

Przepustowość wyjściowa wlotu ronda Cowl [E/h]	861	872	635	778
Współczynnik wpływu struktury rodzajowej f_c [-]	1.000	1.000	1.000	1.000
Współczynnik wpływu pieszych f_p [-]	1.00	1.00	1.00	1.00
Przepustowość możliwa wlotu ronda Cowl [P/h]	861	872	635	778
Ocena warunków ruchu na wlotach ronda				
Natężenie obliczeniowe Qwl [P/h]	538	490	522	621
Przepustowość możliwa wlotu ronda Cowl [P/h]	861	872	635	778
Rezerwa przepustowości możliwej wlotu delta Cowl [P/h]	323	382	113	157
Strata czasu dwl [s/P]	10.3	8.4	31.7	22.6
PSR	I	I	III	II
Miarodajna długość kolejki Kwl [P]	5	4	12	10
Przeciętna długość stanowiska pojazdu w kolejce lp [m]	6.20	6.20	6.20	6.20
Długość (zasięg) kolejki Lk [m]	30	23	72	65
Przepustowość rzeczywista wlotów ronda				
Przepustowość rzeczywista ronda Crr [P/h]	2434			
Przepustowość rzeczywista wlotu Crwl [P/h]	603	549	584	696
Wskaźnik dopuszczalnego wzrostu ruchu wrr [%]	11.9			
Pwl [-]	0.894			
Rezerwa przepustowości rzeczywistej wlotu delta Crwl [P/h]	65	59	62	75
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU TYPU RONDO				
OBLICZENIE PRZEPUSTOWOŚCI RZECZYWISTEJ RONDA			FORMULARZ	3a
I krok iteracji				
Wlot	A			
Relacja	AB	AC	AD	AA
Udział procentowy relacji w ruchu na wlocie Qr/Qwl 100 [%]	50.7	41.3	7.8	0.2
Natężenie wyjściowe do iteracji Qwl [P/h]	656			
Natężenie nadrzędne na jezdni ronda Qnwl [P/h]	530			
Graniczny odstęp czasu tg [s]	4.5			
Odstęp czasu między pojazdami tf [s]	2.7			
Udział proc. nat. na lewym pasie wlotu dwupasowego w całym natężeniu nba wlocie ml [%]	-			
Współczynnik wpływu struktury rodzajowej f_c [-]	1.000			
Współczynnik wpływu pieszych f_p [-]	1.00			
Przepustowość możliwa wlotu ronda Cowl [P/h]	797			
II krok iteracji				
Natężenie wyjściowe do iteracji Qwl [P/h]	611			
Natężenie nadrzędne na jezdni ronda Qnwl [P/h]	494			
Współczynnik wpływu pieszych f_p [-]	1.00			
Przepustowość możliwa wlotu ronda Cowl [P/h]	821			
III krok iteracji				
Natężenie wyjściowe do iteracji Qwl [P/h]	605			
Natężenie nadrzędne na jezdni ronda Qnwl [P/h]	489			
Współczynnik wpływu pieszych f_p [-]	1.00			
Przepustowość możliwa wlotu ronda Cowl [P/h]	824			
Przepustowość rzeczywista ronda Crr [P/h]	2434			



Nazwa organu prowadzącego
państwowy zasób
geodezyjny i kartograficzny
Identyfikator ewidencyjny
materiału zasobu
Nazwa materiału zasobu
Data wykonania kopii
materiału zasobu
Imię, nazwisko i podpis
osoby reprezentującej organ

Prezydent Wrocławia

Nie wydłuża się istnienie w terenie
na mapie urządzeń podziemnych, kł



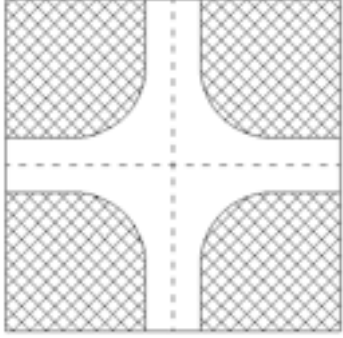
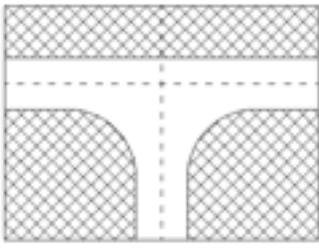
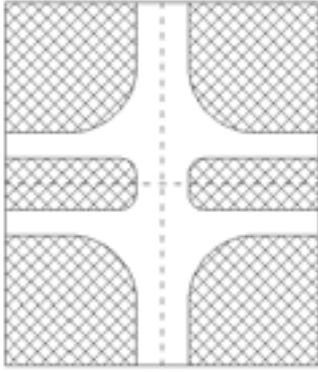
BIURO PROJEKTÓW:

FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2, 54-218 Wrocław

tel. 071 727 10 02, e-mail: biuro@friedpol.pl

BRANŻA:		STADIUM:	
DROGI		PBIW	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY		UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT:		416/01/DUW	
mgr inż. Paweł Fried			
ASYSTENT:		-	
TYTUŁ RYSUNKU:			
OZNACZENIE PASÓW I WLOTÓW 3/3			
SKALA:	DATA:	NR RYSUNKU:	WYDANIE:
1:500	15.02.2025		

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ												
DANE OGÓLNE						FORMULARZ				1		
SKRZYŻOWANIE: ZWYCIĘSKA – PĘTLA ZWYCIĘSKA												
POMIAR RUCHU SZCZYT PORANNY												
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <input checked="" type="checkbox"/> Skrzyżowanie 4-wlotowe </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> Skrzyżowanie 3-wlotowe </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> Skrzyżowanie z szerokim pasem dzielącym </div> </div>												
POŁOŻENIE:												
MIEJSCOWOŚĆ:						DUŻA						
SPOSÓB PODPORZĄDKOWANIA WLOTÓW:												
WLOT: C						A-7						
WYSTĘPOWANIE PRZYSTANKÓW:												
WYSTĘPOWANIE POSZERZENIA PASÓW NA WLOCIE PODPORZĄDKOWANYM:												
INNE DANE / INFORMACJE:												
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ												
DANE RUCHOWE						FORMULARZ				2		
Dane dotyczące ruchu pojazdów												
Wlot	A			B			C			D		
Relacja	AL	AW	AP	BL	BW	BP	CL	CW	CP	DL	DW	DP
Natężenie Q_0 [P/h]	0			665			60			834		
Natężenie Q_0 [P/h]	0	0	0	8	657	0	50	0	10	0	824	10
Wskaźnik zmienności ruchu k_{15} [-]	0.97			0.97			0.97			0.97		
Wskaźnik zmienności ruchu k_{15} [-]	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97
Natężenie obliczeniowe Q [P/h]	0			685			62			859		
Natężenie obliczeniowe Q [P/h]	0	0	0	8	677	0	52	0	10	0	849	10
Udział relacji w ruchu na wlocie $Q_r/Q_{wl} \cdot 100$ [%]	0.0	0.0	0.0	1.2	98.8	0.0	83.9	0.0	16.1	0.0	98.8	1.2
Udział samochodów ciężkich i autobusów U_c [%]	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Udział samochodów ciężkich z przyczepą i autobusów przegubowych U_{cp} [%]	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Udział rowerów i motorowerów U_{mr} [%]	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Współczynnik wpływu struktury rodzajowej f_c [-]	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Natężenie obliczeniowe Q [E/h]	0			685			62			859		
Natężenie obliczeniowe Q [E/h]	0	0	0	8	677	0	52	0	10	0	849	10
Dane dotyczące ruchu pieszych												
Wlot	A			B			C			D		
Natężenie Q_P [Ps/h]												
Średnia liczebność grup pieszych n_{Ps} [Ps/gp]												
Natężenie obliczeniowe Q_{ps} [gp/h]												
Długość strefy kolizji l_{pi} [m]												

Prędkość pieszych Vps [m/s]							
Udział czasu blokowanie przez pieszych Utbi [-]							
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ							
DANE RUCHOWE - cd.			FORMULARZ		2cd		
Dane dotyczące geometrii skrzyżowania i organizacji ruchu oraz udziałów natężeń ruchu							
Wlot	B		C		D		
Udziały natężeń dla relacji i pasów	Q [P/h]	mr [%]	mj [%]	Q [P/h]	mr [%]	mj [%]	
pas 1 - L	8	100.0	1.2	52	83.9	100.0	
pas 1 - W				0	0.0		
pas 1 - P				10	16.1		
pas 2 - L			98.8				
pas 2 - W	677	100.0					
pas 2 - P	0	0.0					
Kanalizacja skrótu w prawo	NIE		NIE		NIE		
	Znak A-7: NIE				Znak A-7: NIE		
Krótki pas na drodze nadrzędnej	NIE		-		NIE		
	L. st. pojazdów:		-		L. st. pojazdów:		
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ							
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI WYJŚCIOWEJ Cor				FORMULARZ	3		
Dane dotyczące geometrii skrzyżowania i organizacji ruchu oraz udziałów natężeń ruchu							
Relacja nadrzędna	Natężenie relacji nadrzędnej		Relacja podporządkowana				
			BL	DL	CL	CW	CP
BL	8				1	1	
BW	677			1	1	1	
BP	0			1	0.5	1	
DL	0				1	1	
DW	849		1		1	1	1
DP	10		1		0.5	0.5	0.5
CW	0						
CP	10						
APs				0		0	
BPs							0
CPs			0		0	0	0
DPs					0		
Natężenie relacji nadrzędnych Qn [(P+gp)/h]			859	677	1539	1539	854
Graniczny odstęp czasu tg [s]			5.7	5.2	5.6	5.5	5.4
Odstęp czasu między pojazdami tf [s]			2.5	2.5	3.2	3.3	3.1
Wyjściowa przepustowość relacji Cor [E/h]			448	636	181	187	437
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ							
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI RELACJI					FORMULARZ	4	
Relacja podporządkowana			BL	DL	CP	CW	CL
Wyjściowa przepustowość relacji Cor [E/h]			448	636	437	187	181
Współczynnik wpływu struktury rodzajowej fc [-]			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Udział czasu blokowania relacji Ublr [-]			-	-	-	-	-
Relacja dławiąca			-	-	-	BL	DL

Natężenie relacji dławiącej Qrd [P/h]	-	-	-	8	0	8	0
Przepustowość relacji dławiącej Crd = Cor * fc [P/h]	-	-	-	448	636	448	636
Przepustowość relacji dławiącej pod wpływem sygnalizacji Csrđ = Cor * (1-Ublr) * fc [P/h]	-	-	-	-	-	-	-
prđ = Qrd / Crd [-]	-	-	-	0.018	0.000	0.018	0.000
Współczynnik frd [-]	-	-	-	0.992	1.000	0.992	1.000
Współczynnik fk [-]	-	-	-	-	-	0.992	-
Współczynnik fd [-]	-	-	-	0.992	-	0.992	-
min {Utb _i } [-]							
max {Utb _i } [-]							
Udział łącznego czasu blokowania Utb [-]							
Natężenie relacji nadrzędnych pojazdów + grup pieszych Qn [(P+gp)/h]							
Współczynnik wpływu pieszych fp [-]	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Przepustowość rzeczywista Cr = Cor*fd*fp*f [P/h]	448	636	437	186	186	180	180
Współczynnik wpływu przystanków autobusowych fa [-]	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Przepustowość rzeczywista z uwzględnieniem blokowania przez autobusy Cr [P/h]	448	636	437	186	186	180	180
Przepustowość rzeczywista pod wpływem sygnalizacji Csr [P/h]							

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ

OBLICZENIE PRZEPUSTOWOŚCI I PSR PASÓW RUCHU, WLOTÓW I SKRZYŻOWANIA **FORMULARZ** | 5

Obliczenia przepustowości relacji

Relacje	AL	AW	AP	BL	BW	BP	CL	CW	CP	DL	DW	DP
Natężenie relacji Qr [P/h]	0	0	0	8	677	0	52	0	10	0	849	10
Udział relacji w ruchu na pasie mr [%]				1.2	98.8	0.0	83.9	0.0	16.1	0.0	98.8	1.2
Przepustowość relacji Cr [P/h]	0	0	0	448	1700	1700	180	186	437	636	1700	1700

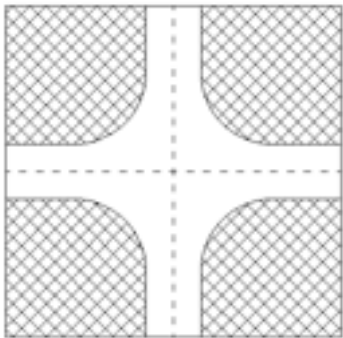
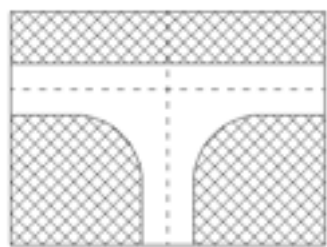
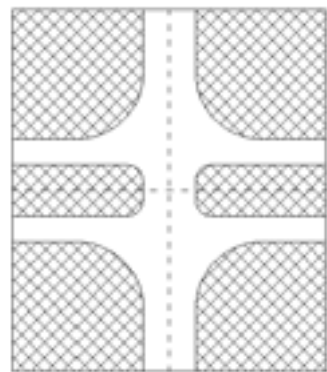
Obliczenia przepustowości i PSR pasów

Wloty	B		C		D	
Pasy	B2	B1	C1	C2	D1	D2
Relacje na pasie ruchu j	L	W, P	L, W, P	L, W, P	L, W, P	L, W, P
Natężenie ruchu na pasie Qj [P/h]	8	677	62	62	859	859
Udział natężenia na pasie w ruchu na wlocie mj [%]	1.2	98.8	100.0	100.0	100.0	100.0
Przepustowość pasa ruchu Cj [P/h]	448	1700	199	199	1700	1700
Stopień wykorzystania przepustowości pasa ruchu j pj [-] [P/h]	0.018	0.398	0.312	0.312	0.505	0.505
Rezerwa przepustowości pasa ruchu deltaCj = Cj - Qj [P/h]	440	1023	137	137	841	841
Strata czasu dj [s/P]	7.0	-	27.2	27.2	2.6	2.6
Miarodajna długość kolejki Kjm [P]	1	-	1	1	3	3
Przeciętna długość stanowiska pojazdu w kolejce lp [m]	6.20	6.20	6.20	6.20	6.20	6.20
Długość (zasięg) kolejki Lk [m]	6.20	-	8.26	8.26	18.86	18.86
PSR	I	I	II	II	I	I

Obliczenia przepustowości i PSR wlotów oraz skrzyżowania

Wloty	B	C	D
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]	685	62	859
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]	-	199	-
Stopień wykorzystania przepustowości wlotu pwl [-]	0.319	0.312	0.505
Rezerwa przepustowości wlotu delta Cwl = Cwl- Qwl	-	137	-
Strata czasu dwl [s/P]	0.1	27.2	2.6
PSR	I	II	I
Strata czasu dsk [s/P]	2.5		

* W formularzu zmieniono położenie wierszy w celu jednoznacznego pogrupowania danych dla relacji, pasów i wlotów

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ												
DANE OGÓLNE						FORMULARZ				1		
SKRZYŻOWANIE: ZWYCIĘSKA – PĘTLA ZWYCIĘSKA												
POMIAR RUCHU SZCZYT POPOŁUDNIOWY												
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <input checked="" type="checkbox"/> Skrzyżowanie 4-wlotowe </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> Skrzyżowanie 3-wlotowe </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> Skrzyżowanie z szerokim pasem dzielącym </div> </div>												
POŁOŻENIE:												
MIEJSCOWOŚĆ:						DUŻA						
SPOSÓB PODPORZĄDKOWANIA WLOTÓW:												
WLOT: C						A-7						
WYSTĘPOWANIE PRZYSTANKÓW:												
WYSTĘPOWANIE POSZERZENIA PASÓW NA WLOCIE PODPORZĄDKOWANYM:												
INNE DANE / INFORMACJE:												
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ												
DANE RUCHOWE						FORMULARZ				2		
Dane dotyczące ruchu pojazdów												
Wlot	A			B			C			D		
Relacja	AL	AW	AP	BL	BW	BP	CL	CW	CP	DL	DW	DP
Natężenie Q_0 [P/h]	0			386			15			914		
Natężenie Q_0 [P/h]	0	0	0	6	380	0	10	0	5	0	894	20
Wskaźnik zmienności ruchu k_{15} [-]	0.97			0.97			0.97			0.97		
Wskaźnik zmienności ruchu k_{15} [-]	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97
Natężenie obliczeniowe Q [P/h]	0			398			15			943		
Natężenie obliczeniowe Q [P/h]	0	0	0	6	392	0	10	0	5	0	922	21
Udział relacji w ruchu na wlocie $Q_r/Q_w \cdot 100$ [%]	0.0	0.0	0.0	1.5	98.5	0.0	66.7	0.0	33.3	0.0	97.8	2.2
Udział samochodów ciężkich i autobusów U_c [%]	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Udział samochodów ciężkich z przyczepą i autobusów przegubowych U_{cp} [%]	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Udział rowerów i motorowerów U_{mr} [%]	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Współczynnik wpływu struktury rodzajowej f_c [-]	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Natężenie obliczeniowe Q [E/h]	0			398			15			943		
Natężenie obliczeniowe Q [E/h]	0	0	0	6	392	0	10	0	5	0	922	21
Dane dotyczące ruchu pieszych												
Wlot	A			B			C			D		
Natężenie Q_P [Ps/h]												
Średnia liczebność grup pieszych n_{Ps} [Ps/gp]												
Natężenie obliczeniowe Q_{ps} [gp/h]												
Długość strefy kolizji l_{pi} [m]												

Prędkość pieszych Vps [m/s]					
Udział czasu blokowanie przez pieszych Utbi [-]					
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ					
DANE RUCHOWE - cd.			FORMULARZ		2cd
Dane dotyczące geometrii skrzyżowania i organizacji ruchu oraz udziałów natężeń ruchu					
Wlot	B			C	
Udziały natężeń dla relacji i pasów	Q [P/h]	mr [%]	mj [%]	Q [P/h]	mr [%]
pas 1 - L	6	100.0	1.5	10	66.7
pas 1 - W				0	0.0
pas 1 - P				5	33.3
pas 2 - L			98.5		
pas 2 - W	392	100.0			
pas 2 - P	0	0.0			
Kanalizacja skrętu w prawo	NIE			NIE	
	Znak A-7: NIE			Znak A-7: NIE	
Krótki pas na drodze nadrzędnej	NIE			-	
	L. st. pojazdów:			-	
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ					
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI WYJŚCIOWEJ Cor				FORMULARZ	
Dane dotyczące geometrii skrzyżowania i organizacji ruchu oraz udziałów natężeń ruchu					
Relacja nadrzędna	Natężenie relacji nadrzędnej		Relacja podporządkowana		
			BL	DL	CL
BL	6				1
BW	392			1	1
BP	0			1	0.5
DL	0				1
DW	922		1		1
DP	21		1		0.5
CW	0				
CP	5				
APs				0	
BPs					
CPs			0		0
DPs					0
Natężenie relacji nadrzędnych Qn [(P+gp)/h]			943	392	1331
Graniczny odstęp czasu tg [s]			5.7	5.2	5.6
Odstęp czasu między pojazdami tf [s]			2.5	2.5	3.2
Wyjściowa przepustowość relacji Cor [E/h]			399	897	231
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ					
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI RELACJI				FORMULARZ	
Relacja podporządkowana			BL	DL	CP
Wyjściowa przepustowość relacji Cor [E/h]			399	897	400
Współczynnik wpływu struktury rodzajowej fc [-]			1.000	1.000	1.000
Udział czasu blokowania relacji Ublr [-]			-	-	-
Relacja dławiąca			-	-	-

Natężenie relacji dławiącej Qrd [P/h]	-	-	-	6	0	6	0											
Przepustowość relacji dławiącej Crd = Cor * fc [P/h]	-	-	-	399	897	399	897											
Przepustowość relacji dławiącej pod wpływem sygnalizacji Csrđ = Cor *(1-Ublr)* fc [P/h]	-	-	-	-	-	-	-											
prd = Qrd / Crd [-]	-	-	-	0.015	0.000	0.015	0.000											
Współczynnik frd [-]	-	-	-	0.994	1.000	0.994	1.000											
Współczynnik fk [-]	-	-	-	-	-	0.994	-											
Współczynnik fd [-]	-	-	-	0.994	-	0.994	-											
min {Utb} [-]																		
max {Utb} [-]																		
Udział łącznego czasu blokowania Utb [-]																		
Natężenie relacji nadrzędnych pojazdów + grup pieszych Qn [(P+gp)/h]																		
Współczynnik wpływu pieszych fp [-]	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000											
Przepustowość rzeczywista Cr = Cor*fd*fp*f [P/h]	399	897	400	237	230	230	230											
Współczynnik wpływu przystanków autobusowych fa [-]	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0											
Przepustowość rzeczywista z uwzględnieniem blokowania przez autobusy Cr [P/h]	399	897	400	237	230	230	230											
Przepustowość rzeczywista pod wpływem sygnalizacji Csr [P/h]																		
OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ																		
OBLICZENIE PRZEPUSTOWOŚCI I PSR PASÓW RUCHU, WLOTÓW I SKRZYŻOWANIA						FORMULARZ	5											
Obliczenia przepustowości relacji																		
Relacje	AL	AW	AP	BL	BW	BP	CL	CW	CP	DL	DW	DP						
Natężenie relacji Qr [P/h]	0	0	0	6	392	0	10	0	5	0	922	21						
Udział relacji w ruchu na pasie mr [%]				1.5	98.5	0.0	66.7	0.0	33.3	0.0	97.8	2.2						
Przepustowość relacji Cr [P/h]	0	0	0	399	1700	1700	230	237	400	897	1700	1700						
Obliczenia przepustowości i PSR pasów																		
Wloty			B		C		D											
Pasy			B2	B1	C1	D1												
Relacje na pasie ruchu j			L	W, P	L, W, P	L, W, P												
Natężenie ruchu na pasie Qj [P/h]			6	392	15	943												
Udział natężenia na pasie w ruchu na wlocie mj [%]			1.5	98.5	100.0	100.0												
Przepustowość pasa ruchu Cj [P/h]			399	1700	268	1700												
Stopień wykorzystania przepustowości pasa ruchu j pj [-] [P/h]			0.015	0.231	0.056	0.555												
Rezerwa przepustowości pasa ruchu deltaCj = Cj - Qj [P/h]			393	1308	253	757												
Strata czasu dj [s/P]			8.1	-	13.8	3.2												
Miarodajna długość kolejki Kjm [P]			1	-	1	4												
Przeciętna długość stanowiska pojazdu w kolejce lp [m]			6.20	6.20	6.20	6.20												
Długość (zasięg) kolejki Lk [m]			6.20	-	6.20	22.95												
PSR			I	I	I	I												
Obliczenia przepustowości i PSR wlotów oraz skrzyżowania																		
Wloty			B		C		D											
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]			398	15	943													
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]			-	268	-													
Stopień wykorzystania przepustowości wlotu pwl [-]			0.190	0.056	0.555													
Rezerwa przepustowości wlotu deltaCwl = Cwl- Qwl			-	253	-													
Strata czasu dwl [s/P]			0.1	13.8	3.2													
PSR			I	I	I													
Strata czasu dsk [s/P]			2.4															

* W formularzu zmieniono położenie wierszy w celu jednoznacznego pogrupowania danych dla relacji, pasów i wlotów

7. PROGNOZA NATĘŻENIA RUCHU

Inwestycja kubaturowa będzie generowała dodatkowy ruch pojazdów oraz pieszy i rowerowy.

7.1. Pojazdy

Zaprojektowano 183 mieszkania o powierzchni użytkowej równej 8905 m², co daje średnią wielkość mieszkania równą 48,66 m². Zakłada się możliwość wprowadzenia zmian w strukturze i układzie mieszkań na etapie wykonywania projektu budowlanego. Przyjęto margines o wartości 10% zarówno w jedną jak i drugą stronę:

- o projektowany PUM – 8905 m²
- o zakładany minimalny PUM – 8015 m²
- o zakładany maksymalny PUM – 9795 m²
- o projektowana liczba mieszkań – 183 sztuk
- o zakładana minimalna liczba mieszkań – 165 sztuk
- o zakładana maksymalna liczba mieszkań – 202 sztuk
- o **projektowana liczba miejsc postojowych – 275 sztuk**
- o zakładana minimalna liczba miejsc postojowych – 248 sztuk
- o zakładana maksymalna liczba miejsc postojowych – 303 sztuk

Liczba miejsc postojowych naziemnych: 18

Liczba miejsc postojowych w garażu wbudowany: 257

Nie przewidziano działalności handlowej lub usługowej na terenie przedmiotowego zamierzenia

Liczba indywidualnych podróży samochodami osobowymi wyniesie w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym 50% dostępnych miejsc parkingowych, czyli 138. Przewidziano rozptyw indywidualnych podróży samochodami osobowymi w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym. Przedstawiono je w formie graficznej w części rysunkowej analizy.

7.2. Piesi

W inwestycji będą 183 mieszkania. Przyjęto, że na każde mieszkanie przypadać będzie 2.26 osoby. Ruchliwość każdego mieszkańca w ciągu doby wynosi 1,87 podróży, zatem 183 mieszkań będzie generować:

$183 \times 2,26 \times 1,87 = 773$ podróży na dobę.

Poprzez analogię do podobnych obiektów w aglomeracji wrocławskiej przyjęto, że z ogólnej liczby podróży, 40 % stanowić będą podróże indywidualne samochodami osobowymi.

Pieszo, rowerami, komunikacją zbiorową porusza się więc 60% mieszkańców, co generuje 464 podróży w ciągu doby w obydwu kierunkach, czyli w jednym kierunku połowę tj. 232. Połowa mieszkańców będzie się przemieszczała w szczytach komunikacyjnych. Część dotrze do miejsca docelowego pieszo lub rowerem. Komunikację zbiorową obciążą w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym 80 osób. Będą oni mieli do dyspozycji linie autobusowe, których trasy są bezpośrednio przy planowanej inwestycji (112, 113, 127, 144, 913, 259). Obserwację przeprowadzone podczas pomiarów ruchu ujawniły, że autobusy jeżdżą w rejonie planowanej inwestycji mają rezerwę na kolejnych pasażerów.

Bardzo ważną alternatywą dla pasażerów chcących dojechać do centrum Wrocławia jest pociąg. Odległość do stacji Wrocław Partynice wynosi 910 metrów. Pociąg na Dworzec Główny odjeżdża ze stacji Partynice rano o 6:08, 6:45, 7:06, a popołudniu rusza w kierunku stacji Partynice z Dworca Głównego o 14:48, 15:34, 16:34, 17:28. Podróż trwa 8-10 minut. Ze stacji Wrocław Partynice można pojechać także w kierunku Trzebnicy, Świdnicy, Kobierzyc.

7.3. Rowerzyści

Zagospodarowanie terenu wokół projektowanych budynków przewiduje wykonanie elementów małej architektury, takich jakich stojaki na rowery. Inwestycja zapewnia bezpieczne połączenie planowanymi drogami wewnętrznymi z istniejącą strukturą rowerową.

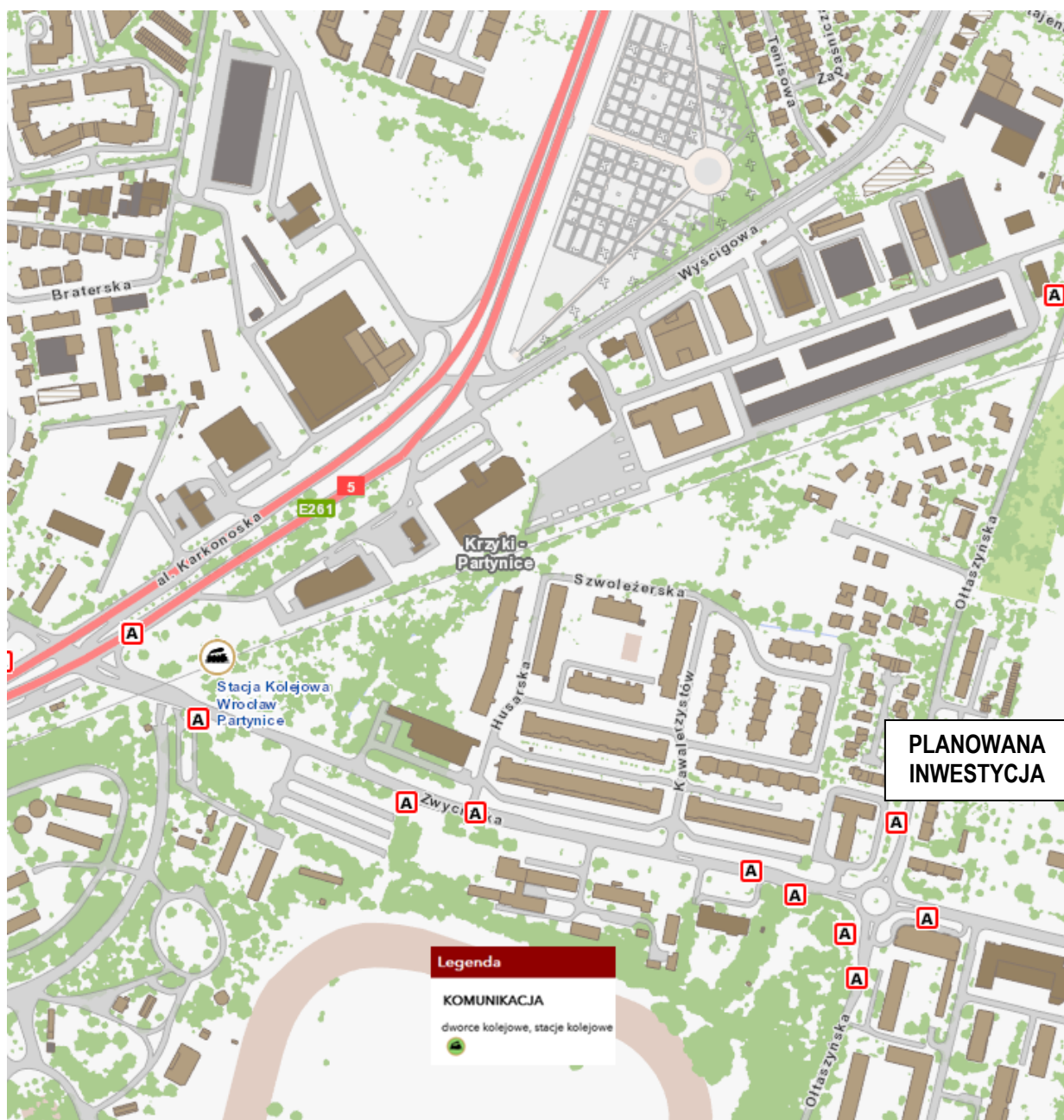
8. POŁĄCZENIE PLANOWANEJ INWESTYCJI KUBATUROWEJ Z UKŁADEM DROGOWYM WROCŁAWIA

8.1 Komunikacja zbiorowa.

W bezpośrednim otoczeniu planowanej inwestycji przebiegają licznie linie autobusowe oraz znajduje stacja kolejowa PKP – Wrocław Partyńce.



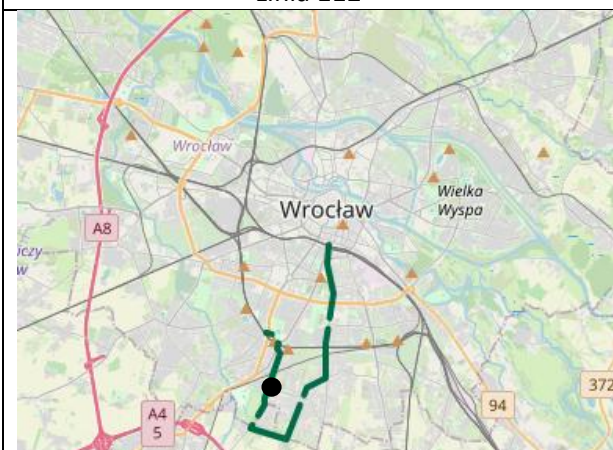
Rys. nr 3. Przystanki autobusowe



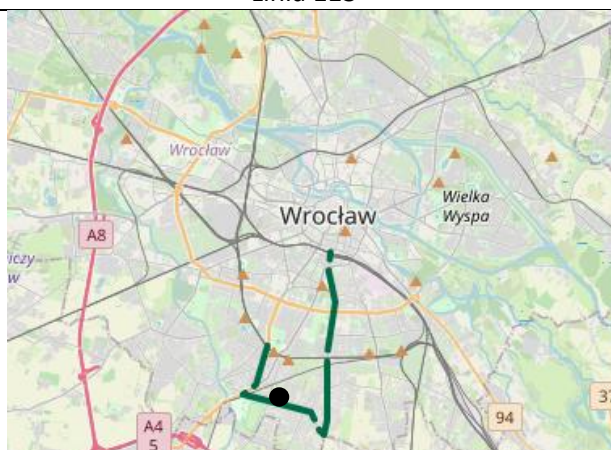
Rys. nr 4. Stacja PKP Wrocław Partyńce

Poglądowe trasy komunikacji zbiorowej przejeżdżającej w okolicy planowanej inwestycji.

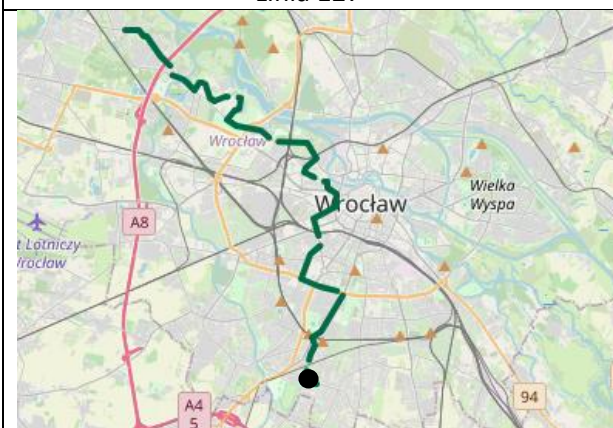
Linia 112



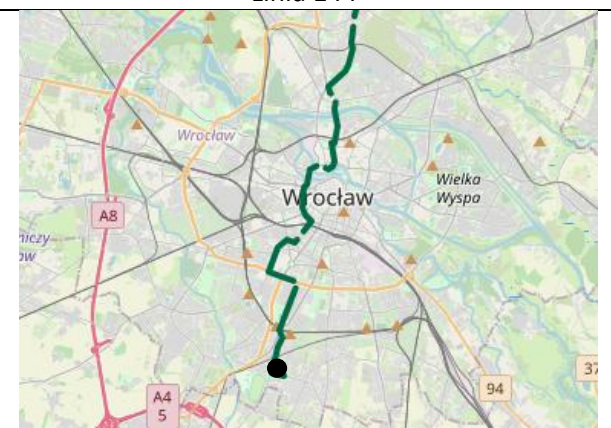
Linia 113



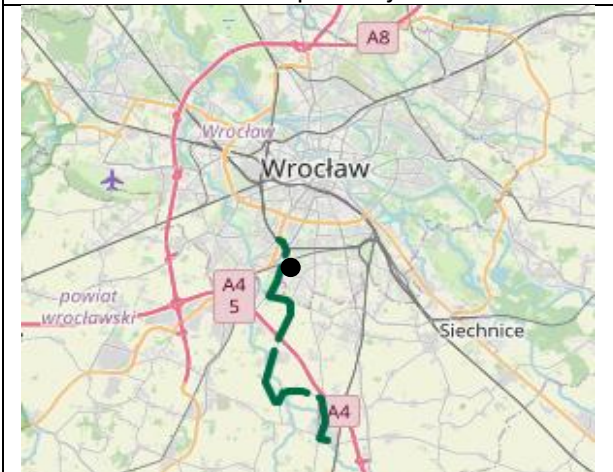
Linia 127



Linia 144



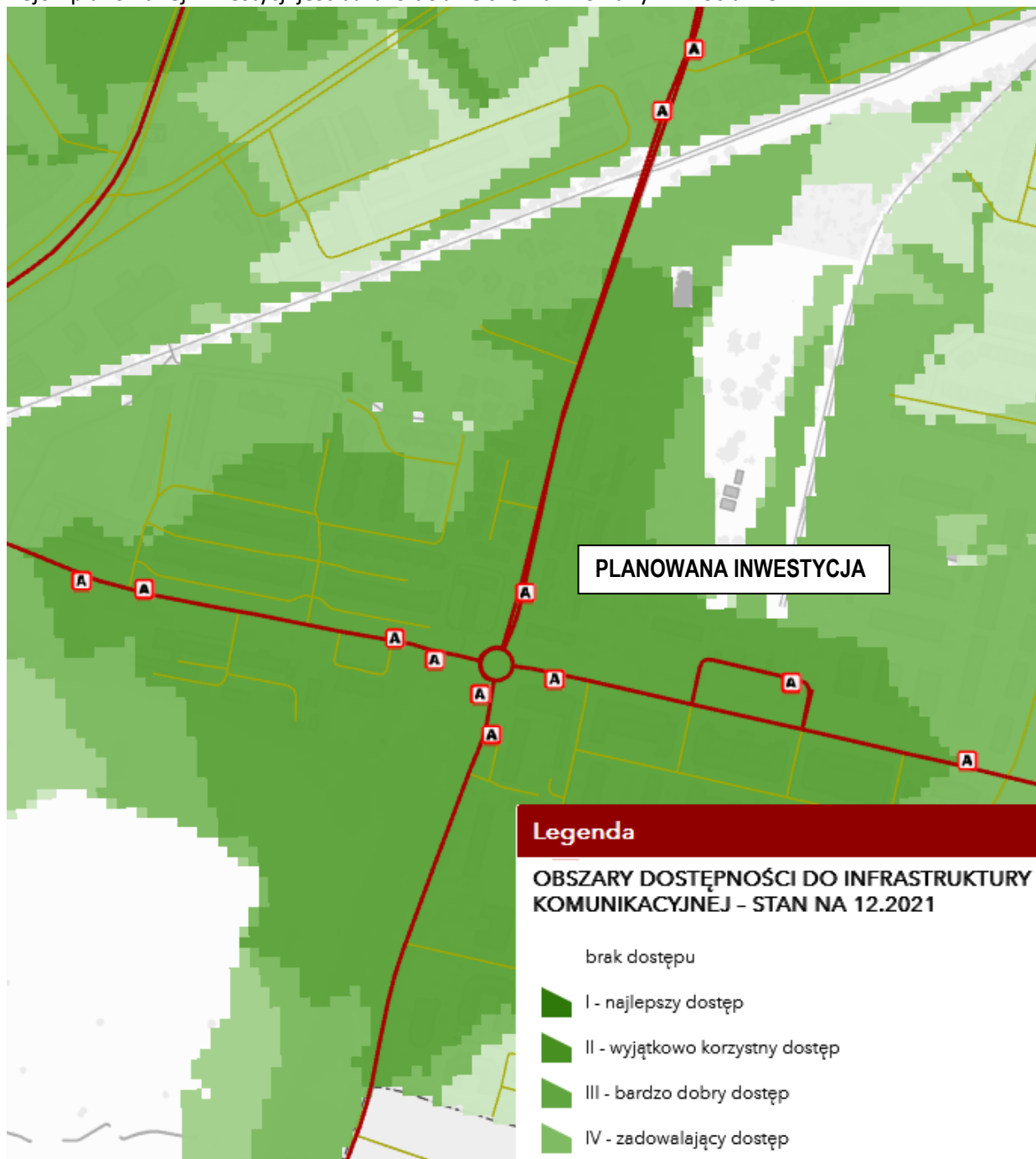
Linia 913 podmiejska



Linia 259 nocna



Rejon planowanej inwestycji jest bardzo dobrze skomunikowany z Wrocławiem.

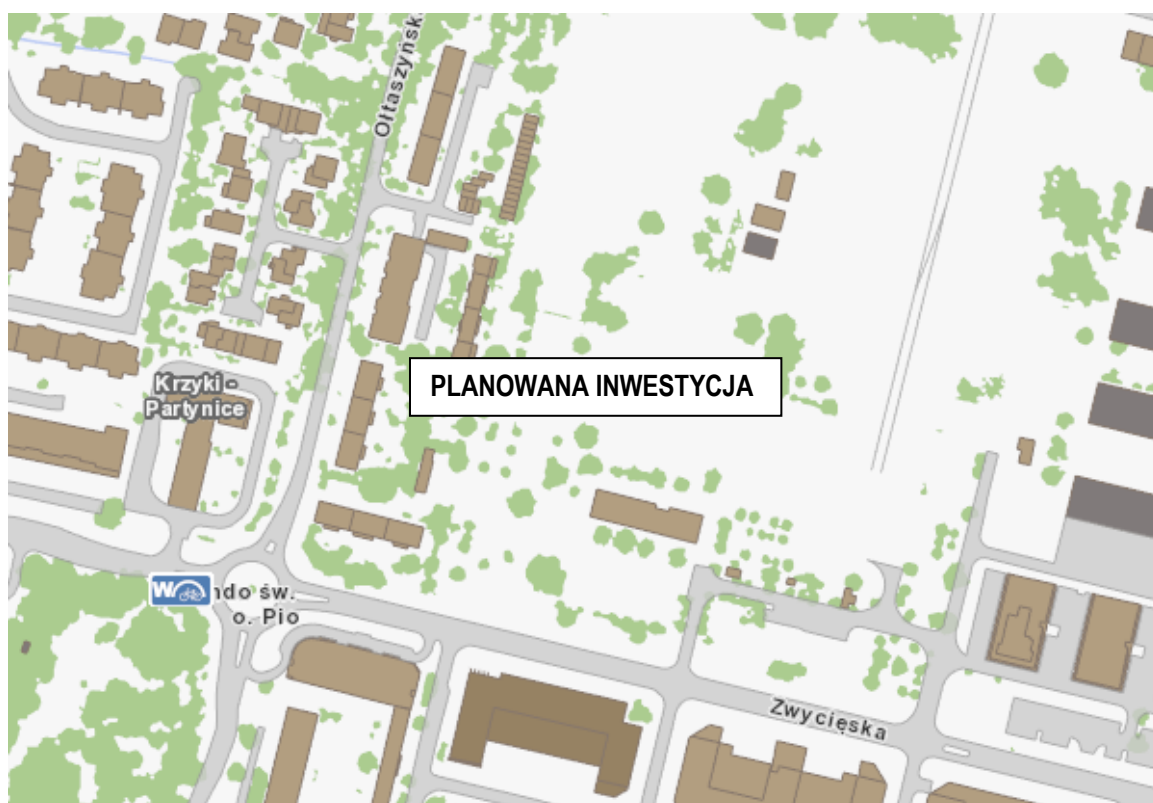


Rys. nr 5. Obszary dostępności do infrastruktury komunikacyjnej.

8.2. Trasy rowerowe.

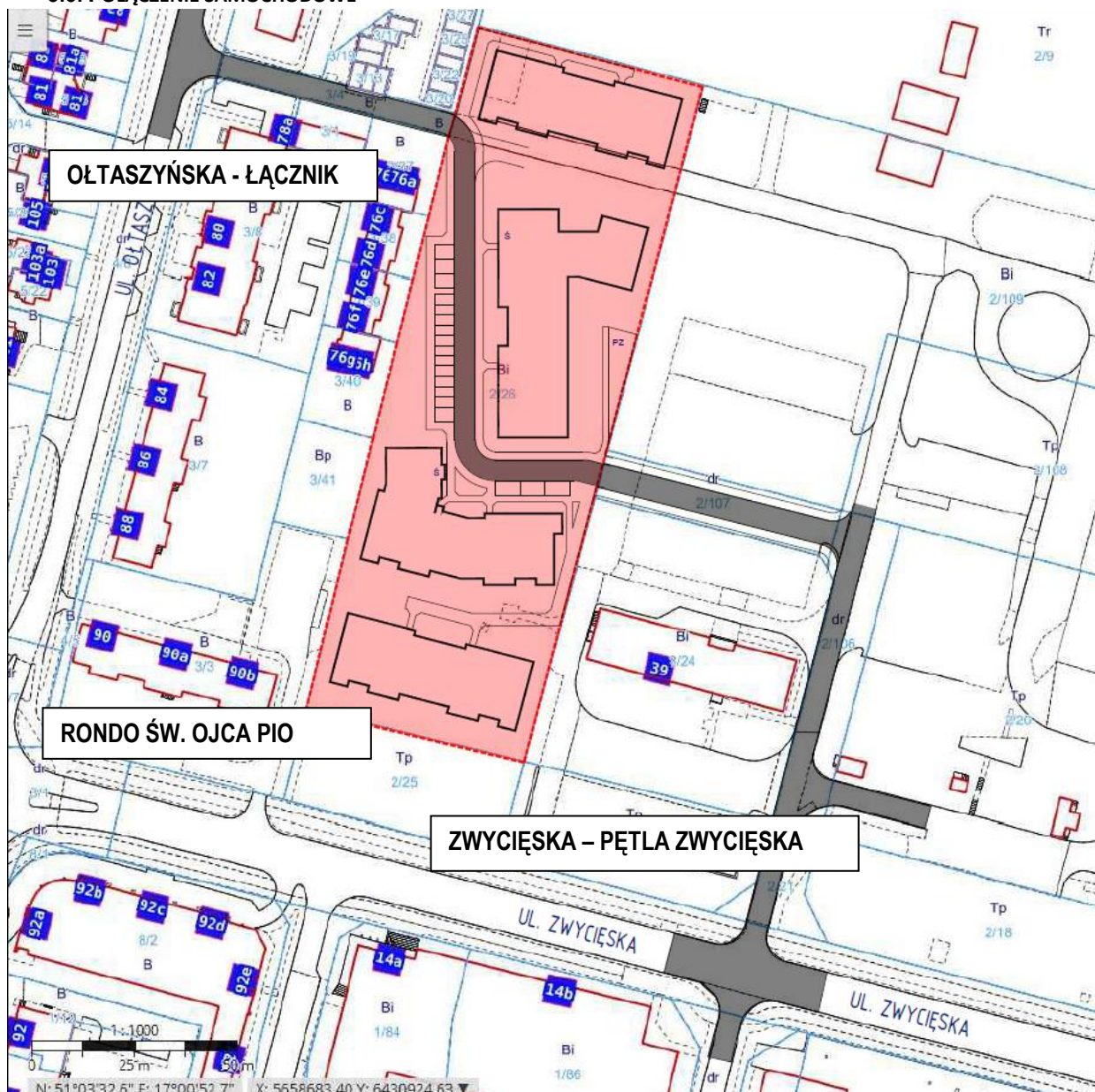


Rys. nr 6. Drogi rowerowe w pobliżu planowanej inwestycji



Rys. nr 7. Stacja roweru miejskiego w pobliżu planowanej inwestycji

8.3. POŁĄCZENIE SAMOCHODOWE



Rys. nr 8. Projekt układu komunikacyjnego

9. Projektowane zmiany w układzie drogowym

Planowane zamierzenie opiera się na istniejącym układzie drogowym. Działka nr 2/26 posiada dostęp do drogi publicznej z dwóch stron: od strony zachodniej do ulicy Ołtaszyńskiej (dz. nr 3/4) oraz od strony wschodniej do ulicy Zwycięskiej (dz. o nr: 2/107, 2/106, 2/21). Planowana jest jednak ingerencja w istniejący układ drogowy.

Projektowana jest droga publiczna wraz z obustronnymi chodnikami stanowiąca połączenie z pętlą Zwycięska. W związku z wyznaczonym trójkątem widoczności na skrzyżowaniu Ołtaszyńska – łącznik do Inwestycji planowana jest instalacja znaku B-20.



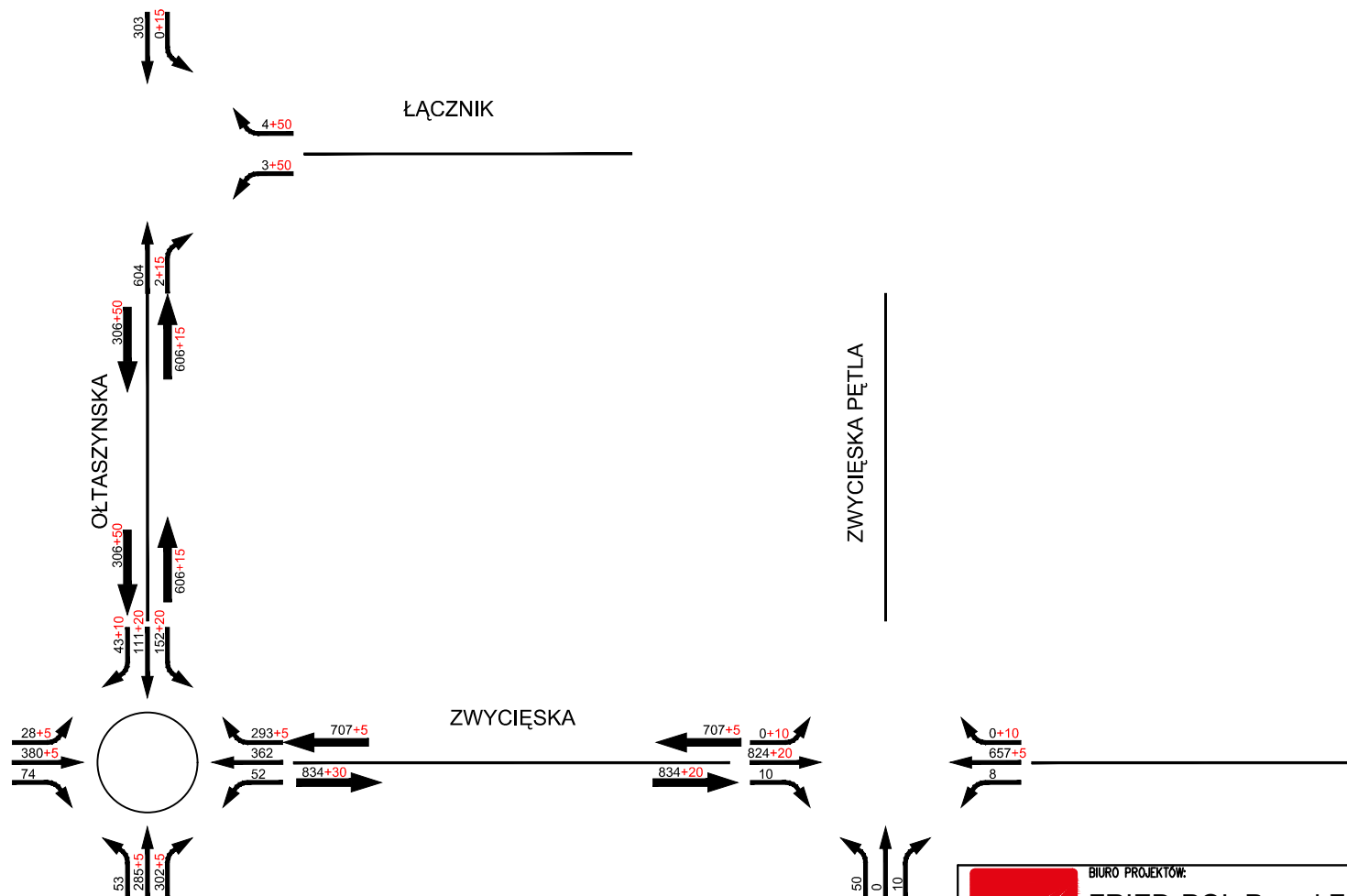
Rys. nr 9. Projektowana droga publiczna łącząca inwestycję z infrastrukturą miejską

10. Ocena przepustowości

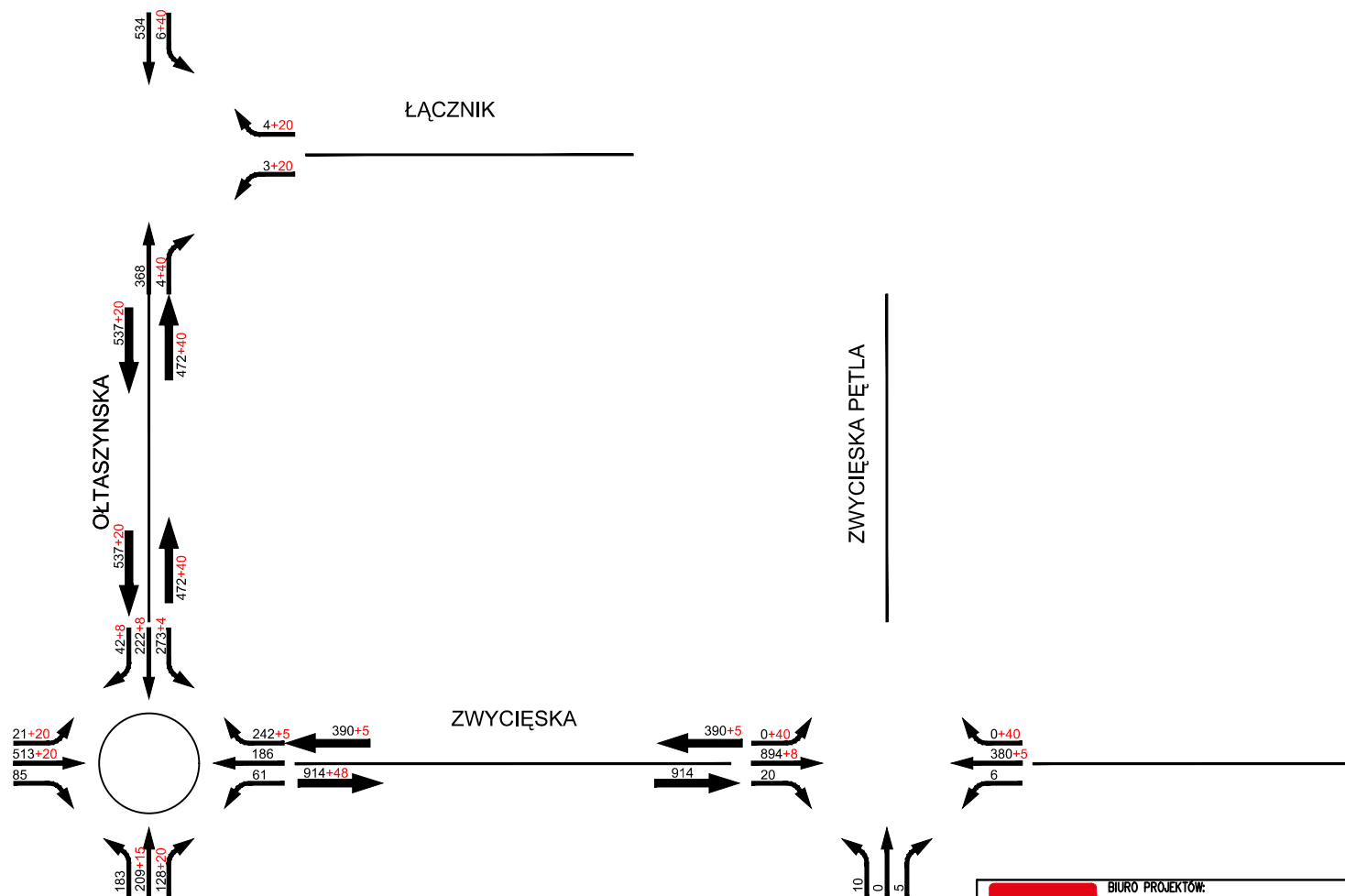
Na potrzeby oceny przepustowości do zmierzonych w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym liczby pojazdów dodano prognozowany ruch generowany przez inwestycję przy Zwycięskiej we Wrocławiu (na działce nr 2/26, AM-11 obr. Partynice).

Liczba indywidualnych podróży samochodami osobowymi wyniesie w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym 50% dostępnych miejsc parkingowych, czyli 138. Przewidziano rozptył indywidualnych podróży samochodami osobowymi w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym. Przedstawiono je w formie graficznej w części rysunkowej analizy.

Ponownie obliczono przepustowości, a wyniki zaprezentowano w tabelach.



<div> <div>  <div> BIURO PROJEKTÓW: FRIED-POL Paweł Fried ul. Kłodnicka 2, 54-218 Wrocław tel. 071 727 10 02, e-mail: biuro@friedpol.pl </div> </div> </div>			
BRANZA:			STADIUM:
DROGI			PBIW
ZESPÓŁ PROJEKTOWY		UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT:		416/01/DUW	
mgr inż. Paweł Fried			
ASYSTENT:		-	
TYTUŁ RYSUNKU:			
PROGNOZA RUCHU SZCZYT PORANNY			
SKALA:	DATA:	NR RYSUNKU:	WYDANIE:
1:500	15.02.2025		



<div> <div>  <div> BIURO PROJEKTÓW: FRIED-POL Paweł Fried ul. Kłodnicka 2, 54-218 Wrocław tel. 071 727 10 02, e-mail: biuro@friedpol.pl </div> </div> </div>			
BRANŻA:			STADIUM:
DROGI			PBIW
ZESPÓŁ PROJEKTOWY		UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT:		416/01/DUW	
mgr inż. Paweł Fried			
ASYSTENT:		-	
TYTUŁ RYSUNKU:			
PROGNOZA RUCHU SZCZYT POPOŁUDNIOWY			
SKALA:	DATA:	NR RYSUNKU:	WYDANIE:
1:500	15.02.2025		