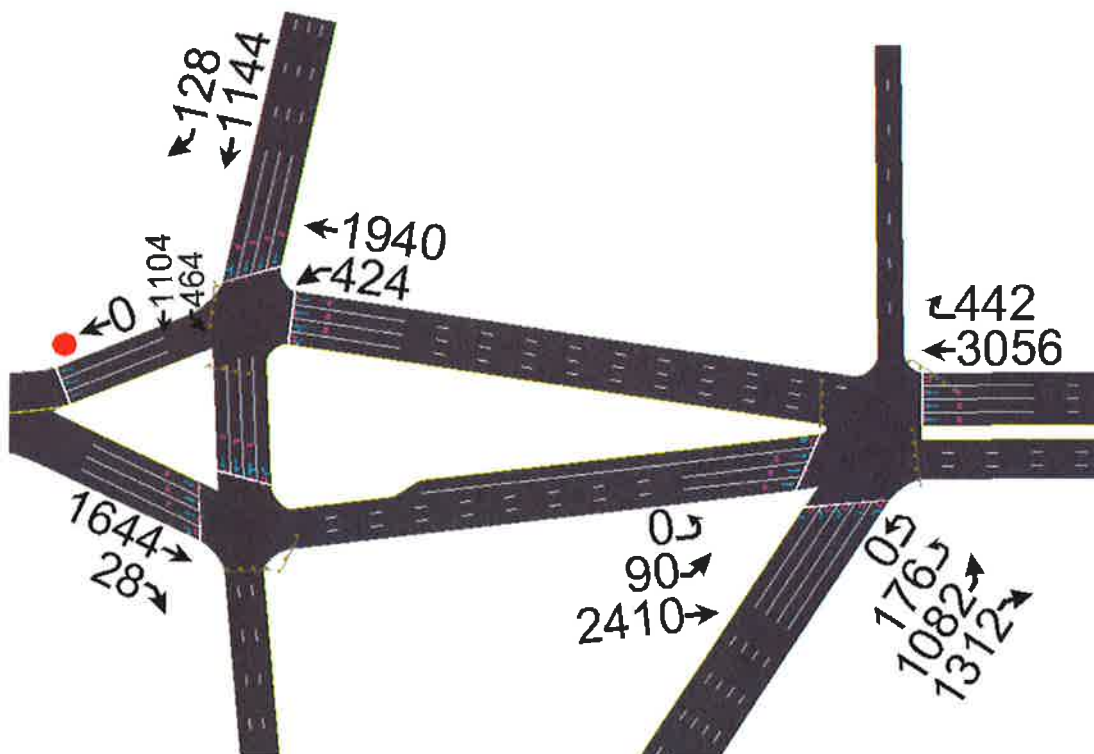


9. SPRAWDZENIE WARUNKÓW RUCHU

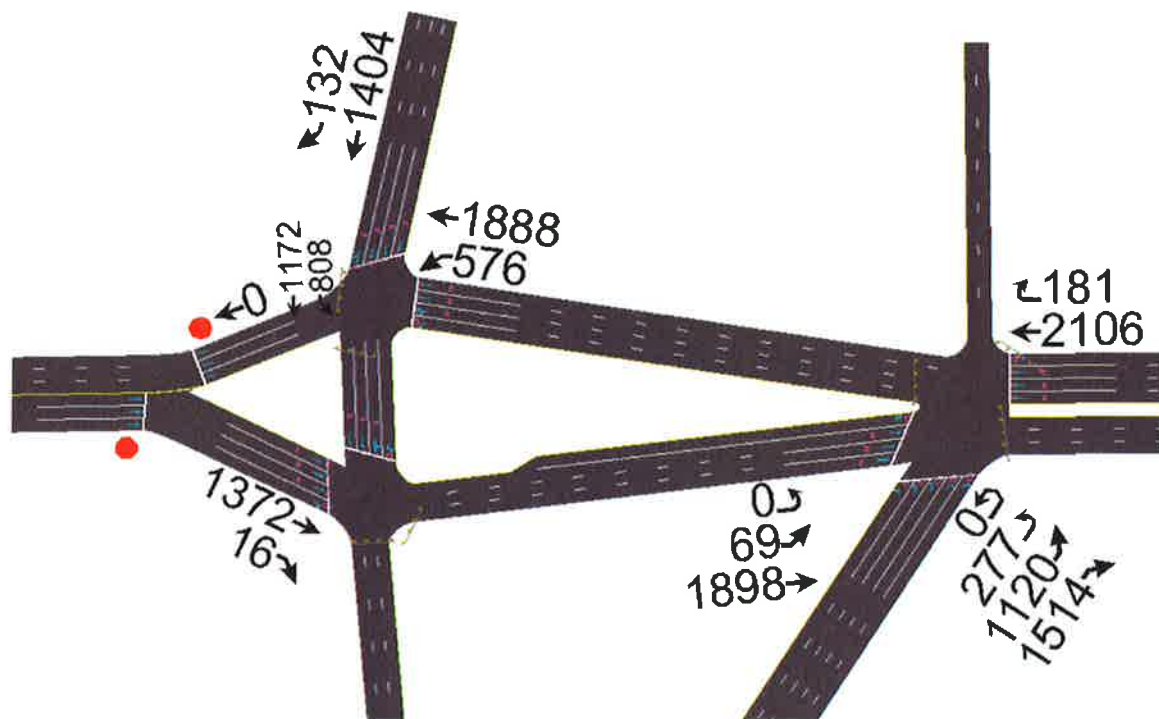
Szczyt poranny:



Międzyszczyt:



Szczyt popołudniowy:

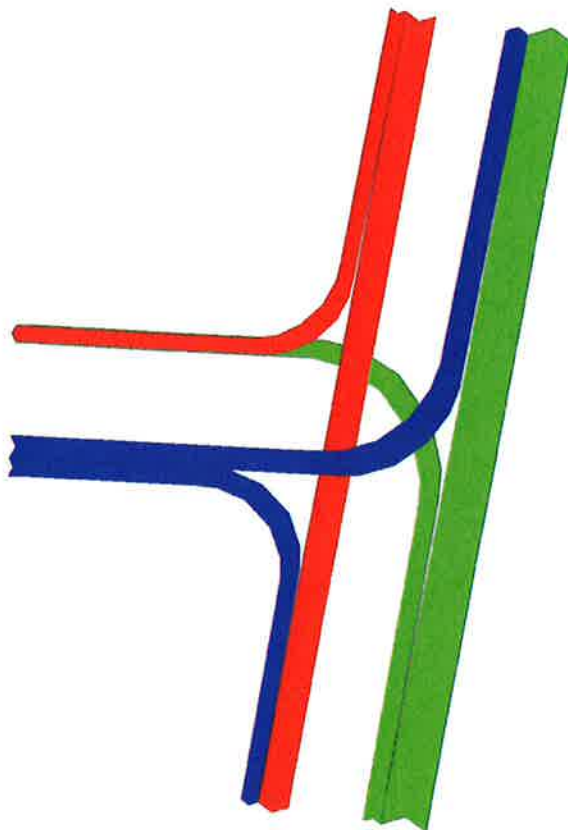


9. SPRAWDZENIE WARUNKÓW RUCHU

Szczyt poranny:

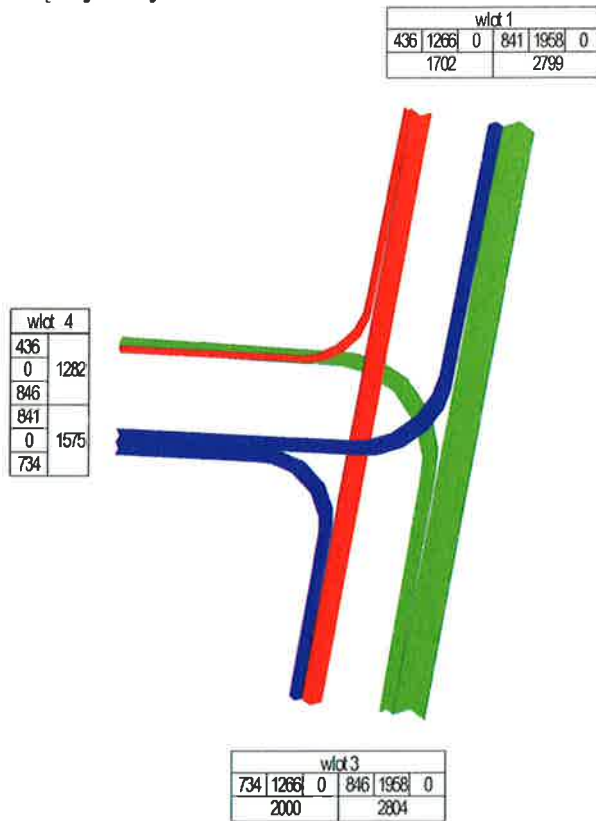
wkt 1					
708	1399	0	1043	2075	0
2107			3118		

wkt 4	
708	1532
0	
824	1830
1043	
0	
787	

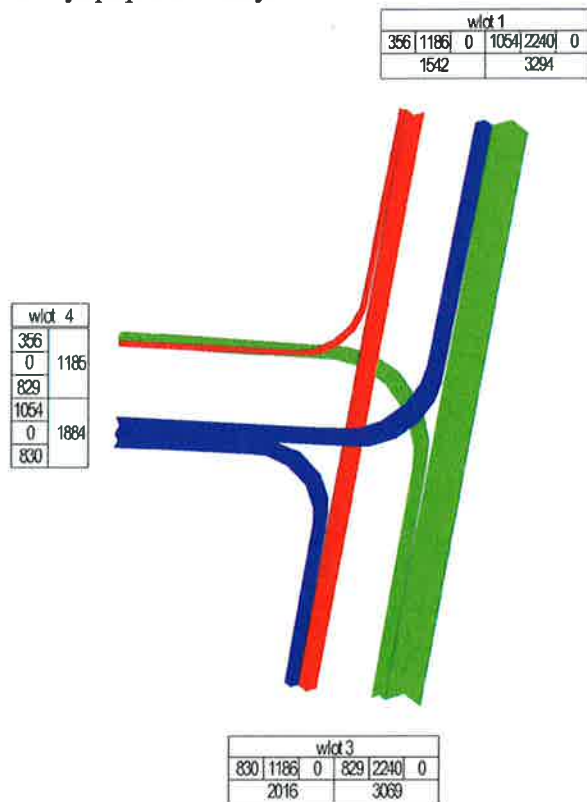


wkt 3					
787	1399	0	824	2075	0
2186			2899		

Międzyszczyt:

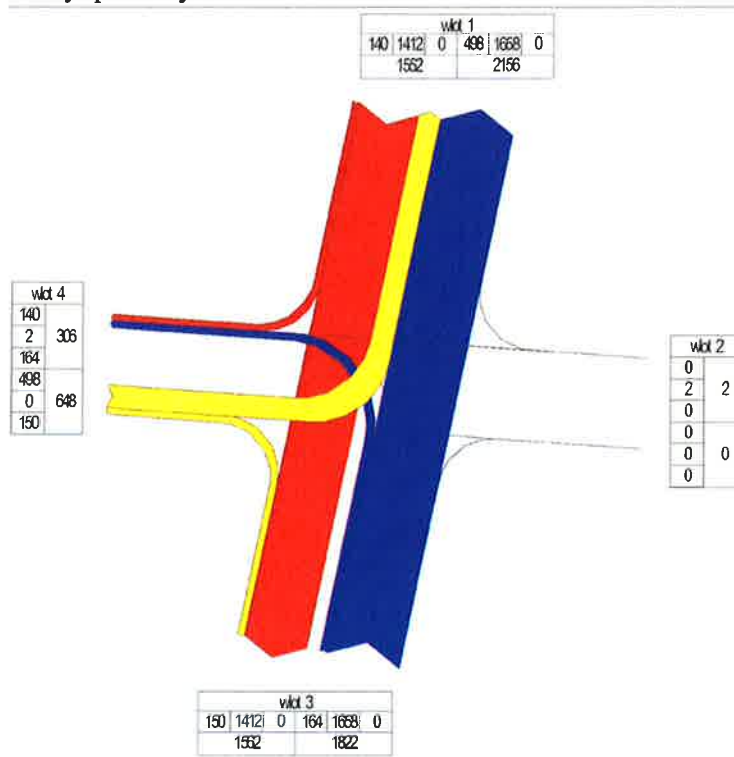


Szczyt popołudniowy:

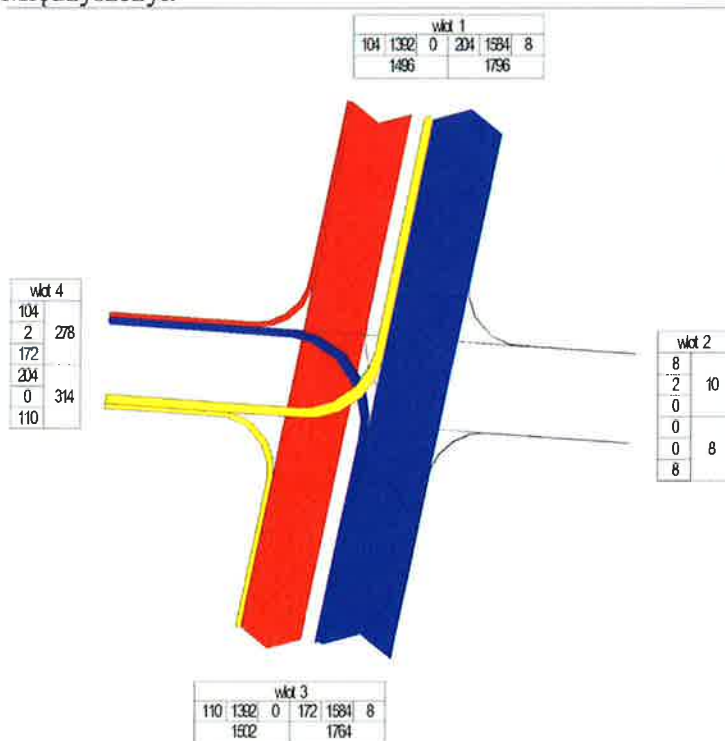


9. SPRAWDZENIE WARUNKÓW RUCHU

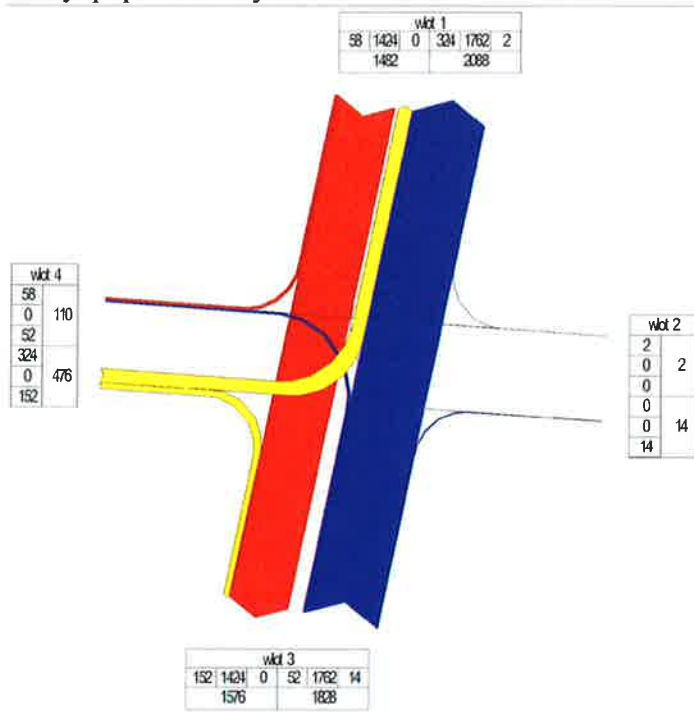
Szczyt poranny:



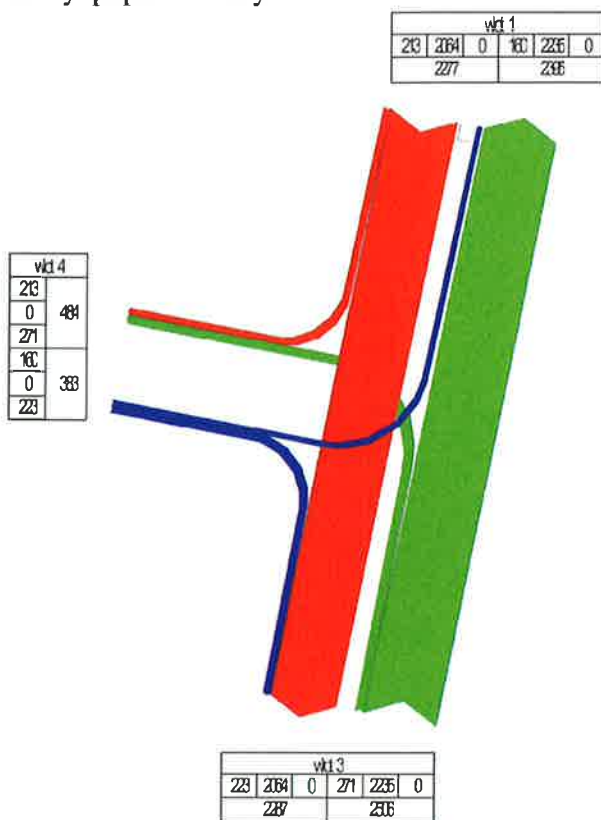
Międzyszczyt:



Szczyt popołudniowy:



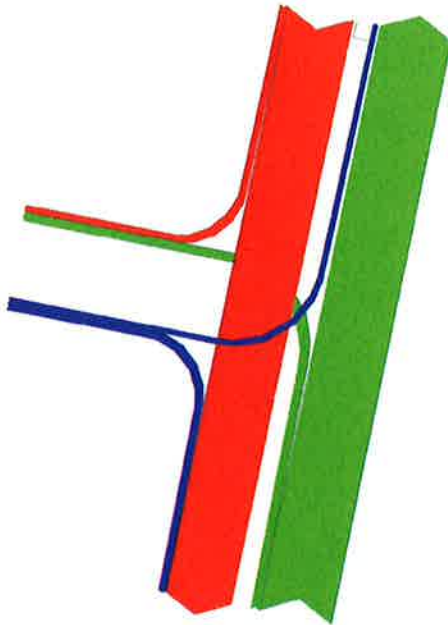
Szczyt popołudniowy:



Szczyt popołudniowy:

wkt 1					
213	214	0	110	225	0
227			235		

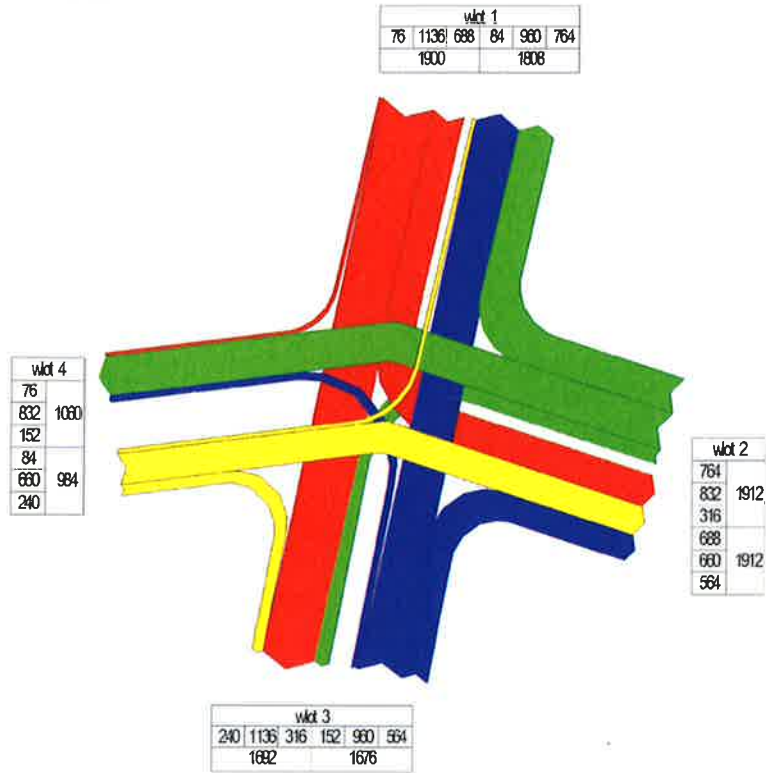
wkt 4	
213	484
0	
271	
110	
0	333
225	



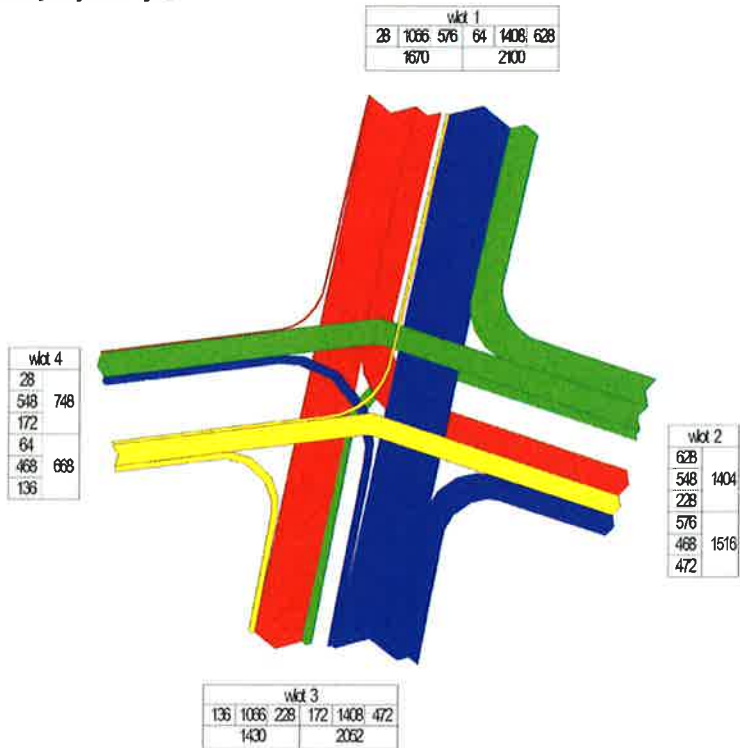
wkt 3					
223	214	0	271	225	0
227			235		

9. SPRAWDZENIE WARUNKÓW RUCHU

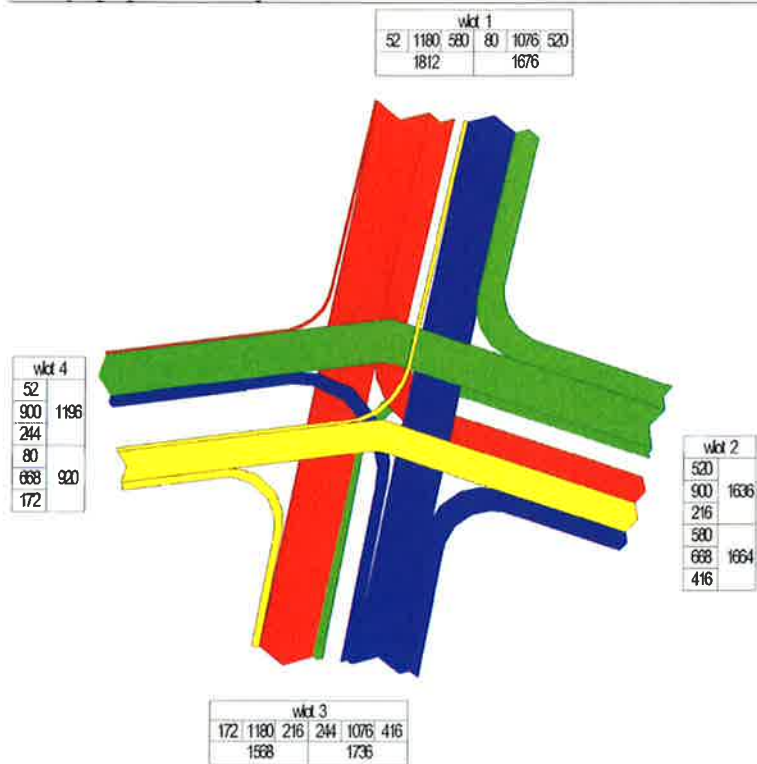
Szczyt poranny:



Międzyszczyt:



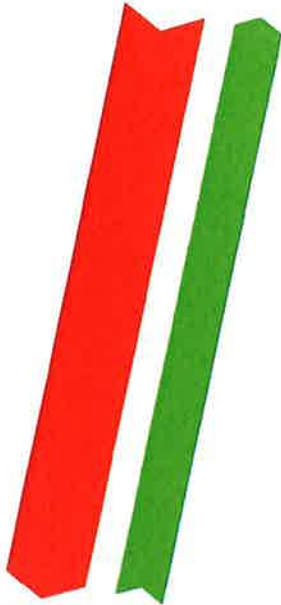
Szczyt popołudniowy:



9. SPRAWDZENIE WARUNKÓW RUCHU

Szczyt poranny:

wkt 1					
0	1692	0	0	999	0
	1692			999	



wkt 3					
0	1692	0	0	999	0
	1692			999	

Międzyszczyt:

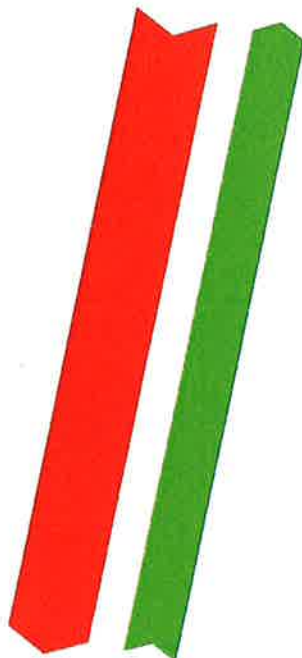
wkt 1					
0	1420	0	0	2052	0
	1420			2052	



wkt 3					
0	1420	0	0	2052	0
	1420			2052	

Szczyt popołudniowy:

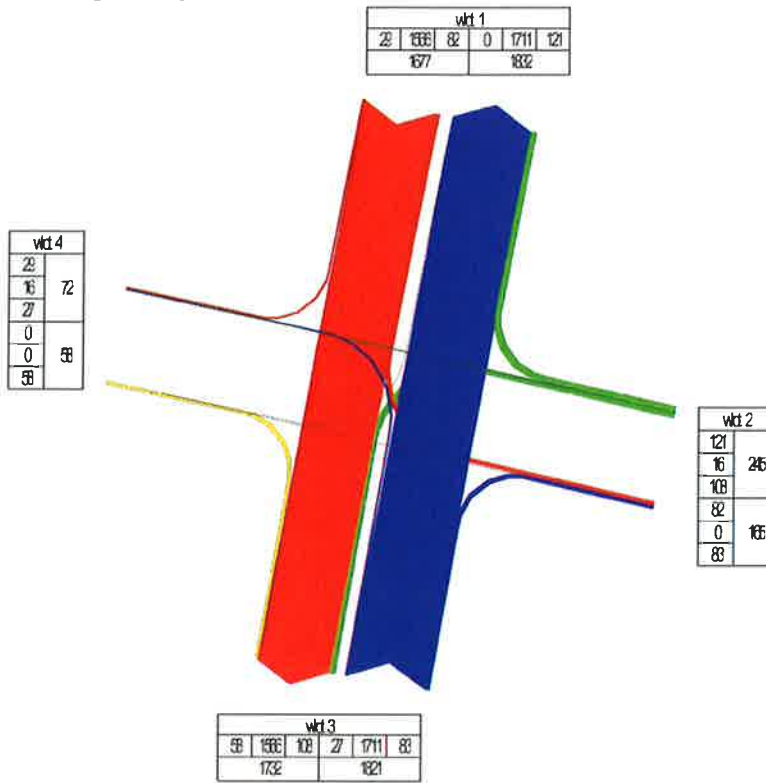
wkt 1					
0	1558	0	0	999	0
	1558			999	



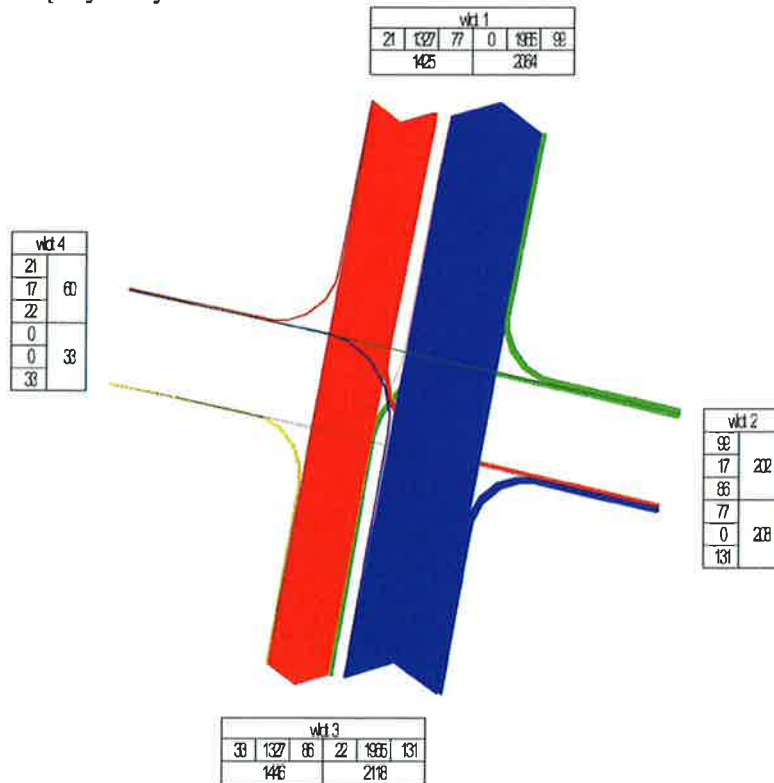
wkt 3					
0	1558	0	0	999	0
	1558			999	

9. SPRAWDZENIE WARUNKÓW RUCHU

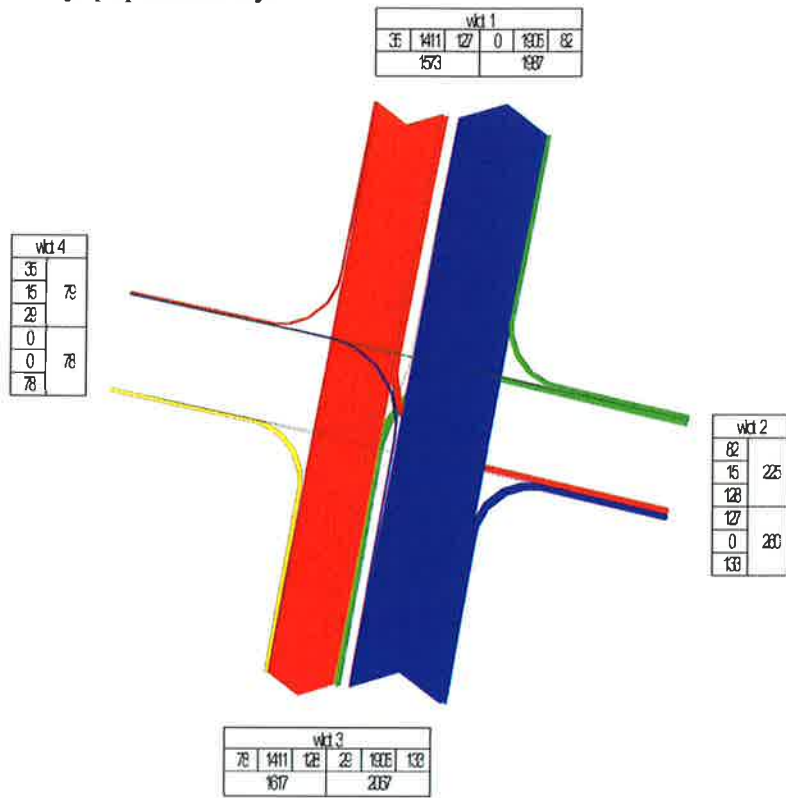
Szczyt poranny:



Międzyszczyt:



Szczyt popołudniowy:



Warunki ruchu zostały obliczone w oparciu o metodę HCM
Szczyt poranny

Międzyszczyt

nRE [poj] – liczba pojazdów oczekujących w kolejce podczas sygnatu czerwonego [poj]
kolejki [m] – długość kolejki [m]
d – średnie opóźnienie [s]
los – poziom swobody ruchu
GS – grupa sygnalizacyjna
2.GS – druga grupa sygnalizacyjna przypisana do pasa

nC [poj] – przepustowość na cykl [poj]
C – przepustowość pasa [poj/h]
g – stopień nasycenia
nGE [poj] – liczba pojazdów stojących w kolejce na końcu sygnatu zielonego [poj]
nH [poj] – liczba zatrzymanych pojazdów w cyklu [poj]
h – procent zatrzymanych pojazdów [%]
S – prawdopodobieństwo wystarczającej potwierzchni zatrzymania [%]

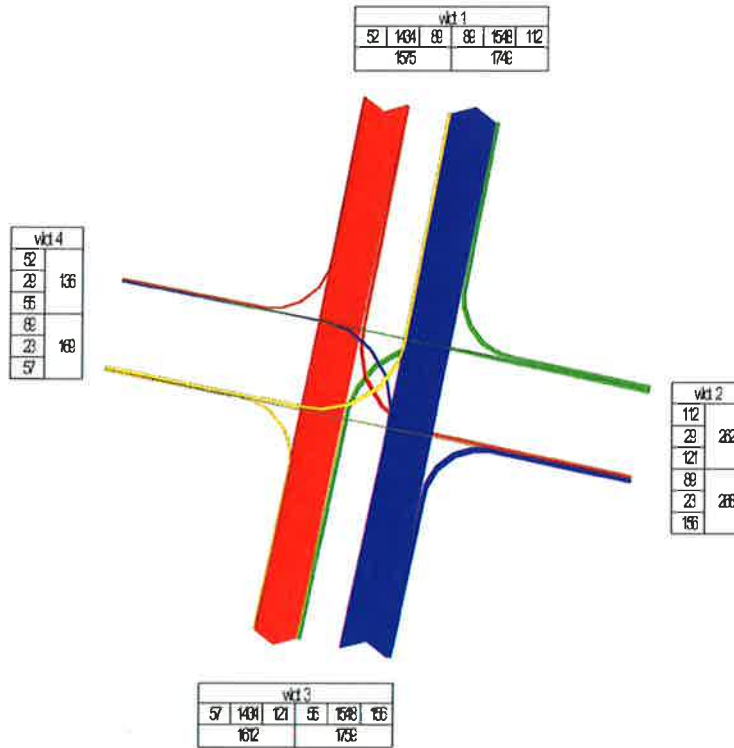
Tg, need [s] – wymagany czas sygnatu zielonego [s]
tg [s] – czas sygnatu zielony [s]
f – udział sygnatu zielonego
tR – czas sygnatu czerwonego [s]
l [poj/h] – natężenie [poj/h]
m [poj] – średnia liczba pojazdów na cykl [poj/cykl]
s – natężenia nasycenia [poj/h]
tD [s/poj] – czas obsługi pojazdu [s/poj]

No.	Name	IG, need [s]	IG [s]	f []	tR [s]	l [Veh/h]	m [Veh]	s [Veh/h]	tD [s/veh]	nC [Veh]	C [Veh/h]	g []	nGE [Veh]	nH [Veh]	h [%]	S [%]	nRE [Veh]	LQueue [m]	d [s]	LoS	SG	2.SG
14	1a	40,3	58,0	0,48	62,0	520	17,33	1550	2,32	24,97	749	0,69	0,47	13,71	79	95	14,62	88	26,36	B	1K	
15	1b	40,3	58,0	0,48	62,0	638	21,27	1900	1,89	30,61	918	0,69	0,45	16,77	79	95	17,15	109	25,86	B	1K	
16	1c	40,3	58,0	0,48	62,0	638	21,27	1900	1,89	30,61	918	0,69	0,45	16,77	79	95	17,15	109	25,86	B	1K	
27	2a	0,0	17,0	0,14	103,0	0	0,00	0	0,00	0,00	0	1,00	0,00	-0,00	0				9999,99	-	2K	
1	3a	38,6	55,0	0,48	65,0	498	16,60	1550	2,32	23,68	710	0,70	0,55	13,51	81	95	14,77	89	28,73	B	3K	
2	3b	38,6	55,0	0,48	65,0	611	20,37	1900	1,89	29,03	871	0,70	0,52	16,51	81	95	17,30	104	28,11	B	3K	
3	3c	38,6	55,0	0,48	65,0	611	20,37	1900	1,89	29,03	871	0,70	0,52	16,51	81	95	17,30	104	28,11	B	3K	
4	4a	2,3	15,0	0,13	105,0	32	1,07	1700	2,12	7,08	213	0,15	0,00	0,95	89	95	2,57	15	46,62	C	4K	
26	4b	0,0	15,0	0,13	105,0	0	0,00	0	0,00	0,00	0	1,00	0,00	-0,00	0				9999,99	-	4K	
21	7a	17,6	26,0	0,22	94,0	264	8,80	1800	2,00	13,00	330	0,68	0,34	8,14	92	95	11,78	71	46,26	C	7K	
22	7b	3,3	26,0	0,22	94,0	52	1,73	1900	1,89	13,72	412	0,13	0,00	1,40	81	95	3,33	20	37,65	C	7K	
23	7c	15,5	26,0	0,22	94,0	220	7,33	1700	2,12	12,26	368	0,60	0,00	6,60	90	95	9,60	59	42,29	C	7K	
9	8a	2,1	23,0	0,19	97,0	32	1,07	1800	2,00	11,50	345	0,09	0,00	0,88	82	95	2,43	15	39,91	C	8K	
10	8b	0,8	23,0	0,19	97,0	12	0,40	1900	1,89	12,14	364	0,09	0,00	0,33	81	95	1,29	8	39,45	C	8K	
11	8c	2,0	23,0	0,19	97,0	28	0,93	1700	2,12	10,86	326	0,09	0,00	0,77	82	95	2,22	13	39,86	C	8K	

