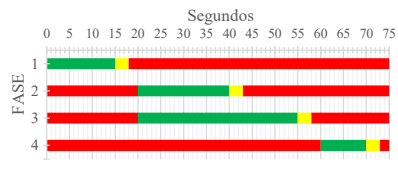


Norte				MOVI 5	92		
	17:00 A 17:15	7	0	0	11	18	76
	17:15 A 17:30	9	0	0	14	23	
	17:30 A 17:45	8	2	2	10	22	
	17:45 A 18:00	6	1	0	6	13	
	17:00 A 17:15	12	2	0	17	31	107
	17:15 A 17:30	11	2	0	10	23	
	17:30 A 17:45	9	2	1	10	22	
	17:45 A 18:00	15	3	0	13	31	
				MOVI 1	1265		
	17:00 A 17:15	90	95	20	130	335	1265
	17:15 A 17:30	80	130	25	110	345	
	17:30 A 17:45	80	80	20	95	275	
	17:45 A 18:00	80	100	0	130	310	
	17:00 A 17:15	90	18	7	200	315	1264
	17:15 A 17:30	70	15	10	245	340	
	17:30 A 17:45	65	23	13	258	359	
	17:45 A 18:00	70	9	5	166	250	
Sur				MOVI 2	1745		
	6:00 A 6:15	170	36	10	195	411	1684
	6:15 A 6:30	215	25	5	230	475	
	6:30 A 6:45	190	31	7	220	448	
	6:45 A 7:00	140	15	5	190	350	
	6:00 A 6:15	82	38	3	325	448	1806
	6:15 A 6:30	107	39	11	345	502	
	6:30 A 6:45	77	37	21	325	460	
	6:45 A 7:00	62	41	8	285	396	
				MOVI 9 (2)	193		
	6:00 A 6:15	30	1	0	30	61	226
	6:15 A 6:30	9	0	0	20	29	
	6:30 A 6:45	13	0	0	59	72	
	6:45 A 7:00	14	0	0	50	64	
	6:00 A 6:15	5	0	0	34	39	159
	6:15 A 6:30	11	0	0	38	49	
	6:30 A 6:45	6	1	0	31	38	
	6:45 A 7:00	1	1	0	31	33	

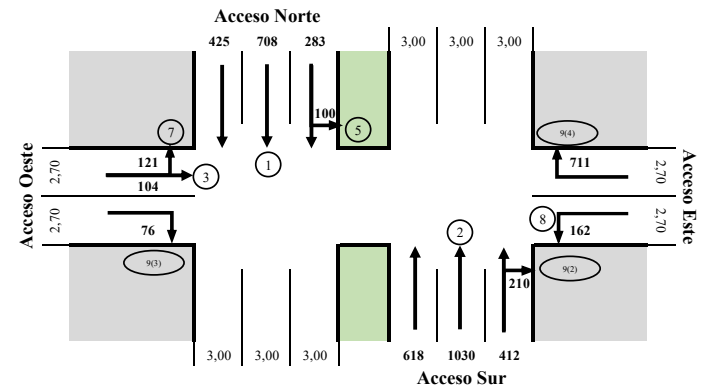
Oeste				MOVI 3	88		
	13:00 A 13:15	13	0	1	20	34	121
	13:15 A 13:30	15	0	0	22	37	
	13:30 A 13:45	9	0	0	10	19	
	13:45 A 14:00	8	0	2	21	31	
	13:00 A 13:15	2	0	0	7	9	54
	13:15 A 13:30	6	0	0	6	12	
	13:30 A 13:45	8	0	1	10	19	
	13:45 A 14:00	6	0	0	8	14	
				MOVI 7	105		
	13:00 A 13:15	13	0	1	30	44	140
	13:15 A 13:30	15	0	0	25	40	
	13:30 A 13:45	9	0	0	10	19	
	13:45 A 14:00	8	0	1	28	37	
	13:00 A 13:15	2	0	0	12	14	69
	13:15 A 13:30	6	0	0	10	16	
	13:30 A 13:45	8	0	0	10	18	
	13:45 A 14:00	6	0	1	14	21	
				MOVI 9(3)	60		
	13:00 A 13:15	13	0	0	12	25	83
	13:15 A 13:30	15	0	0	10	25	
	13:30 A 13:45	9	0	0	8	17	
	13:45 A 14:00	8	0	0	8	16	
	13:00 A 13:15	2	0	0	3	5	36
	13:15 A 13:30	6	0	0	4	10	
	13:30 A 13:45	8	0	0	2	10	
	13:45 A 14:00	6	0	0	5	11	
Este							
				MOVI 8	162		
	10:30 A 10:45	9	1	3	16	29	132
	10:45 A 11:00	13	0	0	18	31	
	11:00 A 11:15	13	1	6	21	41	
	11:15 A 11:30	8	3	1	19	31	
	11:30 A 11:45	7	1	2	23	33	192
	11:45 A 12:00	6	1	25	20	52	
	12:00 A 12:15	17	0	10	24	51	
	12:15 A 12:30	25	1	7	23	56	
				9 (4)	711		
	10:30 A 10:45	15	1	4	81	101	396
	10:45 A 11:00	7	1	2	62	72	
	11:00 A 11:15	18	2	13	77	110	
	11:15 A 11:30	22	10	6	75	113	
	11:30 A 11:45	56	2	21	103	182	1025
	11:45 A 12:00	115	1	57	102	275	
	12:00 A 12:15	130	1	20	145	296	
	12:15 A 12:30	82	2	33	155	272	

ACCESO	FASE	R	V	A	R
ESTE	1	0	15	3	57
SUR	2	20	20	3	32
NORTE	3	20	35	3	17
OESTE	4	60	10	3	2
		Ta	3		12
		L			20



Acceso	Movimiento	Volumen V (Veh/h)	FHMD	Ancho de carril	Número de carriles
Norte	1	1416	0,93	3,00	3
	5	100			
Sur	2	2060	0,92	3,00	3
	9(2)	210			
Oeste	3	104	0,9	2,70	2
	7	121			
	9(3)	76			
Este	8	162	0,88	2,70	2
	9(4)	711			

ACCESOS	NORTE			SUR			OESTE			ESTE		
Sentido del flujo vehicular	S			N			E			W		
Grupos de movimiento	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Volúmenes V (Veh/h)	100	1416	-	-	2060	210	121	104	76	162	-	711
FHMD	0,93	0,93	-	-	0,92	0,92	0,9	0,9	0,9	0,88	-	0,88
Flujo ajustado v (Veh/h)	108	1523	-	-	2239	228	134	116	84	184	-	808
Grupo de carriles	TL	-	-	-	TR	-	TL	-	R	L	-	R
Número de carriles grupo Ni	3	-	-	-	3	-	1	-	1	1	-	1
Flujo del grupo vi (Veh/h)	1630	-	-	-	2467	-	250	-	84	184	-	808
Proporción de Vueltas PL o PR	0,07	-	-	-	0,09	-	0,54	-	1,00	1,00	-	1,00



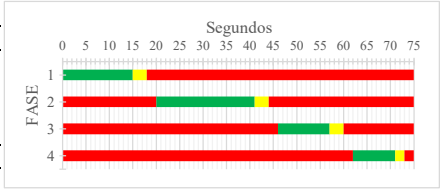
ACCESOS	NORTE	SUR	OESTE		ESTE	
Sentido del flujo vehicular	S	N	E		W	
Grupo de carriles	TL	TR	TL	R	L	R
Número de carriles grupo N_i	3	3	1	1	1	1
Flujo de saturación base S_0 (autos/h verde/carril)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de ajuste por ancho de carriles f_w	0,93	0,93	0,90	0,90	0,90	0,90
Factor de ajuste por vehículos pesados f_{HV}	0,96	0,95	0,98	0,98	0,95	0,95
Factor de ajuste por pendiente de acceso f_p	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de ajuste por estacionamiento f_p	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de ajuste por bloqueo de buses f_{bb}	0,86	0,69	1,00	1,00	0,97	0,97
Factor de ajuste por tipo de área f_a	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de ajuste por utilización de carriles f_{LU}	0,77	0,80	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de ajuste por vueltas a la izquierda f_L	1,00	1,00	0,97	1,00	0,95	1,00
Factor de ajuste por vueltas a la derecha f_R	1,00	0,99	1,00	0,85	1,00	0,85
Flujo de saturación ajustado S_i (Veh/h verde)	3384	2738	1625	1418	1496	1335

ACCESOS	NORTE	SUR	OESTE		ESTE	
Sentido del flujo vehicular	S	N	E		W	
Grupo de carriles	TL	TR	TL	R	L	R
Fase	3	2	4	4	1	1
Tasa de flujo ajustado del grupo v_i (Veh/h)	1630	2467	250	84	184	808
Flujo de saturación ajustado S_i (Veh/h verde)	3384	2738	1625	1418	1496	1335
Tiempo verde efectivo g_i (Seg)	35	20	10	10	15	15
Relación de verde g_i/C	0,47	0,27	0,13	0,13	0,20	0,20
Proporción de llegadas durante el verde P_i	0,31	0,18	0,13	0,13	0,13	0,13
Capacidad del grupo de carriles C_i (Veh/h)	1579	730	217	189	299	267
Relación volumen a capacidad $X_i = v_i/C_i$	1,03	3,38	1,15	0,45	0,62	3,03
Relación de flujo v_i/S_i	0,48	0,90	0,15	0,06	0,12	0,61
Grupo de carriles críticos por fase	x	x	x			x

Grado de saturación crítico X_c	292,1%	Sí el grado de saturación es mayor al 100%, el volumen supera la capacidad de la intersección, por ende, el nivel de servicio es F. No se procede con la metodología puesto que ya sabemos el nivel de servicio que presentará.				
---	--------	---	--	--	--	--

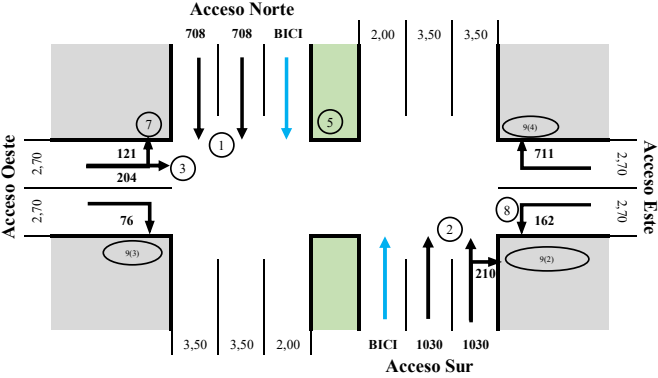
Componente	Norte	Sur	Oeste	Este
Camiones(%)	4	5	2,5	5,8
Pendiente(%)	-0,5	0,5	0	0
Buses	103	234	0	7
Ubicación	Fuera del centro			
Intersección	Prefijada			
Tipo de llegada	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 3	Tipo 2
Rp	0,67	0,67	1	0,67

ACCESO	FASE	TR	2	C	75
ESTE	1	R	V	A	R
SUR-NORTE	2	0	15	3	57
OESTE	3	20	21	3	31
PEATONAL	4	46	11	3	15
		62	9	2	2
		Ta	3	12	
		L	20		



Acceso	Movimiento	Volumen V (Veh/h)	FHMD	Ancho de carril	Número de carriles
Norte	1	1416	0,93	3,50	2
Sur	2	2060	0,92	3,50	2
	9(2)	210			
Oeste	3	204	0,9	2,70	2
	7	121			
	9(3)	76			
Este	8	162	0,88	2,70	2
	9(4)	711			

ACCESOS	NORTE			SUR			OESTE			ESTE		
Sentido del flujo vehicular	S			N			E			W		
Grupos de movimiento	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Volúmenes V (Veh/h)	-	1416	-	-	2060	210	121	204	76	162	-	711
FHMD	-	0,93	-	-	0,92	0,92	0,9	0,9	0,9	0,88	-	0,88
Flujo ajustado v (Veh/h)	-	1523	-	-	2239	228	134	227	84	184	-	808
Grupo de carriles	-	T	-	-	TR		TL	R	L	-	R	
Número de carriles grupo Ni	-	2	-	-	2		1	1	1	-	1	
Flujo del grupo vi (Veh/h)	-	1523	-	-	2467		361	84	184	-	808	
Proporción de Vueltas PL o PR	-	1,00	-	-	0,09		0,37	1,00	1,00	-	1,00	



ACCESOS	NORTE	SUR	OESTE		ESTE	
Sentido del flujo vehicular	S	N	E		W	
Grupo de carriles	T	TR	TL	R	L	R
Número de carriles grupo N_i	2	2	1	1	1	1
Flujo de saturación base S_0 (autos/h verde/carril)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de ajuste por ancho de carriles f_w	0,99	0,99	0,90	0,90	0,90	0,90
Factor de ajuste por vehículos pesados f_{HV}	0,96	0,95	0,98	0,98	0,95	0,95
Factor de ajuste por pendiente de acceso f_g	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de ajuste por estacionamiento f_p	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de ajuste por bloqueo de buses f_{bs}	0,79	0,53	1,00	1,00	0,97	0,97
Factor de ajuste por tipo de área f_a	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de ajuste por utilización de carriles f_{LU}	1,08	1,20	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor de ajuste por vueltas a la izquierda f_l	1,00	1,00	0,98	1,00	0,95	1,00
Factor de ajuste por vueltas a la derecha f_R	1,00	0,99	1,00	0,85	1,00	0,85
Flujo de saturación ajustado S_i (Veh/h verde)	3093	2243	1638	1418	1496	1335

ACCESOS	NORTE	SUR	OESTE		ESTE	
Sentido del flujo vehicular	S	N	E		W	
Grupo de carriles	T	TR	TL	R	L	R
Fase	2	2	3	3	1	1
Tasa de flujo ajustado del grupo v_i (Veh/h)	1523	2467	361	84	184	808
Flujo de saturación ajustado S_i (Veh/h verde)	3093	2243	1638	1418	1496	1335
Tiempo verde efectivo g_i (Seg)	21	21	11	11	15	15
Relación de verde g_i/C	0,28	0,28	0,15	0,15	0,20	0,20
Proporción de llegadas durante el verde P_i	0,19	0,19	0,15	0,15	0,13	0,13
Capacidad del grupo de carriles C_i (Veh/h)	866	628	240	208	299	267
Relación volumen a capacidad $X_i = v_i/C_i$	1,76	3,93	1,50	0,41	0,62	3,03
Relación de flujo v_i/S_i	0,49	1,10	0,22	0,06	0,12	0,61
Grupo de carriles críticos por fase	x	x	x			x

Grado de saturación crítico X_c	329,7%	Sí el grado de saturación es mayor al 100%, el volumen supera la capacidad de la intersección, por ende, el nivel de servicio es F. No se procede con la metodología puesto que ya sabemos el nivel de servicio que presentará.
---	--------	---

Componente	Norte	Sur	Oeste	Este
Camiones(%)	4	5	2,5	5,8
Pendiente(%)	-0,5	0,5	0	0
Buses	103	234	0	7
Ubicación	Fuera del centro			
Intersección	Prefijada			
Tipo de llegada	Tipo 2	Tipo 2	Tipo 3	Tipo 2
Rp	0,67	0,67	1	0,67