

Глава 6

Обозначения

Ниже перечислены и пояснены обозначения и сокращения, используемые на страницах настоящего руководства, с упоминанием соответствующих единиц измерения. Если один и тот же символ имеет несколько значений, за каждым из них в квадратных скобках указан номер главы, где оно употребляется.

A	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Площадь зоны ожидания/обслуживания пассажиров (m^2) [27]. ▫ Пункты доступа [21].
a	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Коэффициент корректировки для модели двухэтапного ожидания просвета [17]. ▫ Коэффициент для оценки базового процента времени в роли ведомого [20]. ▫ Константа калибровки коэффициента интенсивности примыканий [24]. ▫ Коэффициент влияния помех со стороны смежной полосы [27].
$AADT$	Среднегодовой суточный трафик (авт./сут.).
AC	Класс городских дорог.
Al	Добавленное исходное время на активацию (с).
$a_n(t)$	Ускорение n -го автомобиля в момент времени t .
a_p	Проектная вместимость пешеходной/пассажирской зоны ($m^2/чел.$).
A_{pbt}	Поправка для фазы поворота с разрешением из-за влияния пешеходов/велосипедистов.
AT	Тип прибытия.
ATS	Средняя скорость проезда для обоих направлений двухполосных магистралей (км/час).
ATS_c	Средняя скорость проезда для совокупности сегментов двухполосных магистралей (км/час).
ATS_d	Средняя скорость проезда в анализируемом направлении по всему сегменту без полосы обгона (км/час).
ATS_{pt}	Средняя скорость проезда по всему сегменту, включая полосу обгона (км/час).
AVM	Откорректированное минимальное время фазы (с).
AVO	Средняя занятость автомобиля пассажирами.
$AWDT$	Средненедельный суточный трафик (авт./сут.).
B	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Время начала проезда рассеянной группы автомобилей через перекресток со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах [17]. ▫ Пропускная способность полосы для движения общественного транспорта (авт./час) [27].
b	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Коэффициент группирования [16]. ▫ Коэффициент для оценки базового процента времени в роли ведомого [20]. ▫ Константа калибровки коэффициента интенсивности примыканий [24].
$B(a)$	Сумма градиентов для учитываемых сегментов.

B_{bb}	Максимальное количество автобусов в расчете на зону обслуживания пассажиров (платформу) в час (авт./час).
$BFFS$	Базовая скорость движения без помех (км/час).
$BPTSF$	Базовый процент времени в роли ведомого (%).
$BPTSF_d$	Базовый процент времени в роли ведомого для анализируемого направления (%).
B_s	Максимальное количество автобусов в расчете на автобусную остановку в час (авт./час).
C	<ul style="list-style-type: none"> □ Длительность цикла светофора (с). □ Пропускная способность (с) [30].
c	<ul style="list-style-type: none"> □ Общая пропускная способность группы полос (авт./час). □ Пропускная способность двунаправленного сегмента, обычно составляющая 3200 ед. пасс. авт./час для двух направлений и 1700 ед. пасс. авт./час для одного направления [20]. □ Константа калибровки коэффициента интенсивности примыканий [24].
$C(a)$	Сумма квадратов градиентов для учитываемых сегментов.
c_a	Пропускная способность подъезда к участку с круговым движением (авт./час).
CAF	Коэффициент корректировки пропускной способности.
c_b	<ul style="list-style-type: none"> □ Пропускная способность велосипедной полосы (вел./час) [19]. □ Пропускная способность в отношении автобусов (авт./час) [27].
CBD	Центральный деловой район.
CF	Поправка для задержки из-за ускорения/торможения (с).
c_I	Пропускная способность направления на этапе I двухэтапного процесса ожидания просвета (авт./час).
c_{II}	Пропускная способность направления на этапе II двухэтапного процесса ожидания просвета (авт./час).
c_L	<ul style="list-style-type: none"> □ Пропускная способность группы полос в расчете на полосу (авт./час) [16]. □ Пропускная способность полосы левого поворота на главной дороге (авт./час) [30].
$c_{m,x}$	Реальная пропускная способность второстепенного направления x (авт./час).
C_{max}	Максимальная длительность цикла (с).
C_{min}	Минимальная длительность цикла (с).
$Cost$	Стоимость рейса в наличном денежном выражении (цент.).
$c_{p,x}$	Потенциальная пропускная способность второстепенного направления x (авт./час).
c_r	Пропускная способность правых поворотов на определенном перекрестке (авт./час).
CS	Сумма нагрузки в критических фазах (авт./час).
c_s	Пропускная способность подъезда со знаком <i>Stop</i> (авт./час).
c_{SH}	Пропускная способность общей полосы (авт./час).
c_T	Доступная пропускная способность за период анализа (авт./час).
$c_{T,x}$	Общая пропускная способность направления x в контексте модели двухэтапного ожидания просвета (авт./час).

CV	Нагрузка в критической фазе (авт./час).
c_v	Коэффициент вариации времени задержки пассажиров на остановке общественного транспорта.
CVS	Отношение суммы нагрузки в критических фазах к интенсивности потока насыщения.
D	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Плотность потока (авт./км, ед. пасс. авт./км/час или авт./км/пол.) [7]. ▫ Доля трафика часа пик в пиковом направлении [8]. ▫ Общая задержка в исходной очереди в среднем по циклам (с) [16]. ▫ Плотность на сегменте примыкания (ед. пасс. авт./км/пол.) [24]. ▫ Разветвление трафика на развязке [26]. ▫ Направление движения на нижележащем перекрестке [26]. ▫ Количество дверей, доступных в час пик [27]. ▫ Средняя задержка для конкретной группы полос (с/авт.) [30]. ▫ Задержка в узле сегмента (с) [30].
d	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Задержка управления (с/авт.) [11, 15, 16]. ▫ Запрос на трафик (авт./час) [22]. ▫ Константа калибровки коэффициента интенсивности примыканий [24]. ▫ Средняя задержка в продолжение рейса (с/чел.) [29]. ▫ Индекс направления анализа [29].
d_1	Однородная задержка (с/авт.).
d_2	Инкрементная задержка (с/авт.).
d_3	Задержка в исходной очереди (с/авт.).
D_a	Средняя задержка для определенного подъезда (с/авт.).
d_A	Задержка управления для подъезда (с/авт.).
d_{ad}	Общая поправка для задержки из-за ускорения/торможения (с).
d_b	Задержка управления для велосипедистов (с/вел.).
D_c	Количество дверей в вагоне трамвая.
d_{CI}	Совокупная задержка на развязке (с/авт.).
$DDHV$	Проектная часовая нагрузка по направлениям (авт./час).
DF	Коэффициент корректировки возможности продвижения для вычисления задержки управления нулевого потока на регулируемом перекрестке.
DHV	Проектная часовая велосипедная нагрузка (вел./час).
D_i	Задержка из-за автомобилей в исходной очереди (с/авт.).
d_l	Задержка управления на перекрестке (с/авт.).
d_i	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Задержка для группы полос (с/авт.) [16]. ▫ Средняя задержка управления для группы полос i (с/авт.) [26].
$diff_i$	Вычисленная разность для входящих сегментов.
$diff_j$	Вычисленная разность для исходящих сегментов.
d_{INT}	Средняя задержка управления в расчете на автомобиль для развязки (с/авт.).
D_j	Предельная плотность (авт./км или авт./км/пол.).
d_j	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Задержка управления для пешеходов на перекрестке j (с) [18]. ▫ Средняя задержка для велосипедистов на перекрестке j (с) [19].

DL	Длина детектора (м).
D_l	Оценочная задержка для левых поворотов (с/авт.).
D_m	Задержка в расчете на человеко-рейс для подсистемы (с).
d_n	Расстояние до автомобиля n .
d_{n-1}	Расстояние от автомобиля n до ведущего автомобиля $n-1$.
D_o	□ Оптимальная плотность (авт./км или авт./км/пол.) [7]. □ Задержка управления для нулевого потока на регулируемом перекрестке (час) [30].
d_p	Средняя задержка для пешеходов (с).
D_p	Задержка в расчете на человеко-рейс для пункта p (с).
D_{ped}	Плотность потока пешеходов (чел./м ²).
DQ	Общая задержка в очереди из-за превышения величины запроса на трафик над пропускной способностью (авт.-час).
D_R	Плотность потока в области сопряжения перехода (ед. пасс. авт./км/пол.).
D_r	Оценочная задержка для правых поворотов (с/авт.).
d_{rank1}	Средняя задержка управления для автомобилей ранга 1 (с/авт.).
DS	Отступ детектора (м).
D_s	□ Переменная промежуточной скорости для области разветвления [25]. □ Задержка в расчете на человеко-рейс для сегмента (с) [28].
d_s	□ Плотность в накопителе (авт./км/пол.) [7, 29, 30]. □ Задержка насыщения (с) [16]. □ Темп торможения (м/с ²); также используется в качестве замены для значения удвоенного ускорения от нуля до максимальной скорости [27].
d_{sep}	Средняя задержка управления для отдельной полосы (с/авт.).
d_{SH}	Средняя задержка управления для общей полосы (с/авт.).
D_{so}	Задержка перенасыщения, отвечающая нулевой исходной очереди (с/авт.).
D_t	Оценочная задержка для прямого направления (с/авт.).
d_T	Задержка, испытываемая пассажирами общественного транспорта (час).
du	Единица задержки.
d_u	Задержка при ненасыщенных условиях (с).
d_{vq}	Время пребывания в очереди в расчете на автомобиль (с).
D_x	Задержка в расчете на человеко-рейс для сегмента x (с).
E	□ Время завершения проезда рассеянной группы автомобилей через перекресток со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах [17]. □ Восточный перекресток [26].
e	Удлинение времени зеленого сигнала (с).
EB	Подъезд восточного направления или восточное направление.
E_{L1}	Эквиваленты прямого направления для левых поворотов с разрешением.
E_{L2}	Эквиваленты прямого направления для направлений, встречных левым поворотам с разрешением.
e_o	Порог прерывания зеленого сигнала (с).

E_R	Эквивалент рекреационного транспорта в единицах пассажирских автомобилей.
E_T	□ Эквивалент транспорта большой грузоподъемности в пределах группы полос в единицах пассажирских автомобилей [16]. □ Эквивалент грузового транспорта (иногда, в том числе, и автобусов) в единицах пассажирских автомобилей [20–25].
E_{TC}	Эквивалент грузового транспорта (иногда, в том числе, и автобусов), движущегося с малой скоростью, в единицах пассажирских автомобилей.
EW	Отношение суммарной нагрузки к интенсивности потока насыщения для пары критических фаз восточного и западного направлений.
F	□ Параметр базовой модели дисперсии, вычисляемый как $1 + (t_a)^{-1}$ [17]. □ Общее количество событий в пути [18, 19].
f_A	Поправка для значения скорости движения без помех с целью учета влияния плотности пунктов доступа (км/час).
f_a	Коэффициент корректировки для типа области.
FAR	Соотношение общей площади.
f_b	Коэффициент учета взаимовлияния автобусов.
$f_{B\%}$	Коэффициент процентиля длины очереди.
f_{bb}	Коэффициент корректировки эффекта блокирования потока местным общественным транспортом, который останавливается в области перекрестка.
$f_{d/np}$	Поправка из-за совокупного влияния распределения трафика по направлениям и процента зон без обгона на время в роли ведомого (%).
f_{DL}	Коэффициент корректировки планируемых левых поворотов.
FFS	Скорость движения без помех (км/час).
FFS_d	Скорость движения без помех в анализируемом направлении (км/час).
f_G	Коэффициент корректировки уклона для двухполосных магистралей.
f_g	Коэффициент корректировки уклона для подъезда.
f_{HV}	Корректирующий коэффициент транспорта большой грузоподъемности.
f_{ID}	Поправка для учета влияния плотности расположения транспортных развязок.
f_k	Коэффициент учета режима пропуска остановок.
f_l	Коэффициент учета местоположения остановки общественного транспорта при вычислении пропускной способности полосы движения общественного транспорта.
f_{LC}	Поправка для значения бокового зазора.
f_{Lpb}	Коэффициент влияния пешеходов/велосипедистов на левые повороты.
f_{LS}	Поправка для значения скорости движения без помех с целью учета влияния ширины полосы и ширины обочины (км/час).
f_{LT}	Коэффициент корректировки для левых поворотов в группе полос.
f_{LU}	Коэффициент использования полос.
f_{LUo}	Коэффициент использования полос для направлений, встречных левым поворотам с разрешением.
f_{LW}	Поправка для значения ширины полосы.

F_m	Количество событий встречи транспортных средств, следующих в обратном направлении (в час).
f_M	Поправка для значения типа разделительной полосы.
f_m	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Коэффициент корректировки левых поворотов, применяемый только к полосе, с которой осуществляются левые повороты [16]. ▫ Коэффициент учета влияния смешанного трафика [27].
f_{\min}	Минимальный коэффициент корректировки левых поворотов, применяемый только к полосе, с которой осуществляются левые повороты.
f_N	Поправка для значения количества полос.
f_{np}	Поправка для средней скорости проезда из-за влияния процента зон без обгона (км/час).
F_p	Количество событий обгона (в час).
f_p	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Коэффициент учета существования полосы парковки и маневров парковки вблизи рассматриваемой группы полос [10, 16]. ▫ Коэффициент влияния параметров водителей [21, 23, 25, 30]. ▫ Коэффициент учета маневров обгона автобусов [27].
f_{PA}	Дополнительный коэффициент корректировки прибытия групп в продолжение зеленого сигнала.
f_{pb}	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Коэффициент блокирования транспортного потока пешеходами. ▫ Доля часа, в течение которой одна из полос подъезда блокирована.
f_{pl}	Коэффициент учета влияния полосы обгона на процент времени в роли ведомого и среднюю скорость проезда.
f_q	Коэффициент калибровки очереди для учета случайности прибытий.
f_r	Коэффициент корректировки правых поворотов для пропускной способности полосы общественного транспорта.
f_{Rpb}	Коэффициент влияния пешеходов/велосипедистов на правые повороты.
f_{RT}	Коэффициент корректировки для правых поворотов в группе полос.
f_s	Коэффициент корректировки скорости при пропуске остановок общественного транспорта.
f_w	Коэффициент корректировки ширины полосы.
f_x	Коэффициент корректировки пропускной способности направления x для учета влияния более привилегированных направлений.
G	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Уклон подъезда (%) [16]. ▫ Время зеленого сигнала (с) [16]. ▫ Процент уклона, деленный на 100 [17]. ▫ Время зеленого сигнала для фазы, если пешеходный светофор не установлен (с) [18].
g	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Эффективное время зеленого сигнала для группы полос или направления (с) [15]. ▫ Эффективное время зеленого сигнала для пешеходов (с) [18].
$g(a)$	Градиент сегмента [29].
g_{diff}	Большее из а) разности значений g_q и g_f и б) нуля (с).
g_e	Удлинение привилегированного периода зеленого при ожидании просвета в прибывающем трафике в течение времени, достаточного для прерывания фазы (с).

g_{eff}	Эффективное время зеленого сигнала на регулируемом перекрестке выше перекрестка со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (с).
g_f	Доля времени зеленого сигнала, в течение которой автомобиль, двигающийся в прямом направлении по общей полосе, не блокируется поворачивающим влево автомобилем, ожидающим просвета во встречном потоке (с).
G_i	Время зеленого сигнала (с).
g_i	Эффективное время зеленого сигнала (с).
$G(i, j)$	Матрица градиентов для анализа транспортных коридоров [29].
G_{max}	Максимальный градиент или наибольшее абсолютное отношение градиента к оценке количества рейсов [29].
g_o	Эффективное время зеленого сигнала для встречного потока (с).
G_p	Минимальное время зеленого сигнала для пешеходов (с).
g_p	Время зеленого сигнала для пешеходов (с).
g_{prot}	Эффективное время зеленого сигнала для привилегированной фазы (с).
g_q	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Доля времени зеленого сигнала с разрешением, когда движение заблокировано очередью встречного направления (с) [16]. ▫ Общее время рассеяния очереди на регулируемом перекрестке выше перекрестка со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (с) [17].
g_{q1}	Время рассеяния автомобилей, прибывающих в продолжение периода красного сигнала на регулируемый перекресток выше перекрестка со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (с).
g_{q2}	Время рассеяния автомобилей, прибывающих в продолжение периода зеленого сигнала и пополняющих очередь перед регулируемым перекрестком выше перекрестка со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (с).
GR	Темп сокращения просвета.
g_s	Доля привилегированного периода зеленого, требуемая для обслуживания очереди автомобилей, накопленной в предыдущей фазе (с).
g_u	Доля времени зеленого сигнала с разрешением, когда движение не заблокировано очередью встречного направления (с).
H	Количество часов периода анализа.
h	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Час. ▫ Интервал насыщения (с) [7]. ▫ Индекс периода времени [29].
h_{adj}	Поправка для значения интервала с целью учета долей левых/правых поворотов и автомобилей большой грузоподъемности (с).
h_{bs}	Минимальный интервал следования трамваев на секции с блочным регулированием (с).
h_d	Интервал отправления (с).
H_i	Продолжительность условий существования затора на сегменте i (час).
h_{min}	Минимальный интервал следования трамваев (с).
h_{os}	Минимальный интервал следования трамваев на секции дороги (с).
h_s	Плановый интервал движения (с).

h_{si}	Интервал насыщения для варианта i условий конфликтности потоков.
h_{st}	Минимальный интервал следования трамваев на однопутной секции (с).
HV	Процент автомобилей большой грузоподъемности (%).
I	<ul style="list-style-type: none"> □ Поправка для значения инкрементной задержки из-за фильтрации/ограничения на вышележащих регулируемых перекрестках [10, 15, 16]. □ Интервал учета при полевых исследованиях задержки управления [16]. □ Поправка для типа, интенсивности и места проведения дорожных работ, используемая при вычислении пропускной способности участков автострад (ед. пасс. авт./час/пол.) [22].
i	Индекс направления движения ранга 1.
I_s	Интервал между выборками числа автомобилей в очереди (с).
IVT	Время в автомобиле (мин.)
J	Параметр калибровки.
j	Индекс направления движения ранга 2.
K	<ul style="list-style-type: none"> □ Доля среднегодового суточного трафика, приходящаяся на период анализа. □ Коэффициент корректировки для полного учета остановок общественного транспорта при пропуске остановок [27]. □ Параметр [30].
k	<ul style="list-style-type: none"> □ Коэффициент корректировки инкрементной задержки в активной схеме управления [10, 15, 16]. □ Индекс направления движения ранга 3 [17]. □ Константа для корректировки вероятности конфликта при учете взаимозависимости интервалов [17].
k_B	Коэффициент корректировки второго слагаемого длины очереди в отношении ранних прибытий.
kg	Килограмм.
k_i	Суммарное количество совершенных рейсов из пункта i .
k_j	Суммарное количество совершенных рейсов в пункт j .
km	Километр.
k_{min}	Минимальный коэффициент корректировки инкрементной задержки в активной схеме управления.
kW	Киловатт.
L	<ul style="list-style-type: none"> □ Длина сегмента магистрали (км) [7]. □ Потери времени на цикл или общие потери времени (с) [10, 16]. □ Длина сегмента или секции городской дороги (км) [15]. □ Длина пешеходного перехода (м) [16, 18]. □ Длина сегмента примыкания (м) [24]. □ Длина сегмента от стоп-линии предыдущего перекрестка до стоп-линии текущего перекрестка (м) [26]. □ Левосторонний переход на развязке [26]. □ Длина состава трамвая (м) [27]. □ Длина анализируемой секции (км) [27]. □ Длина сегмента (км) [29, 30]. □ Расстояние, преодоленное пассажирами общественного транспорта (км) [29].

l	□ Индекс направления движения ранга 4 [17]. □ Длина очереди (авт.) [26]. □ Индекс сегмента [29].
L_1	Расстояние между поквартальными остановками общественного транспорта (м).
l_1	Потери времени на старте (с).
L_2	Расстояние между остановками общественного транспорта по одной на несколько кварталов (м).
l_2	Потери времени при очистке перекрестка (с).
L_A	Общая длина полосы ускорения (м).
L_a	Доступная длина накопителя очереди (м).
L_{A1}	Длина первой полосы ускорения при сопряжении двухполосного въезда (м).
L_{A2}	Длина второй полосы ускорения при сопряжении двухполосного въезда (м).
L_{aa}	Длина дополнительной полосы на подъезде (км).
L_{ad}	Длина дополнительной полосы на выезде (км).
L_{Aeff}	Длина эффективной полосы ускорения при сопряжении двухполосного въезда (м).
LC_L	Ширина бокового зазора от левой кромки проезжей части до препятствий в средней части дороги (м).
LC_R	Ширина бокового зазора от правой кромки проезжей части до препятствий на обочине дороги (м).
L_D	Длина полосы торможения (м).
L_d	□ Длина детектора (м) [16]. □ Длина участка двухполосной магистрали ниже полосы обгона и вне ее эффективной длины (км) [20].
L_{D1}	Длина первой полосы торможения при сопряжении двухполосного съезда (м).
L_{D2}	Длина второй полосы торможения при сопряжении двухполосного съезда (м).
L_{de}	Длина участка двухполосной магистрали ниже полосы обгона и в пределах ее эффективной длины (км).
L'_{de}	Реальное расстояние от конца полосы обгона до конца анализируемого сегмента (км).
L_{Deff}	Длина эффективной полосы торможения при сопряжении двухполосного съезда (м).
L_{down}	Расстояние от рассматриваемого перехода до смежного последующего перехода (м).
L_{EQ}	Равновесное расстояние между текущим и выше- или нижележащим переходами (м).
L_h	Средняя дистанция между автомобилями в неподвижной очереди (м).
L_i	Длина сегмента i (м).
l_l	Общие потери времени на старте (с).
ln	Полоса.
L_{pl}	Длина полосы обгона, включая зоны расширения/сужения (км).

L_s	Длина зоны/полосы левого или правого поворота (м).
L_{st}	Длина одноколейной секции (м).
LT	Левый поворот.
L_T	Общая длина анализируемой городской дороги (м).
L_t	Общая длина анализируемого сегмента (км).
LTC	Количество маневров левого поворота на цикл (авт.).
L_u	Длина участка двухполосной магистрали выше полосы обгона (км).
L_{up}	Расстояние от рассматриваемого перехода до смежного предыдущего перехода (м).
L_v	Длина автомобиля (м).
LW	Ширина полосы (м).
M	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Пространство для пешехода (м²/чел.) [11, 18]. ▫ Тип разделительной полосы [21]. ▫ Слияние трафика на развязке [26].
m	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Метр. ▫ Количество автомобилей, которое может быть размещено на разделительной полосе при выполнении маневра двухэтапного ожидания просвета (авт.) [17]. ▫ Время перемещения в очереди (с) [17].
MF	Интенсивность основного потока (авт./час).
min	Минута.
MnA	Минимально допустимый просвет (с).
MnV	Минимальное время фазы для транспорта (с).
M_s	Переменная промежуточной скорости для областей слияния.
MxG	Максимальное время зеленого сигнала (с).
Mxl	Максимальный исходный интервал (с).
N	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Количество полос. ▫ Номер последнего автомобиля в очереди [7]. ▫ Количество полос прямого направления движения на перекрестке [15]. ▫ Количество полос, открытых в зоне проведения кратковременных дорожных работ [22]. ▫ Общее количество полос на сегменте примыкания [24]. ▫ Количество остановок или станций в пределах анализируемой секции [27].
n	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Количество зафиксированных значений времени проезда сегмента автомобилями [7]. ▫ Минимальное количество наблюдений, обеспечивающее точность среднего значения [9]. ▫ Количество коротких дополнительных полос прямого направления [10]. ▫ Максимальное число автомобилей встречного направления, которые могут прибыть в течение времени g_{diff} [16]. ▫ Количество автомобилей, способных разместиться в расширяющейся зоне правого поворота (авт.) [17].
$N(i)$	Узел i с предыдущим сегментом $i-1$ и текущим сегментом i .

N_B	Количество маневров остановки местного общественного транспорта на перекрестке (авт./час).
NB	Подъезд северного направления или северное направление.
N_c	▫ Размер типовой группы пешеходов на пешеходном переходе (чел.) [11, 18]. ▫ Количество зафиксированных циклов [16]. ▫ Количество вагонов в составе [27].
N_{cd}	Количество пассажиропотоков, проходящих через дверь транспортного средства.
N_{eb}	Количество эффективных зон обслуживания пассажиров на остановке общественного транспорта.
N_i	Количество субпериодов анализа.
N_{LG}	Количество полос в группе полос.
N_{LT}	Количество выделенных полос левого поворота.
N_m	Количество маневров парковки в час.
n_{Max}	Максимальное количество автомобилей, способных разместиться в расширяющейся зоне правого поворота, при превышении которого (количества) зона будет функционировать как отдельная полоса.
N_{nw}	Количество полос, используемых транспортом вне потока примыкания.
N_O	Количество внешних полос одного направления (за исключением полос ускорения/торможения и полос 1 и 2).
N_o	Количество полос встречного направления.
N_p	▫ Пространственное распределение пешеходов (чел.) [18]. ▫ Количество автобусов, совершающих маневр с крайней правой полосы на смежную полосу [27].
N_{ped}	Количество пешеходов, пересекающих переход в течение определенного интервала (чел.).
N_{rec}	Количество принимающих полос на пересекающей дороге.
N_{RT}	Количество выделенных полос правого поворота.
NS	Отношение суммарной нагрузки к интенсивности потока насыщения для пары критических фаз северного и южного направлений.
N_s	▫ Количество пропусков остановок в последовательности [27]. ▫ Количество станций на одноколейной секции [27].
N_{TH}	Количество полос прямого направления.
N_{turn}	Количество полос направлений поворотов.
N_{IV}	Количество автомобилей, поворачивающих в продолжение фазы зеленого сигнала (авт.).
N_w	Количество полос для использования транспортом в потоке примыкания при функционировании в режиме без ограничений.
N_w^{max}	Максимальное количество полос для использования транспортом в потоке примыкания заданной конфигурации.
OCC_{bicg}	Средняя занятость дороги велосипедистами.
OCC_{pedg}	Средняя занятость дороги пешеходами.
OCC_{pedu}	Занятость дороги пешеходами после рассеяния встречной очереди.
OCC_r	Релевантная средняя занятость дороги пешеходами и велосипедистами.

$OFRF$	Интенсивность потока на переходе-съезде (авт./час).
$ONRF$	Интенсивность потока на переходе-въезде (авт./час).
OVT	Время вне автомобиля (мин.)
P	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Доля автомобилей, прибывающих в течение периода зеленого сигнала [15, 16, 26]. ▫ Основная фаза [16]. ▫ Расщепление потока пешеходов или велосипедистов по направлениям [19]. ▫ Максимальная пропускная способность одной колес, выраженная числом пассажиров в час пик на пиковом направлении [27]. ▫ Общее количество человеко-рейсов [29, 30]. ▫ Количество пассажиров общественного транспорта на борту (чел.) [29]. ▫ Длительность субпериода анализа (час) [30].
p	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Пешеход, пассажир, человек. ▫ Доля общей интенсивности потока, приходящаяся на определенное направление.
p'	Поправка к коэффициенту влияния помех, оказываемых направлениями левого поворота с главной дороги и движения прямо по второстепенной дороге.
p''	Произведение вероятностей движения без очередей для транспортных потоков рангов 2 и 3.
$p_{o,x}^*$	Коэффициент, отражающий вероятность отсутствия очереди на общей полосе для направлений 1 и 4 главной дороги, где x — номер рассматриваемого направления.
P_{15}	Пассажирская нагрузка за пиковый 15-минутный период.
p_1	Первый параметр коэффициента процентеля длины очереди.
p_2	Второй параметр коэффициента процентеля длины очереди.
p_3	Третий параметр коэффициента процентеля длины очереди.
P_a	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Интенсивность высадки пассажиров через самую занятую дверь автобуса/трамвая в течение пикового 15-минутного периода (чел.) [27]. ▫ Доля пользователей, кто предпочитает опцию проезда a [28].
P_{adj}	Откорректированная вероятность конфликта.
P_b	Интенсивность посадки пассажиров через самую занятую дверь автобуса/трамвая в течение пикового 15-минутного периода (чел.).
$P_{b1}, P_{b2}, \dots, P_{bn}$	Интенсивность посадки пассажиров в расчете на автобус по каждому маршруту, обслуживаемому зоной ожидания в продолжение пикового 15-минутного периода (чел.).
P_c	Максимально допустимое количество пассажиров в расчете на автомобиль/вагон (чел.).
pc	Пассажирский автомобиль.
P_d	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Интенсивность прохождения пассажиров через самую занятую дверь автобуса/трамвая в течение пикового 15-минутного периода (чел.) [27]. ▫ Количество пассажиров общественного транспорта, испытывающих задержку (чел.) [29].
$P[C_i]$	Вероятность конфликта C_i .
PF	Коэффициент корректировки возможности продвижения.
PF_2	Коэффициент корректировки возможности продвижения, используемый в первом слагаемом длины очереди.

P_{FD}	Коэффициент корректировки при вычислении v_{12} для области разветвления.
P_{FM}	Коэффициент корректировки при вычислении v_{12} для области слияния.
P_{HD}	Общее количество человеко-часов задержки.
P_{HF}	Коэффициент часа пик.
P_{HT}	Количество человеко-часов проезда в транспортном коридоре.
P_{HT}_f	Количество человеко-часов проезда в условиях движения без помех.
P_{HT}_T	Количество человеко-часов проезда в общественном транспорте.
P_{HV}	Доля транспорта большой грузоподъемности.
P_i	Доля периода анализа потока на главной дороге в режиме i .
P_{kmT}	Количество человеко-километров проезда.
P_L	Доля автомобилей на общей полосе, поворачивающих влево.
P_{LT}	Доля нагрузки на левый поворот для группы полос.
P_{LTA}	Доля времени зеленого сигнала для привилегированных левых поворотов в общем времени зеленого для левых поворотов.
P_{LTo}	Доля маневров левых поворотов в потоке на встречном однополосном подъезде.
P_m	Уровень загрузки транспортного средства (чел./м).
P_{ov}	Минимальное время фазы (с).
$P_{o,x}$	Вероятность функционирования конфликтующего направления x без очередей.
P_R	Доля рекреационных автомобилей в потоке.
P_{RT}	Доля нагрузки на правый поворот для группы полос.
P_{RTA}	Доля времени зеленого сигнала для привилегированных правых поворотов в общем времени зеленого для правых поворотов.
P_T	Доля грузового и общественного транспорта в потоке [21].
P_{TC}	Доля грузового и общественного транспорта в потоке, использующего малые скорости на особом спуске.
P_{THo}	Доля маневров правых поворотов и движения в прямом направлении в потоке на встречном однополосном подъезде.
$PTSF$	Процент времени в роли ведомого (%).
$PTSF_c$	Процент времени в роли ведомого для всех сегментов в совокупности (%).
$PTSF_d$	Процент времени в роли ведомого для анализируемого направления (%).
$PTSF_{pl}$	Процент времени в роли ведомого для всего сегмента, включая полосу обгона (%).
$PTSF_x$	Процент времени в роли ведомого для сегмента x (%).
Q	<ul style="list-style-type: none"> □ Среднее количество автомобилей в очереди (авт.) [7, 16]. □ Длина очереди на момент завершения предыдущего периода времени (авт.) [29]. □ Пропускная способность базового сегмента автострады, много- или двухполосной магистрали (ед. пасс. авт./час/пол.) [30].
q	Частота прибытия автомобилей в продолжение цикла (авт./с).
$Q_{\%}$	Перцентиль длины очереди (авт.).

Q'_p	Размер очереди в конце периода зеленого сигнала с разрешением, скорректированный с учетом нарушителей (авт.).
Q'_t	Количество автомобилей, прибывающих к определенной позиции в течение интервала расписания t .
Q_1	Первое слагаемое длины очереди (авт.).
Q_2	Второе слагаемое длины очереди (авт.).
Q_{95}	95-й процентиль длины очереди на подъезде к перекрестку со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (авт.).
Q_a	Длина очереди в начале периода зеленого сигнала со стрелкой (авт.).
q_a	Частота прибытия (авт./с).
Q_b	Длина исходной очереди в начале периода анализа (авт.).
Q_{bL}	Длина исходной очереди для группы полос в начале периода анализа в расчете на полосу (авт.).
Q_f	Длина очереди на направлении свободного левого поворота либо в конце интервала g_f (авт.).
Q_g	Поток, отправляющийся с вышележащего регулируемого перекрестка в продолжение фазы зеленого сигнала.
q_g	Частота прибытия на зеленый сигнал (авт./с).
Q_{ga}	Размер очереди в начале периода привилегированного зеленого сигнала (со стрелкой) (авт.).
QL	Длина очереди (км).
Q_M	Максимальная длина очереди (авт.).
Q_{ob}	Интенсивность велосипедного потока во встречном направлении (вел./час).
Q_p	Размер очереди в конце периода зеленого сигнала с разрешением (авт.).
Q_Q	Средняя длина очереди при наличии очереди (авт.).
Q_q	Размер очереди в конце интервала g_q (авт.).
Q_r	Длина остаточной очереди или очереди в конце эффективного времени красного сигнала (авт.).
q_r	Частота прибытия на красный сигнал (авт./с).
qr_o	Интенсивность потока встречного направления, берущего начало из очередей встречного направления.
Q_{sb}	Интенсивность велосипедного потока (вел./час).
Q_{sep}	Средняя длина очереди на отдельной полосе расширяющейся зоны правого поворота (авт.).
Q_{SH}	Средняя длина очереди на общей полосе расширяющейся зоны правого поворота (авт.).
Q_t	Количество автомобилей, отправляющихся с вышележащего регулируемого перекрестка в течение интервала расписания t .
Q_{tco}	Общее время ожидания пешеходами возможности перехода второстепенной дороги в течение одного цикла (чел.-с).
Q_{ido}	Общее время ожидания пешеходами возможности перехода главной дороги в течение одного цикла (чел.-с).
Q_u	Длина очереди в начале ненасыщенного интервала в составе периода зеленого сигнала с разрешением (авт.).

$Queue(0)$	Исходная очередь, оставшаяся от предыдущего периода времени.
R	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Радиус закругления угла тротуара (м) [18]. ▫ Поправка из-за наличия переходов, применяемая при вычислении пропускной способности участков автострад (авт./час) [22]. ▫ Отношение наименьшей интенсивности к общей интенсивности потока примыкания на сегменте примыкания [24]. ▫ Направление движения по правую сторону на развязке [26]. ▫ Время проезда по сегменту (час/км) [29]. ▫ Время проезда по сегменту (час) [30]. ▫ Параметр [30].
r	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Эффективное время красного сигнала (с) [7, 10, 16]. ▫ Ранг сегмента, используемый в алгоритмах корректировки избыточного запроса [29]. ▫ Отношение запроса на трафик вне часа пик к запросу часа пик [30].
R_c	Время проезда по сегменту при условии равенства запроса на трафик пропускной способности (час).
R_d	Отношение значений интенсивности использования самой занятой двери и двери среднего уровня занятости.
R_f	Время проезда по сегменту без помех (час).
R_i	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Отношение значений желаемой и реальной входной нагрузки на сегмент въезда i [10]. ▫ Эффективное время красного сигнала (с) [10].
r_i	Эффективное время красного сигнала (с).
R_j	Отношение значений желаемой и реальной выходной нагрузки на сегмент выезда j .
R_{mi}	Длина фазы красного сигнала для второстеп. дороги или пешеходов (с).
R_{mj}	Длина фазы красного сигнала для главной дороги или пешеходов (с).
R_o	Время проезда по сегменту без помех (час).
R_p	Коэффициент группирования.
R_{po}	Коэффициент группирования для встречного потока, основанный на типе прибытия.
R_Q	Средний показатель накопления очереди.
r_q	Длина очереди в конце периода эффективного красного сигнала (авт.).
$R_{Q\%}$	Перцентиль показателя накопления очереди.
RS	Справочная суммарная интенсивность потока (авт./час).
RT	Правый поворот.
$RTOR$	Правый поворот на красный сигнал.
S	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Средняя скорость проезда (км/час) [7]. ▫ Скорость пешехода (м/мин.) [18]. ▫ Средняя скорость проезда пассажирских автомобилей (км/час) [21, 23]. ▫ Средняя пространственная скорость движения всех автомобилей по сегменту примыкания (км/час) [24]. ▫ Средняя пространственная скорость в области сопряжения перехода (км/час) [25]. ▫ Средняя скорость на сегменте или в продолжение рейса (км/час) [29]. ▫ Скорость проезда по сегменту (км/час) [30].

s	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Секунда. ▫ Интенсивность потока насыщения (авт./час или авт./час/пол.). ▫ Оценочное стандартное отклонение для выборки [9]. ▫ Скорректированная интенсивность потока насыщения в расчете на полосу прямого направления (авт./час) [15].
S_A	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Средняя скорость проезда в прямом направлении по сегменту или секции в целом (км/час) [15]. ▫ Скорость на подъезде к регулируемому перекрестку (км/час) [16]. ▫ Средняя скорость прохождения пешеходов (м/с) [18].
S_{ats}	Средняя скорость проезда велосипедистов (км/час).
SB	Подъезд южного направления или южное направление.
S_b	Средняя скорость движения велосипедистов в пределах пути (м/с).
s_b	Интенсивность потока насыщения для велосипедной полосы (вел./час)
SC	Класс городских дорог
S_f	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Скорость, отвечающая заданным интенсивности или плотности потока (км/час) [7]. ▫ Скорость движения трамвая без помех (км/час) [27]. ▫ Скорость движения без помех по сегменту (км/час) [29].
S_{FF}	Скорость движения без помех по автостраде при подъезде к области слияния или разветвления (км/час).
S_{FM}	Средняя скорость, измеренная в полевых условиях (км/час).
S_{FR}	Скорость движения без помех по переходу в точке слияния (км/час).
S_{FT}	Скорость движения общественного транспорта без помех по участку дороги (км/час).
S_i	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Скорость движения пешеходов по сегменту i (м/с) [18]. ▫ Скорость движения велосипедистов по сегменту i (км/час) [19]. ▫ Средняя скорость движения по сегменту i (км/час) [30].
s_i	Интенсивность потока насыщения (авт./час).
SL	Длина секции городской дороги (км).
s_L	Интенсивность потока насыщения для группы полос (авт./час).
s_l	Скорректированная интенсивность потока насыщения в расчете на полосу (авт./час).
s_{LT}	Интенсивность потока насыщения для левых поворотов с разрешением (авт./час/пол.).
SM	Коэффициент отклонения скорости (константа).
S_{max}	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Максимально достижимая скорость (м/с) [11, 27]. ▫ Максимальная ожидаемая скорость на сегменте примыкания (км/час) [24].
S_{min}	Минимальная ожидаемая скорость на сегменте примыкания (км/час).
s_N	Время обслуживания на северном подъезде к перекрестку со знаками <i>Stop</i> на всех сторонах (с).
S_{nw}	Пространственная средняя скорость транспорта вне потока примыкания на сегменте примыкания (км/час).
S_O	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Пространственная средняя скорость движения по внешним полосам (км/час) [25]. ▫ Базовая скорость движения общественного транспорта (км/час) [27].

S_o	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Оптимальная скорость (км/час) [7]. ▫ Скорость проезда по сегменту без помех (км/час) [30].
s_o	Базовая интенсивность потока насыщения (ед. пасс. авт./час/пол.).
S_p	Средняя скорость движения пешеходов (м/с); средняя скорость движения пешеходов в пределах пути (м/с) [18].
s_p	Частота отправления при привилегированной фазе (авт./с).
S_{ped}	Скорость движения пешеходов (м/мин.).
S_{prog}	Скорость движения транспортной группы от вышележащего регулируемого перекрестка к перекрестку со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (м/с).
S_R	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Пространственная средняя скорость (км/час) [7]. ▫ Пространственная средняя скорость движения в области сопряжения перехода (км/час) [25].
s_s	Частота отправления при фазе с разрешением (авт./с).
S_T	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Временная средняя скорость (км/час) [7]. ▫ Реальная скорость проезда общественного транспорта по участку дороги с учетом всех задержек (км/час) [29].
ST	Время проезда по секции/сегменту городской дороги (с).
S_t	Скорость проезда общественного транспорта (км/час) [27].
s_{TH}	Интенсивность потока насыщения в прямом направлении (авт./час/пол.).
S_w	Пространственная средняя скорость транспорта в потоке примыкания на сегменте примыкания (км/час).
s_w	Время обслуживания на северном подъезде к перекрестку со знаками <i>Stop</i> на всех сторонах (с) [17].
T	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Длительность периода анализа (час). ▫ Общее время занятости пешеходного перехода (чел.-с) [18]. ▫ Прямое направление движения [26]. ▫ Максимальное количество трамваев в час [27]. ▫ Длительность субпериода анализа (час) [29]. ▫ Ожидаемая продолжительность действия запроса на трафик (час) [30].
t	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Длительность существования исходной очереди в продолжение периода анализа (час) [16]. ▫ Общее время прохождения пешеходного перехода пешеходами (с) [18]. ▫ Среднее время рейса (мин./чел.) [29].
t'	Время проезда рассеянной группы автомобилей через перекресток со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах.
$t_{3,LT}$	Поправка для критич. просвета с учетом геометрии Т-перекрестка (с).
t_a	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Среднее время проезда по сегменту автострады (час) [7]. ▫ Время проезда от вышележащего регулируемого перекрестка до рассматриваемого перекрестка со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (с) [17]. ▫ Время высадки пассажиров (с/чел.) [27]. ▫ Время ускорения и торможения на остановках (с) [27].
t_b	Время посадки пассажиров (с/чел.).
t_{br}	Время реакции водителя и тормозной системы (с).
T_c	Время рассеяния исходной очереди, существовавшей в начале периода анализа (с).

t_c	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Критический просвет для одного пешехода (с) [11, 18]. ▫ Критический просвет для транспорта на перекрестке со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (с) [17]. ▫ Время освобождения зоны обслуживания пассажиров между прохождением последовательных автобусов или трамваев (с) [27].
$t_{c,base}$	Базовый критический просвет (с).
$t_{c,G}$	Поправка для критического просвета с учетом уклона подъезда (с).
$t_{c,HV}$	Поправка для критического просвета с учетом транспорта большой грузоподъемности (с).
$t_{c,T}$	Поправка для критического просвета на каждом этапе двухэтапной процедуры ожидания просвета (с).
t_d	Время задержки пассажиров (с).
t_f	Время следования или время между последовательными отправлениями автомобилей со второстепенной дороги (с).
$t_{f,base}$	Базовое время следования (с).
$t_{f,HV}$	Поправка для времени следования с учетом транспорта большой грузоподъемности (с).
t_G	Групповой критический просвет (с).
TH	Прямое направление движения.
T_i	Количество рейсов из исходного пункта i .
t_i	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Время проезда i-го автомобиля по секции (час) [7]. ▫ Потери времени на старте для i-го автомобиля (с) [7].
T_{ij}	Количество рейсов из исходного пункта i в целевой пункт j .
T'_{ij}	Оценочное количество рейсов из исходной зоны i в целевую зону j [29].
T_j	Количество рейсов в целевой пункт j .
t_{jl}	Время ограничения резких движений (с).
TL	Общие потери времени на перекрестке (с).
t_L	Потери времени в расчете на фазу или направление движения (с).
TLC	Общий боковой зазор (м).
t_o	Время занятости детектора проходящим автомобилем (с).
t_{oc}	Время открытия и закрытия дверей транспортного средства(с).
t_{om}	Отклонение времени эксплуатации (с).
T_p	Количество человеко-рейсов, проходящих через пункт p .
t_{pf}	Время обслуживания пассажиропотока (с/чел.).
$t_{p,i}$	Длительность периода блокирования прямого направления или левого поворота на перекрестке со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (с).
t_Q	Время существования очереди (с).
T_R	Общее время движения на всех сегментах или на определенной секции городской дороги (с).
t_r	Время движения (с).
$t_{r,0}$	Базовое время движения общественного транспорта (мин./км).

$t_{r,1}$	Потери времени движения общественного транспорта (мин./км).
TS	Общие доступные пространство–время (m^2-c).
T_s	Количество человеко-рейсов с использованием сегмента s .
t_s	□ Время обслуживания (с) [17]. □ Время начала движения пешеходов (с) [11, 18].
TS_c	Общие пространство–время, доступные для передвижения пешеходов (m^2-c).
TS_E	Эффективные пространство–время (m^2-c).
t_{st}	Время проезда по однопутной секции (с).
TS_{rv}	Пространство–время, требуемые для поворота транспорта (m^2-c).
TT	Измеренное время проезда по городской улице (с).
T_t	Время проезда транспортной группы от вышележащего регулируемого перекрестка до рассматриваемого перекрестка со знаками <i>Stop</i> на двух сторонах (с).
t_t	Общее время проезда (с).
TT_{15}	Общее время проезда всего транспорта по рассматриваемому сегменту в течение 15-минутного периода пиковой нагрузки (авт.-час).
TT_x	Общее время проезда по сегменту x (авт.-час).
$TWLTL$	Двусторонняя полоса левого поворота.
T_x	Количество человеко-рейсов с использованием сегмента x .
U	Направление движения на вышележащем перекрестке.
u	Параметр задержки из-за исходной очереди.
U_a	Функция полезности для опции проезда a .
U_j	Функция полезности для опции проезда j .
$Utility$	Мера воспринимаемой пользователем полезности того или иного альтернативного варианта передвижения.
V	Часовая нагрузка (авт./час или авт./час/пол.).
v	□ Интенсивность транспортного потока для 15-минутного периода пиковой нагрузки (авт./час или авт./час/пол.). □ Относительная интенсивность пешеходного потока (чел./мин./м) [18]. □ Пешеходная нагрузка на рассматриваемом участке (чел./15 мин.) [18]. □ Общая интенсивность велосипедного потока в обоих направлениях (вел./час) [19]. □ Интенсивность прибывающего потока на нижележащем перекрестке (авт./час) [26]. □ Величина запроса на трафик для текущего периода времени [29].
v_5	Ожидаемая интенсивность потока, входящего на полосу 5 автострады (ед. пасс. авт./час).
v_{12}	Интенсивность потока, входящего на полосы 1 и 2 непосредственно выше области слияния либо в начале полосы торможения в области разветвления (ед. пасс. авт./час).
V_{15}	Нагрузка в течение пикового 15-минутного периода часа пик (авт./15 мин.).
v_{15}	Интенсивность пешеходного потока для 15-минутного периода пиковой нагрузки (чел./15 мин.).
$v(a)$	Измеренная нагрузка на сегмент a .

$v'(a)$	Оценочная нагрузка на сегмент a .
v_A	Интенсивность потока на подъезде к перекрестку (авт./час).
v_a	Интенсивность потока на подъезде к участку с круговым движением (авт./час).
V_b	Часовая велосипедная нагрузка (вел./час).
v_b	□ Интенсивность велосипедного потока (вел./час) [19]. □ Интенсивность потока общественного транспорта (авт./час) [27].
v_{bic}	Велосипедная нагрузка на подъезде к перекрестку (вел./час).
v_{bicg}	Интенсивность велосипедного потока в течение интервалов зеленого сигнала за час (вел./час).
v_{bo}	Интенсивность велосипедного потока во встречном направлении (вел./час).
v_{bs}	Интенсивность велосипедного потока в рассматриваемом направлении (вел./час).
v/c	Показатель насыщения (отношение нагрузки к пропускной способности).
v_c	Интенсивность кругового потока на участке с круговым движением (авт./час).
V_{CL}	Интенсивность потока на критической полосе (авт./час).
v_{co}	Количество пешеходов, ожидающих возможности перехода через второстепенную дорогу в течение одного цикла (чел./цикл).
$v_{c,x}$	Общая интенсивность потока, конфликтующего с направлением x (авт./час или чел./час).
v_D	Общая интенсивность потока на последующем смежном переходе (ед. пасс. авт./час).
v_d	Эквивалентная интенсивность потока для 15-минутного периода пиковой нагрузки в анализируемом направлении (ед. пасс. авт./час).
v_{do}	Количество пешеходов, ожидающих возможности перехода через главную дорогу в течение одного цикла (чел./цикл).
veh	Автомобиль.
v_{ep}	Интенсивность потока на выделенной полосе второстепенной дороги, используемая для вычисления пропускной способности расширяющейся зоны правого поворота.
V_f	Наблюдаемая интенсивность потока за период полевых измерений (авт./час).
v_F	Максимальная общая интенсивность потока на подъезде к зоне слияния или разветвления со стороны автострады (ед. пасс. авт./час или ед. пасс. авт./час/пол.).
v_{F4eff}	Эффективная интенсивность потока на четырехполосном сегменте магистрали (ед. пасс. авт./час).
v_{FO}	Максимальная общая интенсивность потока на выезде из зоны слияния или разветвления со стороны автострады (ед. пасс. авт./час).
v_g	Некорректированная интенсивность потока для группы полос (авт./час).
v_{g1}	Некорректированная интенсивность потока для наиболее загруженной полосы в группе полос (авт./час).
VHD	Количество автомобиле-часов задержки.
VHT	Количество автомобиле-часов пробега.

v_i	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Скорректированная интенсивность потока для группы полос i (авт./час) [10]. ▫ Входящая пешеходная нагрузка для рассматриваемого пешеходного перехода (чел./цикл) [18]. ▫ Интенсивность потока в направлении i при базовых условиях в течение 15-минутного периода пиковой нагрузки (ед. пасс. авт./час) [25]. ▫ Запрашиваемая интенсивность потока для группы полос i (авт./час) [26].
V_{iq}	Общее количество автомобилей в очереди при полевых исследованиях задержки управления.
$VkmT$	Количество автомобиле-километров пробега.
$VkmT_{15}$	Общий пробег на анализируемом сегменте в течение 15-минутного периода пиковой нагрузки (авт.-км).
$VkmT_{60}$	Общий пробег на анализируемом сегменте в течение часа пик (авт.-км).
$VkmT_x$	Общий пробег на сегменте x (авт.-км).
V_L	Нагрузка на направление левого поворота (авт./час).
v_L	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Интенсивность потока для группы полос в расчете на полосу (авт./час) [16]. ▫ Интенсивность потока в направлении левого поворота с второстепенной дороги (авт./час) [17].
v_l	Интенсивность потока для группы полос с учетом исходной очереди (авт./час).
v_{LS}	Максимальное количество автомобилей-нарушителей в направлении левого поворота (авт.).
V_{LT}	Нагрузка на левый поворот в расчете на полосу (авт./час/пол.).
v_{LT}	Скорректированная интенсивность потока в направлении левого поворота (авт./час).
v_m	Максимальная интенсивность потока (авт./час или авт./час/пол.).
V_n	Желаемая скорость для автомобиля n .
$v_n(t)$	Скорость n -го автомобиля в момент времени t .
V_{n-1}	Автомобиль, который является ведущим по отношению к рассматриваемому автомобилю n .
v_{nw}	Общая интенсивность потока, не имеющего отношения к примыканию, на сегменте примыкания (ед. пасс. авт./час).
V_o	Нагрузка за полный час пик во встречном направлении (авт./час).
v_o	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Интенсивность потока встречного направления для левых поворотов с разрешением (авт./час) [16]. ▫ Исходящая пешеходная нагрузка для рассматриваемого пешеходного перехода (чел./цикл) [18]. ▫ Интенсивность велосипедного потока во встречном направлении (вел./час) [19]. ▫ Эквивалентная интенсивность потока для 15-минутного периода пиковой нагрузки во встречном направлении (ед. пасс. авт./час) [20]. ▫ Суммарная нагрузка на подъездах, не являющихся объектом рассмотрения (авт./час) [30].
v_{o1}	Наибольшая интенсивность внешних потоков, не относящихся к

	примыканию, на сегменте примыкания (ед. пасс. авт./час).
V_{o2}	Наименьшая интенсивность внешних потоков, не относящихся к примыканию, на сегменте примыкания (ед. пасс. авт./час).
V_{OA}	Средний запрос на трафик в расчете на полосу из числа внешних полос (ед. пасс. авт./час/пол.).
V_{oe}	Эффективная интенсивность встречного потока (авт./час).
V_{olc}	Скорректированная интенсивность встречного потока в расчете на полосу и цикл (авт.).
V_p	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Интенсивность пешеходного потока (чел./с) [11]. ▫ Относительная интенсивность пешеходного потока (чел./мин./м) [18]. ▫ Эквивалентная интенсивность потока для 15-минутного периода пиковой нагрузки (ед. пасс. авт./час/пол.) [20, 21, 23–25].
V_{ped}	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Относительная интенсивность пешеходного потока (чел./мин./м) [11]. ▫ Интенсивность конфликтующего пешеходного потока (чел./час) [16].
V_{pedg}	Интенсивность пешеходного потока в течение интервалов зеленого сигнала за час (чел./час).
V_{po}	Интенсивность пешеходного потока встречного направления (чел./час).
V_{prog}	Интенсивность потока беспрепятственного движения с вышележащего регулируемого перекрестка.
V_{ps}	Интенсивность пешеходного потока в рассматриваемом направлении (чел./час).
V_R	Нагрузка на направление правого поворота (авт./час).
VR	Отношение интенсивности потока примыкания к общей интенсивности потока на сегменте примыкания.
v_R	Общая интенсивность потока на переходе (ед. пасс. авт./час).
v_r	Нагрузка на правые повороты на определенном перекрестке (авт./час).
v_{R12}	Максимальный общий поток, входящий в область сопряжения перехода (ед. пасс. авт./час).
V_{RT}	Нагрузка на правый поворот в расчете на полосу (авт./час/пол.).
v_s	Интенсивность велосипедного потока в рассматриваемом направлении (вел./час).
v_{SH}	Интенсивность потока на общих полосах, используемая для вычисления пропускной способности расширяющейся зоны правого поворота.
V_{stop}	Количество останавливающихся автомобилей при полевых исследованиях задержки управления.
V_T	Нагрузка на прямое направление движения (авт./час).
V_{TH}	Нагрузка на прямое направление движения в расчете на полосу (авт./час/пол.).
V_{tot}	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Общая нагрузка на подъезде к перекрестку (авт./час) [10]. ▫ Количество прибывающих автомобилей при полевых исследованиях задержки управления [16].
v_{tot}	Общее количество пешеходов, передвигающихся в продолжение одного цикла (чел./цикл).
v_U	Общая интенсивность потока на предыдущем смежном переходе (ед. пасс. авт./час).
v_w	Общая интенсивность потока примыкания на сегменте примыкания (ед. пасс. авт./час).

v_{w1}	Наибольшая интенсивность потоков примыкания на сегменте примыкания (ед. пасс. авт./час).
v_{w2}	Наименьшая интенсивность потоков примыкания на сегменте примыкания (ед. пасс. авт./час).
v_x	Интенсивность транспортного или пешеходного потока для направления движения x (авт./час или чел./час).
W	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Средняя ширина полосы (м). ▫ Эффективная ширина тротуара (м) [18]. ▫ Западный перекресток [26].
w	Ширина полосы (м).
$WALK + FDW$	Эффективное время зеленого сигнала для пешеходов на регулируемых перекрестках (с).
WB	Подъезд западного направления или западное направление.
WDW	Суммарная длительность зеленого и мигающего зеленого сигналов для пешеходов (с).
W_E	Эффективная ширина пешеходной дорожки (м).
W_{nw}	Коэффициент интенсивности маневров примыкания для прогнозирования скорости потоков, не относящихся к примыканию.
W_o	Суммарная ширина препятствий на пешеходной дорожке и безопасных расстояний до заграждений (м).
W_T	Общая ширина пешеходной дорожки (м).
W_w	Коэффициент интенсивности маневров примыкания для прогнозирования скорости потоков примыкания.
X	Показатель насыщения (отношение нагрузки к пропускной способности).
x	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Средняя частота прибытия (авт./час) [7]. ▫ Степень использования ($vh_d/3600$) [17].
\bar{x}	Среднее значение наблюдаемого параметра.
X_b	Показатель насыщения (отношение нагрузки к пропускной способности) для велосипедных дорожек.
X_c	Критический показатель насыщения для перекрестка.
X_{cm}	Критический показатель насыщения в процедурах планирования.
x_i	i -е значение наблюдаемого параметра.
$x_n(t)$	Позиция n -го автомобиля в момент времени t .
X_{perm}	Показатель насыщения фазы с разрешением для направлений левого поворота с опережением или запаздыванием в фазе с привилегией и разрешением.
X_{prot}	Показатель насыщения привилегированной фазы для направлений левого поворота с опережением или запаздыванием в фазе с привилегией и разрешением.
X_u	Степень насыщения для вышележащего перекрестка.
Y	Суммарная длина интервалов желтого и общего красного сигналов (с).
y	Средний темп обслуживания (авт./час).
Y_c	Суммарная интенсивность потоков для критических групп полос.
Y_i	Длина интервала очистки (с).
z	Нагрузка на рассматриваемый подъезд к перекрестку, деленная на 1000

(авт./час/1000).

Z_a	Площадь под кривой нормального распределения по одну сторону от приемлемого диапазона вероятностей формирования очереди общественного транспорта на остановке [27].
α	▫ Коэффициент дисперсии групп [17]. ▫ Константа для корректировки вероятности конфликта при учете взаимозависимости интервалов [17].
β	Коэффициент дисперсии $(1 + \alpha)^{-1}$.
Δ	Минимальный интервал прибытия (с).
Δt	Длина шага времени.
Δv	Изменение скорости.
$\delta t / \delta X$	Первая производная времени проезда по показателю насыщения.
θ_{ij}	Смещение во времени между прямыми направлениями движения на перекрестках i и j развязки с наклонными переходами (с).
λ	Параметр для вычисления удлинения времени зеленого сигнала (авт./с).
λ_x	Частота прибытия для подъезда или полосы x .
ξ	Максимальная желаемая погрешность при оценке среднего.
φ	Доля свободного (вне групп) транспорта.