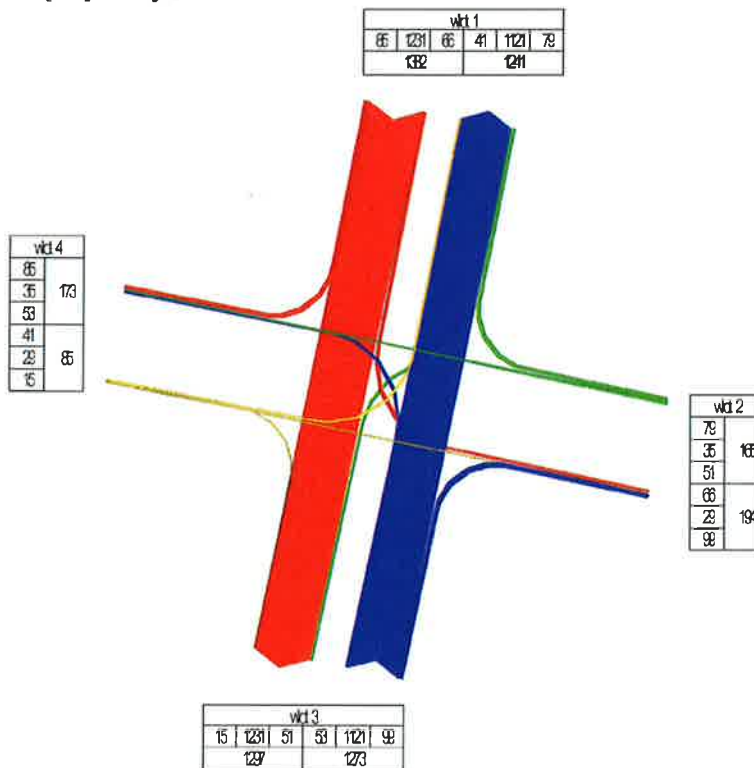
No.	Name	IG, need [s]	IG [s]	f []	tR [s]	l [Veh/h]	m [Veh]	s [Veh/h]	tD [s/veh]	nC [Veh]	C [Veh/h]	g []	nGE [Veh]	nH [Veh]	h [%]	S [%]	nRE [Veh]	LQueue [m]	d [s]	LoS	SG	2.SG
14	1a	41,8	61,0	0,51	59,0	540	16,00	1550	2,32	26,26	788	0,69	0,37	13,73	77	95	14,36	86	23,96	B	1K	
15	1b	41,8	61,0	0,51	59,0	662	22,07	1900	1,89	32,19	966	0,69	0,35	16,84	76	95	16,86	101	23,56	B	1K	
16	1c	41,8	61,0	0,51	59,0	662	22,07	1900	1,89	32,19	966	0,69	0,35	16,84	76	95	16,86	101	23,56	B	1K	
27	2a	0,0	17,0	0,14	103,0	0	0,00	0	0,00	0,00	0	1,00	0,00	-0,00	0				9999,99	-	2K	
1	3a	33,4	57,0	0,47	63,0	431	14,37	1550	2,32	24,54	736	0,59	0,00	10,45	73	95	12,19	73	22,91	B	3K	
2	3b	33,4	57,0	0,47	63,0	529	17,63	1900	1,89	30,08	903	0,59	0,00	12,83	73	95	14,40	66	22,92	B	3K	
3	3c	33,3	57,0	0,47	63,0	528	17,60	1900	1,89	30,08	903	0,59	0,00	12,80	73	95	14,38	66	22,90	B	3K	
4	4a	2,4	14,0	0,12	106,0	34	1,13	1700	2,12	6,61	198	0,17	0,00	1,02	90	95	2,69	16	47,77	C	4K	
26	4b	0,0	14,0	0,12	106,0	0	0,00	0	0,00	0,00	0	1,00	0,00	-0,00	0				9999,99	-	4K	
21	7a	11,2	24,0	0,20	96,0	168	5,60	1800	2,00	12,00	360	0,47	0,00	4,94	86	95	8,06	48	42,35	C	7K	
22	7b	1,8	24,0	0,20	96,0	28	0,93	1900	1,89	12,67	360	0,07	0,00	0,76	81	95	2,21	13	38,97	C	7K	
23	7c	14,4	24,0	0,20	96,0	204	6,80	1700	2,12	11,33	340	0,60	0,00	6,16	91	95	9,38	56	43,64	C	7K	
9	8a	8,5	21,0	0,17	99,0	128	4,27	1800	2,00	10,50	315	0,41	0,00	3,79	89	95	6,69	40	43,96	C	8K	
10	8b	2,0	21,0	0,17	99,0	32	1,07	1900	1,89	11,08	333	0,10	0,00	0,90	84	95	2,47	15	41,54	C	8K	
11	8c	2,3	21,0	0,17	99,0	32	1,07	1700	2,12	9,92	298	0,11	0,00	0,90	84	95	2,47	15	41,62	C	8K	

9. SPRAWDZENIE WARUNKÓW RUCHU

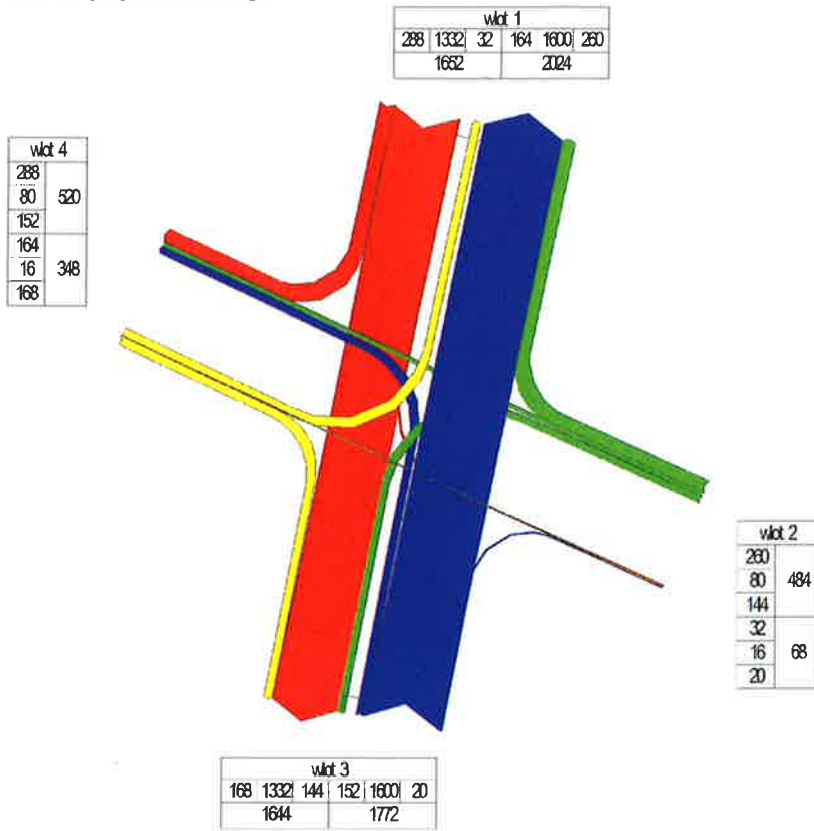
Szczyt poranny:



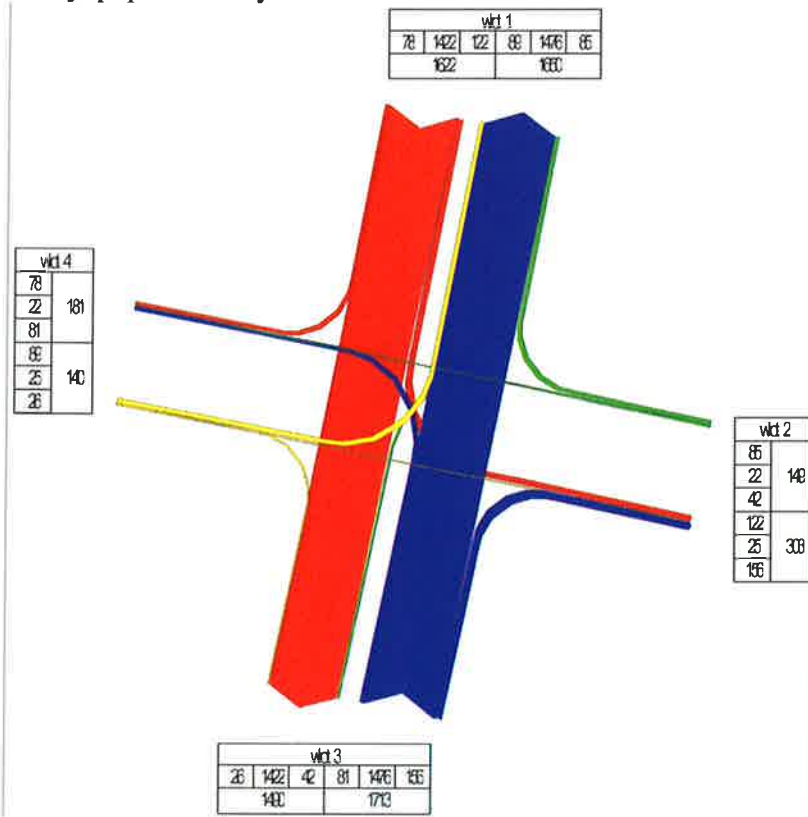
Międzyszczyt:



Szczyt popołudniowy:

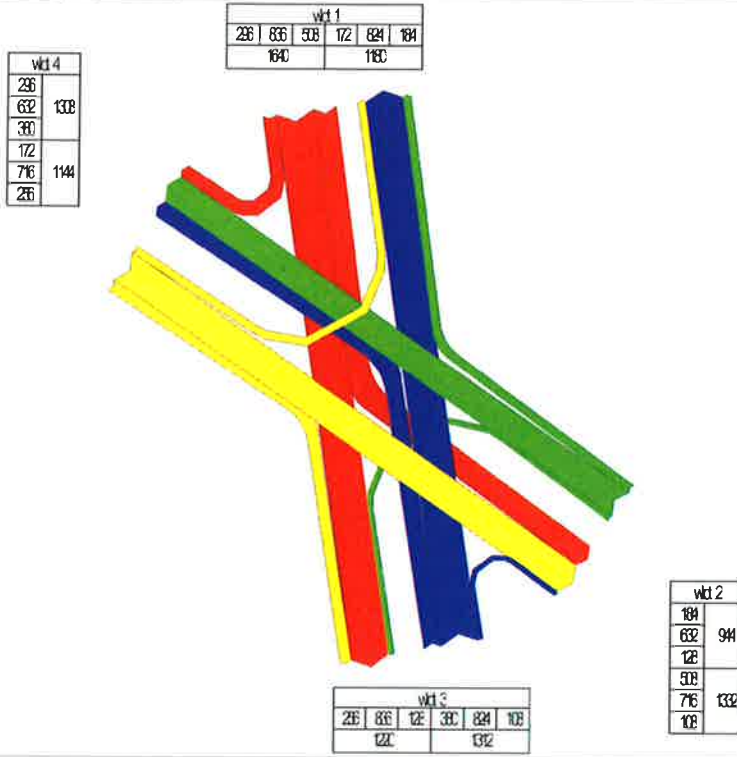


Szczyt popołudniowy:

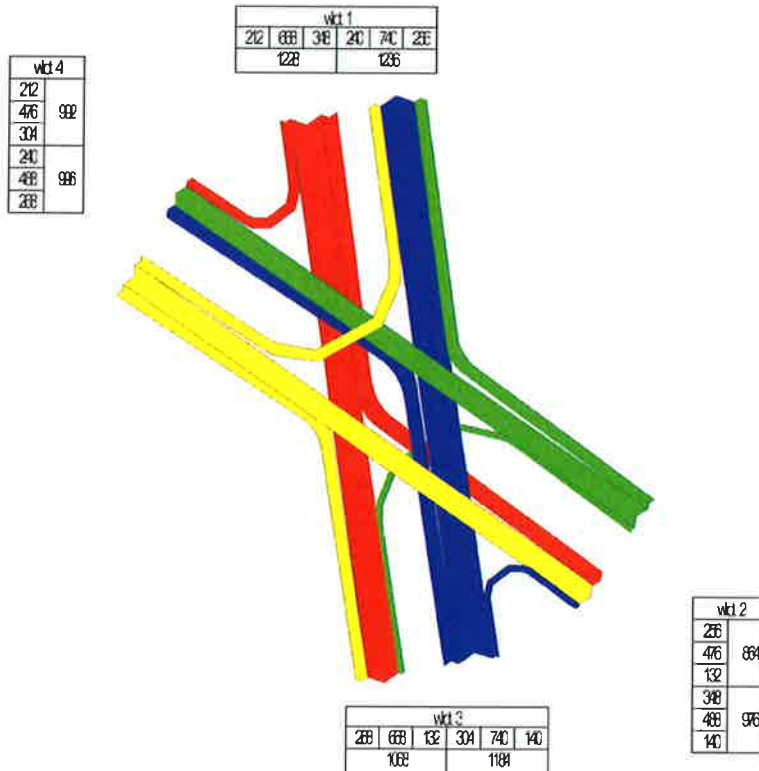


9. SPRAWDZENIE WARUNKÓW RUCHU

Szczyt poranny:



Międzyszczyt:



Szczyt popołudniowy:

