

HCM 6th AWSC
1: ATRISCO VISTA & CENTRAL

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing AM Intersections

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	14
Intersection LOS	B

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Traffic Vol, veh/h	78	21	9	31	41	219	21	269	122	135	175	80
Future Vol, veh/h	78	21	9	31	41	219	21	269	122	135	175	80
Peak Hour Factor	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95
Heavy Vehicles, %	25	25	25	21	21	21	3	3	3	13	13	13
Mvmt Flow	82	22	9	33	43	231	22	283	128	142	184	84
Number of Lanes	1	2	0	1	2	0	1	2	0	1	2	0

Approach	EB	WB	NB	SB
Opposing Approach	WB	EB	SB	NB
Opposing Lanes	3	3	3	3
Conflicting Approach Left	SB	NB	EB	WB
Conflicting Lanes Left	3	3	3	3
Conflicting Approach Right	NB	SB	WB	EB
Conflicting Lanes Right	3	3	3	3
HCM Control Delay	13.1	15.6	14.1	13
HCM LOS	B	C	B	B

Lane	NBLn1	NBLn2	NBLn3	EBLn1	EBLn2	EBLn3	WBLn1	WBLn2	WBLn3	SBLn1	SBLn2
Vol Left, %	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%
Vol Thru, %	0%	100%	42%	0%	100%	44%	0%	100%	6%	0%	100%
Vol Right, %	0%	0%	58%	0%	0%	56%	0%	0%	94%	0%	0%
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop
Traffic Vol by Lane	21	179	212	78	14	16	31	27	233	135	117
LT Vol	21	0	0	78	0	0	31	0	0	135	0
Through Vol	0	179	90	0	14	7	0	27	14	0	117
RT Vol	0	0	122	0	0	9	0	0	219	0	0
Lane Flow Rate	22	189	223	82	15	17	33	29	245	142	123
Geometry Grp	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Degree of Util (X)	0.047	0.377	0.42	0.203	0.034	0.037	0.076	0.063	0.488	0.311	0.252
Departure Headway (Hd)	7.687	7.187	6.783	8.879	8.379	7.985	8.33	7.83	7.171	7.873	7.373
Convergence, Y/N	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Cap	466	500	530	405	427	448	431	458	502	458	488
Service Time	5.426	4.926	4.523	6.628	6.128	5.734	6.069	5.569	4.91	5.611	5.111
HCM Lane V/C Ratio	0.047	0.378	0.421	0.202	0.035	0.038	0.077	0.063	0.488	0.31	0.252
HCM Control Delay	10.8	14.2	14.4	13.9	11.4	11	11.8	11.1	16.6	14.1	12.6
HCM Lane LOS	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	B
HCM 95th-tile Q	0.1	1.7	2.1	0.8	0.1	0.1	0.2	0.2	2.6	1.3	1

HCM 6th AWSC
1: ATRISCO VISTA & CENTRAL

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing PM Intersections

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	21.7
Intersection LOS	C

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Traffic Vol, veh/h	67	32	17	99	23	296	8	166	94	305	204	46
Future Vol, veh/h	67	32	17	99	23	296	8	166	94	305	204	46
Peak Hour Factor	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90
Heavy Vehicles, %	16	16	16	16	16	16	3	3	3	15	15	15
Mvmt Flow	74	36	19	110	26	329	9	184	104	339	227	51
Number of Lanes	1	2	0	1	2	0	1	2	0	1	2	0

Approach	EB	WB	NB	SB
Opposing Approach	WB	EB	SB	NB
Opposing Lanes	3	3	3	3
Conflicting Approach Left	SB	NB	EB	WB
Conflicting Lanes Left	3	3	3	3
Conflicting Approach Right	NB	SB	WB	EB
Conflicting Lanes Right	3	3	3	3
HCM Control Delay	13.8	23.2	14.9	25.5
HCM LOS	B	C	B	D

Lane	NBLn1	NBLn2	NBLn3	EBLn1	EBLn2	EBLn3	WBLn1	WBLn2	WBLn3	SBLn1	SBLn2
Vol Left, %	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%
Vol Thru, %	0%	100%	37%	0%	100%	39%	0%	100%	3%	0%	100%
Vol Right, %	0%	0%	63%	0%	0%	61%	0%	0%	97%	0%	0%
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop
Traffic Vol by Lane	8	111	149	67	21	28	99	15	304	305	136
LT Vol	8	0	0	67	0	0	99	0	0	305	0
Through Vol	0	111	55	0	21	11	0	15	8	0	136
RT Vol	0	0	94	0	0	17	0	0	296	0	0
Lane Flow Rate	9	123	166	74	24	31	110	17	337	339	151
Geometry Grp	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Degree of Util (X)	0.022	0.286	0.366	0.199	0.06	0.074	0.267	0.039	0.707	0.782	0.328
Departure Headway (Hd)	8.872	8.372	7.932	9.613	9.113	8.683	8.722	8.222	7.54	8.312	7.812
Convergence, Y/N	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Cap	403	428	453	372	392	411	411	435	479	434	459
Service Time	6.646	6.146	5.706	7.398	6.898	6.467	6.485	5.985	5.303	6.075	5.575
HCM Lane V/C Ratio	0.022	0.287	0.366	0.199	0.061	0.075	0.268	0.039	0.704	0.781	0.329
HCM Control Delay	11.8	14.5	15.3	14.8	12.5	12.2	14.7	11.3	26.6	35.2	14.4
HCM Lane LOS	B	B	C	B	B	B	B	B	D	E	B
HCM 95th-tile Q	0.1	1.2	1.7	0.7	0.2	0.2	1.1	0.1	5.5	6.8	1.4

HCM 6th TWSC

2: ATRISCO VISTA & EB RAMPS

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing AM Intersections

Intersection												
Int Delay, s/veh	1.4											
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↕	↗					↕↕	↗	↖	↕↕	
Traffic Vol, veh/h	16	1	59	0	0	0	0	236	336	65	324	0
Future Vol, veh/h	16	1	59	0	0	0	0	236	336	65	324	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	-	None	-	-	None	-	-	None	-	-	None
Storage Length	-	-	300	-	-	-	-	-	0	300	-	-
Veh in Median Storage, #	-	0	-	-	16979	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95
Heavy Vehicles, %	28	28	28	2	2	2	15	15	15	10	10	10
Mvmt Flow	17	1	62	0	0	0	0	248	354	68	341	0
Major/Minor	Minor2						Major1		Major2			
Conflicting Flow All	601	1079	171				-	0	0	602	0	0
Stage 1	477	477	-				-	-	-	-	-	-
Stage 2	124	602	-				-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy	7.36	7.06	7.46				-	-	-	4.3	-	-
Critical Hdwy Stg 1	6.36	6.06	-				-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	6.36	6.06	-				-	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	3.78	4.28	3.58				-	-	-	2.3	-	-
Pot Cap-1 Maneuver	376	180	767				0	-	-	919	-	0
Stage 1	521	494	-				0	-	-	-	-	0
Stage 2	816	428	-				0	-	-	-	-	0
Platoon blocked, %								-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	348	0	767				-	-	-	919	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	348	0	-				-	-	-	-	-	-
Stage 1	482	0	-				-	-	-	-	-	-
Stage 2	816	0	-				-	-	-	-	-	-
Approach	EB						NB		SB			
HCM Control Delay, s	11.4						0		1.5			
HCM LOS	B											
Minor Lane/Major Mvmt		NBT	NBR	EBLn1	EBLn2	SBL	SBT					
Capacity (veh/h)		-	-	348	767	919	-					
HCM Lane V/C Ratio		-	-	0.051	0.081	0.074	-					
HCM Control Delay (s)		-	-	15.9	10.1	9.2	-					
HCM Lane LOS		-	-	C	B	A	-					
HCM 95th %tile Q(veh)		-	-	0.2	0.3	0.2	-					

HCM 6th TWSC

2: ATRISCO VISTA & EB RAMPS

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing PM Intersections

Intersection												
Int Delay, s/veh	4.8											
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↰	↱					↰	↱	↰	↱	
Traffic Vol, veh/h	72	0	145	0	0	0	0	315	195	180	396	0
Future Vol, veh/h	72	0	145	0	0	0	0	315	195	180	396	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	-	None	-	-	None	-	-	None	-	-	None
Storage Length	-	-	300	-	-	-	-	-	0	300	-	-
Veh in Median Storage, #	-	0	-	-	16979	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93
Heavy Vehicles, %	19	19	19	2	2	2	14	14	14	9	9	9
Mvmt Flow	77	0	156	0	0	0	0	339	210	194	426	0

Major/Minor	Minor2			Major1			Major2		
Conflicting Flow All	984	1363	213	-	0	0	549	0	0
Stage 1	814	814	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2	170	549	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy	7.18	6.88	7.28	-	-	-	4.28	-	-
Critical Hdwy Stg 1	6.18	5.88	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	6.18	5.88	-	-	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	3.69	4.19	3.49	-	-	-	2.29	-	-
Pot Cap-1 Maneuver	218	127	742	0	-	-	970	-	0
Stage 1	356	352	-	0	-	-	-	-	0
Stage 2	794	474	-	0	-	-	-	-	0
Platoon blocked, %					-	-		-	
Mov Cap-1 Maneuver	174	0	742	-	-	-	970	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	174	0	-	-	-	-	-	-	-
Stage 1	356	0	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2	635	0	-	-	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	21.1	0	3
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBT	NBR	EBLn1	EBLn2	SBL	SBT
Capacity (veh/h)	-	-	174	742	970	-
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.445	0.21	0.2	-
HCM Control Delay (s)	-	-	41.3	11.1	9.6	-
HCM Lane LOS	-	-	E	B	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	2.1	0.8	0.7	-

HCM 6th TWSC

3: ATRISCO VISTA & WB RAMPS

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing AM Intersections

Intersection												
Int Delay, s/veh	8.3											
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations						↔↗	↗↗	↗↖	↗↗		↗↗	
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	225	1	137	94	163	0	0	196	41
Future Vol, veh/h	0	0	0	225	1	137	94	163	0	0	196	41
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	-	None	-	-	None	-	-	None	-	-	None
Storage Length	-	-	-	-	-	300	300	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	-	2	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
Heavy Vehicles, %	2	2	2	24	24	24	14	14	14	11	11	11
Mvmt Flow	0	0	0	232	1	141	97	168	0	0	202	42
Major/Minor				Minor1		Major1		Major2				
Conflicting Flow All				463	606	84	244	0	-	-	-	0
Stage 1				362	362	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2				101	244	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy				7.28	6.98	7.38	4.38	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 1				6.28	5.98	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2				6.28	5.98	-	-	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy				3.74	4.24	3.54	2.34	-	-	-	-	-
Pot Cap-1 Maneuver				475	367	892	1236	-	0	0	-	-
Stage 1				614	572	-	-	-	0	0	-	-
Stage 2				850	651	-	-	-	0	0	-	-
Platoon blocked, %								-			-	-
Mov Cap-1 Maneuver				438	0	892	1236	-	-	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver				438	0	-	-	-	-	-	-	-
Stage 1				566	0	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2				850	0	-	-	-	-	-	-	-
Approach				WB		NB		SB				
HCM Control Delay, s				17.5		3		0				
HCM LOS				C								
Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	WBLn1	WBLn2	SBT	SBR						
Capacity (veh/h)	1236	-	438	892	-	-						
HCM Lane V/C Ratio	0.078	-	0.532	0.158	-	-						
HCM Control Delay (s)	8.2	-	22.2	9.8	-	-						
HCM Lane LOS	A	-	C	A	-	-						
HCM 95th %tile Q(veh)	0.3	-	3	0.6	-	-						

HCM 6th TWSC

3: ATRISCO VISTA & WB RAMPS

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing PM Intersections

Intersection												
Int Delay, s/veh	23.9											
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations					↕	↗	↘	↕↕			↕↗	
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	223	1	103	166	235	0	0	360	27
Future Vol, veh/h	0	0	0	223	1	103	166	235	0	0	360	27
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	-	None	-	-	None	-	-	None	-	-	None
Storage Length	-	-	-	-	-	300	300	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	-	2	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
Heavy Vehicles, %	2	2	2	10	10	10	7	7	7	7	7	7
Mvmt Flow	0	0	0	248	1	114	184	261	0	0	400	30
Major/Minor				Minor1		Major1		Major2				
Conflicting Flow All				829	1059	131	430	0	-	-	-	0
Stage 1				629	629	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2				200	430	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy				7	6.7	7.1	4.24	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 1				6	5.7	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2				6	5.7	-	-	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy				3.6	4.1	3.4	2.27	-	-	-	-	-
Pot Cap-1 Maneuver				293	211	869	1091	-	0	0	-	-
Stage 1				472	454	-	-	-	0	0	-	-
Stage 2				791	562	-	-	-	0	0	-	-
Platoon blocked, %								-			-	-
Mov Cap-1 Maneuver				~ 243	0	869	1091	-	-	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver				~ 243	0	-	-	-	-	-	-	-
Stage 1				392	0	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2				791	0	-	-	-	-	-	-	-
Approach				WB		NB		SB				
HCM Control Delay, s				77.1		3.7		0				
HCM LOS				F								
Minor Lane/Major Mvmt		NBL	NBT	WBLn1	WBLn2	SBT	SBR					
Capacity (veh/h)		1091	-	243	869	-	-					
HCM Lane V/C Ratio		0.169	-	1.024	0.132	-	-					
HCM Control Delay (s)		9	-	108.1	9.8	-	-					
HCM Lane LOS		A	-	F	A	-	-					
HCM 95th %tile Q(veh)		0.6	-	10	0.5	-	-					
Notes												
~: Volume exceeds capacity		\$: Delay exceeds 300s			+: Computation Not Defined				*: All major volume in platoon			

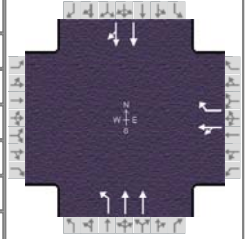
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	Atrisco Vista @ WB I-40
Project Description	AM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	0.250
Area Type	Other
PHF	0.92
Analysis Period	1> 7:00

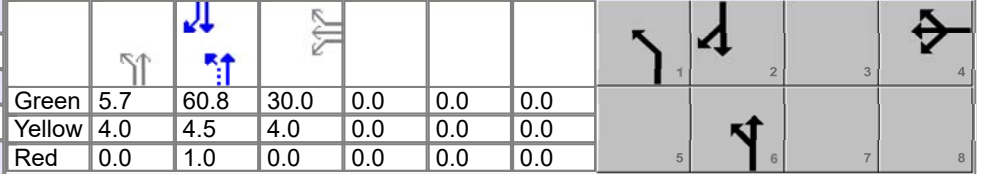


Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h				225	1	137	94	163			196	39

Signal Information

Cycle, s	110.0	Reference Phase	2
Offset, s	0	Reference Point	End
Uncoordinated	No	Simult. Gap E/W	On
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On



Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase				4	1	6		2
Case Number				11.0	1.0	4.0		8.3
Phase Duration, s				34.0	9.7	76.0		66.3
Change Period, (Y+R c), s				4.0	4.0	5.5		5.5
Max Allow Headway (MAH), s				3.1	3.0	0.0		0.0
Queue Clearance Time (g s), s				14.6	4.5			
Green Extension Time (g e), s				0.7	0.1	0.0		0.0
Phase Call Probability				1.00	0.96			
Max Out Probability				0.00	0.00			

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement				7	4	14	1	6		2	12	
Adjusted Flow Rate (v), veh/h				246	149	102	177			129	126	
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln				1810	1309	1810	1611			1737	1638	
Queue Service Time (g s), s				12.6	10.3	2.5	2.3			4.6	4.1	
Cycle Queue Clearance Time (g c), s				12.6	10.3	2.5	2.3			4.6	4.1	
Green Ratio (g/C)				0.27	0.27	0.62	0.64			0.55	0.55	
Capacity (c), veh/h				494	357	743	2065			960	905	
Volume-to-Capacity Ratio (X)				0.498	0.417	0.138	0.086			0.135	0.139	
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)				228.3	169.5	39	36			73	65.8	
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)				9.1	5.7	1.6	1.3			2.7	2.6	
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)				0.69	0.51	0.16	0.09			0.14	0.14	
Uniform Delay (d 1), s/veh				33.7	32.8	8.5	7.5			11.9	11.9	
Incremental Delay (d 2), s/veh				0.3	0.3	0.0	0.1			0.3	0.3	
Initial Queue Delay (d 3), s/veh				0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0	
Control Delay (d), s/veh				33.9	33.1	8.5	7.6			12.2	12.3	
Level of Service (LOS)					C	C	A	A			B	B
Approach Delay, s/veh / LOS	0.0			33.6		C	7.9		A	12.2		B
Intersection Delay, s/veh / LOS	20.0						C					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.32		B	2.15		B	1.65		B	1.38		A
Bicycle LOS Score / LOS				1.14		A	0.72		A	0.70		A

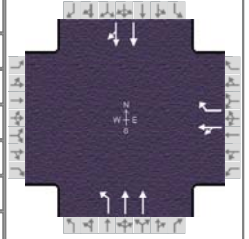
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	Atrisco Vista @ WB I-40
Project Description	PM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	0.250
Area Type	Other
PHF	0.92
Analysis Period	1> 16:00
File Name	Atrisco Vista_WB I40_2025NB_PM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h				223	1	103	166	235			360	27

Signal Information

Cycle, s	110.0	Reference Phase	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
----------	-------	-----------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase				4	1	6		2
Case Number				11.0	1.0	4.0		8.3
Phase Duration, s				34.0	10.7	76.0		65.3
Change Period, ($Y+R_c$), s				4.0	4.0	5.5		5.5
Max Allow Headway (MAH), s				3.1	3.0	0.0		0.0
Queue Clearance Time (g_s), s				14.4	6.6			
Green Extension Time (g_e), s				0.6	0.2	0.0		0.0
Phase Call Probability				1.00	1.00			
Max Out Probability				0.00	0.02			

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement				7	4	14	1	6		2	12	
Adjusted Flow Rate (v), veh/h				243	112	180	255			212	209	
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln				1810	1485	1810	1710			1796	1752	
Queue Service Time (g_s), s				12.4	6.5	4.6	3.2			7.6	6.8	
Cycle Queue Clearance Time (g_c), s				12.4	6.5	4.6	3.2			7.6	6.8	
Green Ratio (g/C)				0.27	0.27	0.62	0.64			0.54	0.54	
Capacity (c), veh/h				494	405	642	2192			976	952	
Volume-to-Capacity Ratio (X)				0.493	0.277	0.281	0.117			0.217	0.219	
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)				226.7	110.6	72.2	50			125.6	117.1	
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)				9.1	4.1	2.9	1.9			4.8	4.7	
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)				0.69	0.34	0.30	0.12			0.24	0.23	
Uniform Delay (d_1), s/veh				33.6	31.5	9.2	7.7			13.0	13.0	
Incremental Delay (d_2), s/veh				0.3	0.1	0.1	0.1			0.5	0.5	
Initial Queue Delay (d_3), s/veh				0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0	
Control Delay (d), s/veh				33.9	31.6	9.3	7.8			13.5	13.5	
Level of Service (LOS)					C	C	A	A			B	B
Approach Delay, s/veh / LOS	0.0			33.2		C	8.4		A	13.5		B
Intersection Delay, s/veh / LOS	17.4						B					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.32		B	2.15		B	1.65		B	1.38		A
Bicycle LOS Score / LOS				1.07		A	0.85		A	0.83		A

HCM 6th TWSC
4: ATRISCO VISTA & FRONTAGE

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing AM Intersections

Intersection													
Int Delay, s/veh	2.4												
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	
Lane Configurations													
Traffic Vol, veh/h	4	0	46	0	0	0	110	194	0	0	189	31	
Future Vol, veh/h	4	0	46	0	0	0	110	194	0	0	189	31	
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free	Free	Free	
RT Channelized	-	-	None	-	-	None	-	-	Free	-	-	None	
Storage Length	-	-	-	-	-	0	250	-	250	250	-	-	
Veh in Median Storage, #	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	
Peak Hour Factor	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
Heavy Vehicles, %	5	5	5	2	2	2	9	9	9	9	9	9	
Mvmt Flow	4	0	51	0	0	0	122	216	0	0	210	34	
Major/Minor	Minor2		Minor1		Major1		Major2						
Conflicting Flow All	579	687	122	-	-	108	244	0	-	216	0	0	
Stage 1	227	227	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Stage 2	352	460	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Critical Hdwy	7.6	6.6	7	-	-	6.94	4.28	-	-	4.28	-	-	
Critical Hdwy Stg 1	6.6	5.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Critical Hdwy Stg 2	6.6	5.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Follow-up Hdwy	3.55	4.05	3.35	-	-	3.32	2.29	-	-	2.29	-	-	
Pot Cap-1 Maneuver	392	362	897	0	0	925	1270	-	0	1301	-	-	
Stage 1	747	708	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-	
Stage 2	630	557	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-	
Platoon blocked, %								-			-	-	
Mov Cap-1 Maneuver	363	327	897	-	-	925	1270	-	-	1301	-	-	
Mov Cap-2 Maneuver	363	327	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Stage 1	675	708	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Stage 2	569	504	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Approach	EB		WB		NB		SB						
HCM Control Delay, s	9.8		0		2.9		0						
HCM LOS	A		A										
Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1WBLn1	SBL	SBT	SBR							
Capacity (veh/h)	1270	-	803	-	1301	-	-						
HCM Lane V/C Ratio	0.096	-	0.069	-	-	-	-						
HCM Control Delay (s)	8.1	-	9.8	0	0	-	-						
HCM Lane LOS	A	-	A	A	A	-	-						
HCM 95th %tile Q(veh)	0.3	-	0.2	-	0	-	-						

HCM 6th TWSC
4: ATRISCO VISTA & FRONTAGE

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing PM Intersections

Intersection												
Int Delay, s/veh	3.9											
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↕				↗	↗	↕	↗	↗	↕	
Traffic Vol, veh/h	20	0	154	0	0	0	101	241	0	0	229	7
Future Vol, veh/h	20	0	154	0	0	0	101	241	0	0	229	7
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	-	None	-	-	None	-	-	Free	-	-	None
Storage Length	-	-	-	-	-	0	250	-	250	250	-	-
Veh in Median Storage, #	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86	86
Heavy Vehicles, %	13	13	13	2	2	2	5	5	5	2	2	2
Mvmt Flow	23	0	179	0	0	0	117	280	0	0	266	8
Major/Minor	Minor2		Minor1			Major1			Major2			
Conflicting Flow All	644	784	137	-	-	140	274	0	-	280	0	0
Stage 1	270	270	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2	374	514	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy	7.76	6.76	7.16	-	-	6.94	4.2	-	-	4.14	-	-
Critical Hdwy Stg 1	6.76	5.76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	6.76	5.76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	3.63	4.13	3.43	-	-	3.32	2.25	-	-	2.22	-	-
Pot Cap-1 Maneuver	336	303	853	0	0	882	1265	-	0	1280	-	-
Stage 1	682	658	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-
Stage 2	590	507	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-
Platoon blocked, %								-			-	-
Mov Cap-1 Maneuver	312	275	853	-	-	882	1265	-	-	1280	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	312	275	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stage 1	619	658	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2	535	460	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Approach	EB		WB			NB			SB			
HCM Control Delay, s	12.1		0			2.4			0			
HCM LOS	B		A									
Minor Lane/Major Mvmt	NBL		NBT		EBLn1WBLn1		SBL	SBT	SBR			
Capacity (veh/h)	1265		-		711		-	1280	-			
HCM Lane V/C Ratio	0.093		-		0.285		-	-	-			
HCM Control Delay (s)	8.1		-		12.1		0	0	-			
HCM Lane LOS	A		-		B		A	A	-			
HCM 95th %tile Q(veh)	0.3		-		1.2		-	0	-			

Intersection						
Int Delay, s/veh	2					
Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	1	25	77	118	213	16
Future Vol, veh/h	1	25	77	118	213	16
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	0	0	250	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	87	87	87	87	87	87
Heavy Vehicles, %	50	50	11	11	3	3
Mvmt Flow	1	29	89	136	245	18
Major/Minor	Minor2	Major1		Major2		
Conflicting Flow All	568	254	263	0	-	0
Stage 1	254	-	-	-	-	-
Stage 2	314	-	-	-	-	-
Critical Hdwy	6.9	6.7	4.21	-	-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.9	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	5.9	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	3.95	3.75	2.299	-	-	-
Pot Cap-1 Maneuver	412	681	1251	-	-	-
Stage 1	689	-	-	-	-	-
Stage 2	644	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	383	681	1251	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	383	-	-	-	-	-
Stage 1	640	-	-	-	-	-
Stage 2	644	-	-	-	-	-
Approach	EB	NB		SB		
HCM Control Delay, s	10.7	3.2		0		
HCM LOS	B					
Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1251	-	383	681	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.071	-	0.003	0.042	-	-
HCM Control Delay (s)	8.1	-	14.4	10.5	-	-
HCM Lane LOS	A	-	B	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0.2	-	0	0.1	-	-

Intersection						
Int Delay, s/veh	4					
Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	28	144	53	212	102	13
Future Vol, veh/h	28	144	53	212	102	13
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	0	0	250	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	80	80	80	80	80	80
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	6	6
Mvmt Flow	35	180	66	265	128	16
Major/Minor	Minor2	Major1		Major2		
Conflicting Flow All	533	136	144	0	-	0
Stage 1	136	-	-	-	-	-
Stage 2	397	-	-	-	-	-
Critical Hdwy	6.42	6.22	4.12	-	-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.42	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	5.42	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	3.518	3.318	2.218	-	-	-
Pot Cap-1 Maneuver	507	913	1438	-	-	-
Stage 1	890	-	-	-	-	-
Stage 2	679	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	484	913	1438	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	484	-	-	-	-	-
Stage 1	849	-	-	-	-	-
Stage 2	679	-	-	-	-	-
Approach	EB	NB		SB		
HCM Control Delay, s	10.4	1.5		0		
HCM LOS	B					
Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1438	-	484	913	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.046	-	0.072	0.197	-	-
HCM Control Delay (s)	7.6	-	13	9.9	-	-
HCM Lane LOS	A	-	B	A	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0.1	-	0.2	0.7	-	-

HCM 6th TWSC
6: ARROYO VISTA & EB RAMPS

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing AM Intersections

Intersection												
Int Delay, s/veh	1.1											
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations								 			 	
Traffic Vol, veh/h	39	0	35	0	0	0	2	687	1629	0	871	451
Future Vol, veh/h	39	0	35	0	0	0	2	687	1629	0	871	451
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	-	Free	-	-	None	-	-	Free	-	-	Free
Storage Length	0	-	300	-	-	-	-	-	300	-	-	0
Veh in Median Storage, #	-	0	-	-	16979	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93
Heavy Vehicles, %	19	19	19	2	2	2	4	4	4	3	3	3
Mvmt Flow	42	0	38	0	0	0	2	739	1752	0	937	485
Major/Minor	Minor2						Major1			Major2		
Conflicting Flow All	1311	-	-				937	0	-	-	-	0
Stage 1	937	-	-				-	-	-	-	-	-
Stage 2	374	-	-				-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy	7.18	-	-				4.18	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 1	6.18	-	-				-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	6.18	-	-				-	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	3.69	-	-				2.24	-	-	-	-	-
Pot Cap-1 Maneuver	130	0	0				715	-	0	0	-	0
Stage 1	304	0	0				-	-	0	0	-	0
Stage 2	618	0	0				-	-	0	0	-	0
Platoon blocked, %								-			-	
Mov Cap-1 Maneuver	129	0	-				715	-	-	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	129	0	-				-	-	-	-	-	-
Stage 1	302	0	-				-	-	-	-	-	-
Stage 2	618	0	-				-	-	-	-	-	-
Approach	EB						NB			SB		
HCM Control Delay, s	45.8						0			0		
HCM LOS	E											
Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	EBLn2	SBT							
Capacity (veh/h)	715	-	129	-	-							
HCM Lane V/C Ratio	0.003	-	0.325	-	-							
HCM Control Delay (s)	10.1	-	45.8	0	-							
HCM Lane LOS	B	-	E	A	-							
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	1.3	-	-							

HCM 6th TWSC
6: ARROYO VISTA & EB RAMPS

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing PM Intersections

Intersection												
Int Delay, s/veh	24.2											
Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Traffic Vol, veh/h	42	0	83	0	0	0	0	501	735	0	2008	114
Future Vol, veh/h	42	0	83	0	0	0	0	501	735	0	2008	114
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Stop	Free	Free	Free	Free	Free	Free
RT Channelized	-	-	Free	-	-	None	-	-	Free	-	-	Free
Storage Length	0	-	300	-	-	-	-	-	300	-	-	0
Veh in Median Storage, #	-	0	-	-	16979	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
Heavy Vehicles, %	31	31	31	2	2	2	6	6	6	2	2	2
Mvmt Flow	47	0	92	0	0	0	0	557	817	0	2231	127

Major/Minor	Minor2			Major1			Major2		
Conflicting Flow All	2510	-	-	-	0	-	-	-	0
Stage 1	2231	-	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2	279	-	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy	7.42	-	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 1	6.42	-	-	-	-	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	6.42	-	-	-	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	3.81	-	-	-	-	-	-	-	-
Pot Cap-1 Maneuver	~ 15	0	0	0	-	0	0	-	0
Stage 1	~ 46	0	0	0	-	0	0	-	0
Stage 2	663	0	0	0	-	0	0	-	0
Platoon blocked, %					-				-
Mov Cap-1 Maneuver	~ 15	0	-	-	-	-	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	~ 15	0	-	-	-	-	-	-	-
Stage 1	~ 46	0	-	-	-	-	-	-	-
Stage 2	663	0	-	-	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, \$ 1469.4		0	0
HCM LOS	F		

Minor Lane/Major Mvmt	NBT	EBLn1	EBLn2	SBT
Capacity (veh/h)	-	15	-	-
HCM Lane V/C Ratio	-	3.111	-	-
HCM Control Delay (s)	\$ 1469.4	0	-	-
HCM Lane LOS	-	F	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	-	6.6	-	-

Notes			
-: Volume exceeds capacity	\$: Delay exceeds 300s	+: Computation Not Defined	*: All major volume in platoon

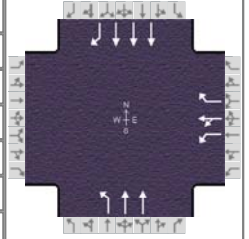
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	98th & I -40 WB
Project Description	AM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 7:00
File Name	98th_I-40WB_AM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h				526	2	64	89	770			729	43

Signal Information

Cycle, s	130.0	Reference Phase	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
----------	-------	-----------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase				4	1	6		2
Case Number				9.0	1.0	4.0		7.3
Phase Duration, s				28.6	10.6	101.4		90.8
Change Period, ($Y+R_c$), s				6.0	6.5	5.5		5.5
Max Allow Headway (MAH), s				4.1	4.1	0.0		0.0
Queue Clearance Time (g_s), s				20.4	4.0			
Green Extension Time (g_e), s				2.2	0.3	0.0		0.0
Phase Call Probability				1.00	0.96			
Max Out Probability				0.00	0.00			

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement				7	4	14	1	6		2	12	
Adjusted Flow Rate (v), veh/h				263	265	64	89	770		729	43	
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln				1810	1810		1810	1809		1725		
Queue Service Time (g_s), s				18.3	18.4		2.0	9.2		7.3		
Cycle Queue Clearance Time (g_c), s				18.3	18.4		2.0	9.2		7.3		
Green Ratio (g/C)				0.17	0.17		0.70	0.74		0.66		
Capacity (c), veh/h				314	315		555	2669		3397		
Volume-to-Capacity Ratio (X)				0.837	0.843		0.160	0.288		0.215		
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)				340.6	343.8		32.9	144.1		120.2		
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)				13.6	13.8		1.3	5.8		4.8		
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)				0.00	0.00		0.33	0.00		0.00		
Uniform Delay (d_1), s/veh				51.9	52.0		6.4	5.7		8.9		
Incremental Delay (d_2), s/veh				6.2	6.5		0.1	0.3		0.1		
Initial Queue Delay (d_3), s/veh				0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		
Control Delay (d), s/veh				58.1	58.5	0.0	6.5	6.0		9.1	0.0	
Level of Service (LOS)				E	E	A	A	A		A	A	
Approach Delay, s/veh / LOS	0.0			52.0		D	6.0		A	8.6		A
Intersection Delay, s/veh / LOS				19.1					B			

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.48		B	2.48		B	1.86		B	1.36		A
Bicycle LOS Score / LOS				1.46		A	1.20		A	0.91		A

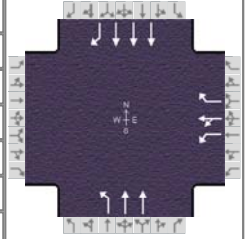
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	98th & I -40 WB
Project Description	PM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 16:00
File Name	98th_I-40WB_PM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h				1744	1	286	84	472			522	63

Signal Information

Cycle, s	110.0	Reference Phase	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
----------	-------	-----------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase				4	1	6		2
Case Number				9.0	1.0	4.0		7.3
Phase Duration, s				65.5	11.9	44.5		32.7
Change Period, (Y+R _c), s				6.0	6.5	5.5		5.5
Max Allow Headway (MAH), s				4.1	4.1	0.0		0.0
Queue Clearance Time (g _s), s				49.1	5.7			
Green Extension Time (g _e), s				10.3	0.2	0.0		0.0
Phase Call Probability				1.00	0.92			
Max Out Probability				0.43	0.00			

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement				7	4	14	1	6		2	12	
Adjusted Flow Rate (v), veh/h				872	873	286	84	472		522	63	
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln				1810	1810		1810	1809		1725		
Queue Service Time (g _s), s				47.0	47.1		3.7	10.6		9.3		
Cycle Queue Clearance Time (g _c), s				47.0	47.1		3.7	10.6		9.3		
Green Ratio (g/C)				0.54	0.54		0.31	0.35		0.25		
Capacity (c), veh/h				978	978		299	1284		1278		
Volume-to-Capacity Ratio (X)				0.892	0.893		0.281	0.368		0.408		
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)				708.5	710.6		72.6	204.6		178.5		
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)				28.3	28.4		2.9	8.2		7.1		
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)				0.00	0.00		0.73	0.00		0.00		
Uniform Delay (d ₁), s/veh				22.4	22.4		27.8	26.3		34.7		
Incremental Delay (d ₂), s/veh				9.0	9.1		0.5	0.8		1.0		
Initial Queue Delay (d ₃), s/veh				0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		
Control Delay (d), s/veh				31.4	31.5	0.0	28.3	27.1		35.7	0.0	
Level of Service (LOS)				C	C	A	C	C		D	A	
Approach Delay, s/veh / LOS	0.0			27.0		C	27.3		C	31.8		C
Intersection Delay, s/veh / LOS				28.0						C		

Multimodal Results

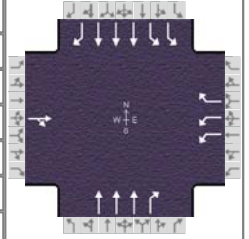
	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.47		B	2.48		B	1.92		B	1.42		A
Bicycle LOS Score / LOS				3.84		D	0.95		A	0.81		A

HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston		
Analyst	CDV	Analysis Date	11/27/2019
Jurisdiction		Time Period	AM Peak
Urban Street		Analysis Year	2025
Intersection	Arroyo Vista & Ladera	File Name	Arroyo Vista_Lade
Project Description	AM 2025 No Build		

Intersection Information



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h		0	0	435		17		260	393	26	403	0

Signal Information

Cycle, s	49.9	Reference Phase	2									
Offset, s	0	Reference Point	End									
Uncoordinated	Yes	Simult. Gap E/W	On	Green	11.0	2.6	18.4	0.0	0.0	0.0		
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On	Yellow	4.0	4.0	4.0	0.0	0.0	0.0		
				Red	2.0	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0		

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase		2	1	6		4	3	8
Case Number		8.3	1.0	3.0		7.3	2.0	3.0
Phase Duration, s		0.0	17.0	17.0		24.4	8.6	33.0
Change Period, ($Y+R_c$), s		6.0	6.0	6.0		6.0	6.0	6.0
Max Allow Headway (MAH), s		0.0	5.1	5.4		5.2	5.1	5.2
Queue Clearance Time (g_s), s			8.0	2.5		13.4	2.4	4.1
Green Extension Time (g_e), s		0.0	2.9	0.1		4.6	0.1	7.8
Phase Call Probability			1.00	1.00		1.00	0.32	1.00
Max Out Probability			0.01	0.00		0.49	0.00	0.19

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement		2	12			16		4	14		3	8
Adjusted Flow Rate (v), veh/h		0		473		18		283	427		28	438
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln		0		1757				1725			1757	1725
Queue Service Time (g_s), s		0.0		6.0				1.8			0.4	2.1
Cycle Queue Clearance Time (g_c), s		0.0		6.0				1.8			0.4	2.1
Green Ratio (g/C)				0.22				0.37			0.05	0.54
Capacity (c), veh/h				1062				1902			184	2793
Volume-to-Capacity Ratio (X)		0.000		0.445				0.149			0.154	0.157
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)		0		96.8				25.8			7.1	24.2
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)		0.0		3.9				1.0			0.3	1.0
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)		0.00		0.00				0.00			0.02	0.00
Uniform Delay (d_1), s/veh				17.5				10.6			22.6	5.8
Incremental Delay (d_2), s/veh		0.0		0.4				0.1			0.5	0.0
Initial Queue Delay (d_3), s/veh		0.0		0.0				0.0			0.0	0.0
Control Delay (d), s/veh				17.9		0.0		10.6	0.0		23.2	5.8
Level of Service (LOS)				B		A		B	A		C	A
Approach Delay, s/veh / LOS	0.0			17.2		B		4.2	A		6.9	A
Intersection Delay, s/veh / LOS				8.8							A	

Multimodal Results

	EB		WB		NB		SB	
Pedestrian LOS Score / LOS	2.59	C	2.82	C	2.25	B	1.64	B
Bicycle LOS Score / LOS	0.49	A		F	0.88	A	0.74	A

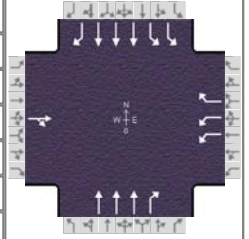
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	Arroyo Vista & Ladera
Project Description	PM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	0.250
Area Type	Other
PHF	0.92
Analysis Period	1> 15:30
File Name	Arroyo Vista_Ladera_PM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h		0	0	361		103		534	417	89	341	0

Signal Information

Cycle, s	54.0	Reference Phase	2
Offset, s	0	Reference Point	End
Uncoordinated	Yes	Simult. Gap E/W	On
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase		2	1	6		4	3	8
Case Number		8.3	1.0	3.0		7.3	2.0	3.0
Phase Duration, s		0.0	15.9	15.9		25.9	12.1	38.1
Change Period, ($Y+R_c$), s		6.0	6.0	6.0		6.0	6.0	6.0
Max Allow Headway (MAH), s		0.0	5.1	5.4		5.1	5.1	5.1
Queue Clearance Time (g_s), s			7.5	5.3		15.4	3.4	3.7
Green Extension Time (g_e), s		0.0	2.4	0.7		4.5	0.4	9.8
Phase Call Probability			1.00	1.00		1.00	0.77	1.00
Max Out Probability			0.00	0.00		0.69	0.00	0.29

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement		2	12			16		4	14		3	18
Adjusted Flow Rate (v), veh/h		0		392		112		580	453		97	371
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln		0		1757				1725			1757	1725
Queue Service Time (g_s), s		0.0		5.5				4.3			1.4	1.7
Cycle Queue Clearance Time (g_c), s		0.0		5.5				4.3			1.4	1.7
Green Ratio (g/C)				0.19				0.37			0.11	0.59
Capacity (c), veh/h				913				1911			400	3074
Volume-to-Capacity Ratio (X)		0.000		0.430				0.304			0.242	0.121
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)		0		92.9				63.2			23.9	18.2
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)		0.0		3.7				2.5			1.0	0.7
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)		0.00		0.00				0.00			0.07	0.00
Uniform Delay (d_1), s/veh				20.2				12.1			21.8	4.8
Incremental Delay (d_2), s/veh		0.0		0.5				0.1			0.4	0.0
Initial Queue Delay (d_3), s/veh		0.0		0.0				0.0			0.0	0.0
Control Delay (d), s/veh				20.6		0.0		12.2	0.0		22.3	4.8
Level of Service (LOS)				C		A		B	A		C	A
Approach Delay, s/veh / LOS	0.0			16.0		B	6.9		A	8.4		A
Intersection Delay, s/veh / LOS			9.5						A			

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.59		C	2.82		C	2.25		B	1.63		B
Bicycle LOS Score / LOS	0.49		A			F	1.06		A	0.74		A

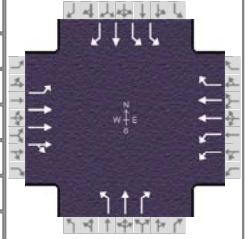
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	Arroyo Vista & Tierra Pi...
Project Description	AM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 7:00
File Name	Arroyo Vista_Tierra Pintada_AM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h	17	187	0	2	68	226	0	2	0	267	3	13

Signal Information

Cycle, s	51.7	Reference Phase	2
Offset, s	0	Reference Point	End
Uncoordinated	Yes	Simult. Gap E/W	On
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase	7	4	3	8	5	2	1	6
Case Number	1.1	4.0	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0
Phase Duration, s	4.7	15.6	4.1	15.0	0.0	22.0	10.0	32.0
Change Period, ($Y+R_c$), s	4.0	5.5	4.0	5.5	4.0	6.0	4.0	6.0
Max Allow Headway (MAH), s	5.1	4.2	2.6	4.2	0.0	5.3	2.6	5.3
Queue Clearance Time (g_s), s	2.4	3.4	2.0	8.9		2.0	5.8	2.2
Green Extension Time (g_e), s	0.0	1.3	0.0	0.7	0.0	0.0	0.4	0.0
Phase Call Probability	0.22	1.00	0.03	1.00		1.00	0.98	1.00
Max Out Probability	0.00	0.16	0.00	1.00		0.00	0.00	0.00

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement	7	4	14	3	8	18	5	2	12	1	6	16
Adjusted Flow Rate (v), veh/h	17	187	0	2	68	226	0	2	0	267	3	13
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln	1810	1900	0	1757	1809	1610	1810	1900	1610	1757	1900	1610
Queue Service Time (g_s), s	0.4	1.4	0.0	0.0	0.8	6.9	0.0	0.0	0.0	3.8	0.0	0.2
Cycle Queue Clearance Time (g_c), s	0.4	1.4	0.0	0.0	0.8	6.9	0.0	0.0	0.0	3.8	0.0	0.2
Green Ratio (g/C)	0.20	0.20		0.00	0.18	0.18		0.31	0.31	0.12	0.50	0.50
Capacity (c), veh/h	391	1114		7	667	297	4	587	498	410	956	810
Volume-to-Capacity Ratio (X)	0.043	0.168	0.000	0.294	0.102	0.761	0.000	0.003	0.000	0.652	0.003	0.016
Back of Queue (Q), ft/ln (50 th percentile)	3.8	13.8	0	0.5	7.6	71.2	0	0.4	0	35.5	0.3	1.4
Back of Queue (Q), veh/ln (50 th percentile)	0.2	0.6	0.0	0.0	0.3	2.8	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.1
Queue Storage Ratio (RQ) (50 th percentile)	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.11	0.00	0.00
Uniform Delay (d_1), s/veh	16.8	17.3		25.8	17.5	20.0	0.0	12.3	0.0	21.8	6.4	6.4
Incremental Delay (d_2), s/veh	0.1	0.1	0.0	8.8	0.1	7.2	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0
Initial Queue Delay (d_3), s/veh	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Control Delay (d), s/veh	16.9	17.4		34.5	17.6	27.2	0.0	12.4	0.0	22.5	6.4	6.4
Level of Service (LOS)	B	B		C	B	C		B		C	A	A
Approach Delay, s/veh / LOS	17.3		B	25.0		C	12.4		B	21.6		C
Intersection Delay, s/veh / LOS	21.8						C					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.27		B	2.27		B	2.68		C	2.38		B
Bicycle LOS Score / LOS	0.60		A	0.73		A	0.49		A	0.95		A

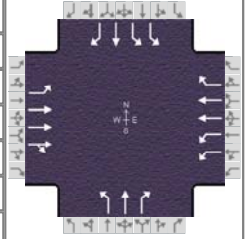
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	Arroyo Vista & Tierra Pi...
Project Description	PM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 16:00
File Name	Arroyo Vista_Tierra Pintada_PM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h	24	128	52	64	309	228	1	19	15	309	82	89

Signal Information

Cycle, s	52.3	Reference Phase	2										
Offset, s	0	Reference Point	End	Green	0.0	2.7	15.2	0.9	0.9	9.0			
Uncoordinated	Yes	Simult. Gap E/W	On	Yellow	3.0	3.0	4.0	3.0	0.0	4.0			
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On	Red	1.0	1.0	2.0	1.0	0.0	1.5			

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase	7	4	3	8	5	2	1	6
Case Number	1.1	4.0	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0
Phase Duration, s	4.9	14.5	5.8	15.5	4.0	21.2	10.8	27.9
Change Period, ($Y+R_c$), s	4.0	5.5	4.0	5.5	4.0	6.0	4.0	6.0
Max Allow Headway (MAH), s	5.1	4.2	2.6	4.2	2.6	5.2	2.6	5.2
Queue Clearance Time (g_s), s	2.6	3.6	2.9	9.0	2.0	2.4	6.4	3.8
Green Extension Time (g_e), s	0.1	2.0	0.1	1.0	0.0	0.2	0.5	0.9
Phase Call Probability	0.29	1.00	0.61	1.00	0.01	1.00	0.99	1.00
Max Out Probability	0.00	0.28	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement	7	4	14	3	8	18	5	2	12	1	6	16
Adjusted Flow Rate (v), veh/h	24	121	59	64	309	228	1	19	15	309	82	89
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln	1810	1900	1638	1757	1809	1610	1810	1900	1610	1757	1900	1610
Queue Service Time (g_s), s	0.6	1.4	1.6	0.9	4.0	7.0	0.0	0.4	0.3	4.4	1.4	1.8
Cycle Queue Clearance Time (g_c), s	0.6	1.4	1.6	0.9	4.0	7.0	0.0	0.4	0.3	4.4	1.4	1.8
Green Ratio (g/C)	0.19	0.17	0.17	0.03	0.19	0.19	0.00	0.29	0.29	0.13	0.42	0.42
Capacity (c), veh/h	252	656	283	122	689	307	3	552	468	456	797	675
Volume-to-Capacity Ratio (X)	0.095	0.185	0.207	0.524	0.449	0.744	0.289	0.034	0.032	0.678	0.103	0.132
Back of Queue (Q), ft/ln (50 th percentile)	5.7	14.3	14.2	9.5	37.7	71.6	0.7	3.6	2.8	41.5	11.8	13.1
Back of Queue (Q), veh/ln (50 th percentile)	0.2	0.6	0.6	0.4	1.5	2.9	0.0	0.1	0.1	1.7	0.5	0.5
Queue Storage Ratio (RQ) (50 th percentile)	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.13	0.00	0.00
Uniform Delay (d_1), s/veh	17.7	18.5	18.6	24.8	18.8	20.0	26.1	13.3	13.3	21.7	9.2	9.3
Incremental Delay (d_2), s/veh	0.2	0.1	0.4	1.3	0.5	6.7	16.7	0.0	0.0	0.7	0.1	0.1
Initial Queue Delay (d_3), s/veh	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Control Delay (d), s/veh	17.9	18.6	18.9	26.1	19.2	26.7	42.9	13.3	13.3	22.4	9.3	9.5
Level of Service (LOS)	B	B	B	C	B	C	D	B	B	C	A	A
Approach Delay, s/veh / LOS	18.6	B		22.8	C		14.2	B		17.8	B	
Intersection Delay, s/veh / LOS	20.1						C					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.27	B		2.27	B		2.69	C		2.40	B	
Bicycle LOS Score / LOS	0.60	A		0.98	A		0.55	A		1.28	A	

Intersection						
Int Delay, s/veh	6.5					
Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	20	57	0
Future Vol, veh/h	0	0	0	20	57	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	0	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	85	85	85	85	85	85
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	0	0	0	24	67	0
Major/Minor	Major1	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	24	0	-	0	12	12
Stage 1	-	-	-	-	12	-
Stage 2	-	-	-	-	0	-
Critical Hdwy	4.12	-	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	5.42	-
Follow-up Hdwy	2.218	-	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	1591	-	-	-	1008	1069
Stage 1	-	-	-	-	1011	-
Stage 2	-	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1591	-	-	-	1008	1069
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	1008	-
Stage 1	-	-	-	-	1011	-
Stage 2	-	-	-	-	-	-
Approach	EB	WB		SB		
HCM Control Delay, s	0	0		8.8		
HCM LOS				A		
Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1	
Capacity (veh/h)	1591	-	-	-	1008	
HCM Lane V/C Ratio	-	-	-	-	0.067	
HCM Control Delay (s)	0	-	-	-	8.8	
HCM Lane LOS	A	-	-	-	A	
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0.2	

HCM 6th TWSC
10: ARROYO VISTA & INSPIRATION WEST

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing PM Intersections

Intersection						
Int Delay, s/veh	3.2					
Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	65	37	0
Future Vol, veh/h	0	0	0	65	37	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	0	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	85	85	85	85	85	85
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	0	0	0	76	44	0
Major/Minor	Major1	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	76	0	-	0	38	38
Stage 1	-	-	-	-	38	-
Stage 2	-	-	-	-	0	-
Critical Hdwy	4.12	-	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	5.42	-
Follow-up Hdwy	2.218	-	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	1523	-	-	-	974	1034
Stage 1	-	-	-	-	984	-
Stage 2	-	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1523	-	-	-	974	1034
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	974	-
Stage 1	-	-	-	-	984	-
Stage 2	-	-	-	-	-	-
Approach	EB	WB		SB		
HCM Control Delay, s	0	0		8.9		
HCM LOS				A		
Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1	
Capacity (veh/h)	1523	-	-	-	974	
HCM Lane V/C Ratio	-	-	-	-	0.045	
HCM Control Delay (s)	0	-	-	-	8.9	
HCM Lane LOS	A	-	-	-	A	
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0.1	

HCM 6th TWSC
11: ARROYO VISTA & INSPIRATION EAST

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing AM Intersections

Intersection						
Int Delay, s/veh	7.6					
Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	0	57	20	47	134	0
Future Vol, veh/h	0	57	20	47	134	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	0	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	38	38	85	85	51	51
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	71	71
Mvmt Flow	0	150	24	55	263	0
Major/Minor	Major1	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	79	0	-	0	202	52
Stage 1	-	-	-	-	52	-
Stage 2	-	-	-	-	150	-
Critical Hdwy	4.12	-	-	-	7.11	6.91
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	-	6.11	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	6.11	-
Follow-up Hdwy	2.218	-	-	-	4.139	3.939
Pot Cap-1 Maneuver	1519	-	-	-	654	851
Stage 1	-	-	-	-	820	-
Stage 2	-	-	-	-	734	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1519	-	-	-	654	851
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	654	-
Stage 1	-	-	-	-	820	-
Stage 2	-	-	-	-	734	-
Approach	EB	WB		SB		
HCM Control Delay, s	0	0		14.2		
HCM LOS				B		
Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1	
Capacity (veh/h)	1519	-	-	-	654	
HCM Lane V/C Ratio	-	-	-	-	0.402	
HCM Control Delay (s)	0	-	-	-	14.2	
HCM Lane LOS	A	-	-	-	B	
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	1.9	

HCM 6th TWSC
11: ARROYO VISTA & INSPIRATION EAST

Upper Petroglyphs TIA
2025 No Build Existing PM Intersections

Intersection						
Int Delay, s/veh	2.2					
Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	0	37	65	153	85	0
Future Vol, veh/h	0	37	65	153	85	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	0	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	25	85	85	85	85
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	0	148	76	180	100	0
Major/Minor	Major1	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	256	0	-	0	314	166
Stage 1	-	-	-	-	166	-
Stage 2	-	-	-	-	148	-
Critical Hdwy	4.12	-	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	5.42	-
Follow-up Hdwy	2.218	-	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	1309	-	-	-	679	878
Stage 1	-	-	-	-	863	-
Stage 2	-	-	-	-	880	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1309	-	-	-	679	878
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	679	-
Stage 1	-	-	-	-	863	-
Stage 2	-	-	-	-	880	-
Approach	EB	WB		SB		
HCM Control Delay, s	0	0		11.2		
HCM LOS				B		
Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1	
Capacity (veh/h)	1309	-	-	-	679	
HCM Lane V/C Ratio	-	-	-	-	0.147	
HCM Control Delay (s)	0	-	-	-	11.2	
HCM Lane LOS	A	-	-	-	B	
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0.5	

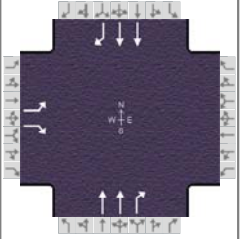
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	Unser @ EB I-40
Project Description	AM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	0.250
Area Type	Other
PHF	0.92
Analysis Period	1> 7:00
File Name	Unser_EB I40_2025NB_AM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h	129		93					877	926		1340	1027

Signal Information

Cycle, s	110.0	Reference Phase	2									
Offset, s	0	Reference Point	End									
Uncoordinated	No	Simult. Gap E/W	On	Green	69.0	30.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On	Yellow	4.5	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0		
				Red	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0		

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase		8				6		2
Case Number		9.0				7.0		7.0
Phase Duration, s		35.5				74.5		74.5
Change Period, (Y+R _c), s		5.5				5.5		5.5
Max Allow Headway (MAH), s		3.1				0.0		0.0
Queue Clearance Time (g _s), s		9.1						
Green Extension Time (g _e), s		0.4				0.0		0.0
Phase Call Probability		1.00						
Max Out Probability		0.00						

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement	3		18				6	16		2	12	
Adjusted Flow Rate (v), veh/h	140		101				953	1007		1457	1116	
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln	1711						1766			1781		
Queue Service Time (g _s), s	7.1						15.1			28.4		
Cycle Queue Clearance Time (g _c), s	7.1						15.1			28.4		
Green Ratio (g/C)	0.27						0.63			0.63		
Capacity (c), veh/h	466						2217			2234		
Volume-to-Capacity Ratio (X)	0.301						0.430			0.652		
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)	136.3						232.3			389.3		
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)	5.2						9.1			15.3		
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)	1.22						0.12			0.25		
Uniform Delay (d ₁), s/veh	31.7						10.5			12.9		
Incremental Delay (d ₂), s/veh	0.1						0.6			1.5		
Initial Queue Delay (d ₃), s/veh	0.0						0.0			0.0		
Control Delay (d), s/veh	31.8		0.0				11.1	0.0		14.4	0.0	
Level of Service (LOS)	C		A				B	A		B	A	
Approach Delay, s/veh / LOS	18.5		B	0.0			5.4	A		8.2	A	
Intersection Delay, s/veh / LOS	7.5						A					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.32		B	2.32		B	1.36		A	1.88		B
Bicycle LOS Score / LOS			F				2.10		B	2.61		C

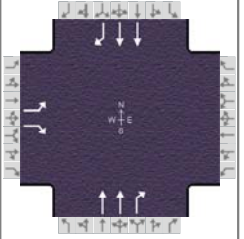
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	Unser @ EB I-40
Project Description	PM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	0.250
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 16:00
File Name	Unser_EB I40_2025NB_PM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h	97		51					1049	673		1440	426

Signal Information

Cycle, s	110.0	Reference Phase	2									
Offset, s	0	Reference Point	End									
Uncoordinated	No	Simult. Gap E/W	On	Green	69.3	29.7	0.0	0.0	0.0	0.0		
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On	Yellow	4.5	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0		
				Red	1.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0		

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase		8				6		2
Case Number		9.0				7.0		7.0
Phase Duration, s		35.2				74.8		74.8
Change Period, (Y+R _c), s		5.5				5.5		5.5
Max Allow Headway (MAH), s		3.1				0.0		0.0
Queue Clearance Time (g _s), s		6.7						
Green Extension Time (g _e), s		0.2				0.0		0.0
Phase Call Probability		0.99						
Max Out Probability		0.00						

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement	3		18				6	16		2	12	
Adjusted Flow Rate (v), veh/h	97		51				1049	673		1440	426	
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln	1753						1781			1766		
Queue Service Time (g _s), s	4.7						17.0			28.0		
Cycle Queue Clearance Time (g _c), s	4.7						17.0			28.0		
Green Ratio (g/C)	0.27						0.63			0.63		
Capacity (c), veh/h	473						2244			2227		
Volume-to-Capacity Ratio (X)	0.205						0.467			0.647		
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)	89.9						253			383.4		
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)	3.5						10.0			15.0		
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)	0.80						0.13			0.25		
Uniform Delay (d ₁), s/veh	31.0						10.7			12.7		
Incremental Delay (d ₂), s/veh	0.1						0.7			1.5		
Initial Queue Delay (d ₃), s/veh	0.0						0.0			0.0		
Control Delay (d), s/veh	31.1		0.0				11.4	0.0		14.2	0.0	
Level of Service (LOS)	C		A				B	A		B	A	
Approach Delay, s/veh / LOS	20.4		C	0.0			6.9	A		10.9		B
Intersection Delay, s/veh / LOS	9.5						A					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.32		B	2.32		B	1.36		A	1.88		B
Bicycle LOS Score / LOS			F				1.91		B	2.03		B

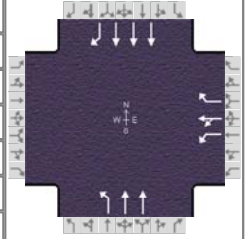
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	UNSER @ WB I-40
Project Description	AM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 7:00
File Name	Unser Intersections_AM.xus

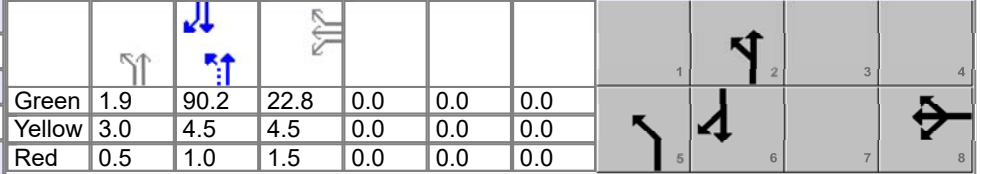


Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h				367	1	252	29	941			2440	184

Signal Information

Cycle, s	130.0	Reference Phase	2
Offset, s	0	Reference Point	End
Uncoordinated	No	Simult. Gap E/W	On
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On



Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase				8	5	2		6
Case Number				9.0	1.0	4.0		7.3
Phase Duration, s				28.8	5.4	101.2		95.7
Change Period, (Y+R c), s				6.0	3.5	5.5		5.5
Max Allow Headway (MAH), s				3.1	4.0	0.0		0.0
Queue Clearance Time (g s), s				21.9	2.6			
Green Extension Time (g e), s				0.9	0.0	0.0		0.0
Phase Call Probability				1.00	0.65			
Max Out Probability				0.03	0.00			

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement				3	8	18	5	2		6		16
Adjusted Flow Rate (v), veh/h				184	185	252	29	941		2271		171
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln				1810	1810		1810	1809		1725		
Queue Service Time (g s), s				12.1	12.2		0.6	12.1		30.2		
Cycle Queue Clearance Time (g c), s				12.1	12.2		0.6	12.1		30.2		
Green Ratio (g/C)				0.18	0.18		0.72	0.74		0.69		
Capacity (c), veh/h				318	318		160	2662		3592		
Volume-to-Capacity Ratio (X)				0.577	0.580		0.182	0.353		0.632		
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)				230.3	231.5		9.6	176.7		336.6		
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)				9.2	9.3		0.4	7.1		13.5		
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)				0.00	0.00		0.03	0.00		0.00		
Uniform Delay (d 1), s/veh				49.2	49.2		9.8	6.1		10.2		
Incremental Delay (d 2), s/veh				0.6	0.6		0.5	0.4		0.5		
Initial Queue Delay (d 3), s/veh				0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		
Control Delay (d), s/veh				49.8	49.8	0.0	10.4	6.5		10.7	0.0	
Level of Service (LOS)				D	D	A	B	A		B	A	
Approach Delay, s/veh / LOS	0.0			29.6		C	6.6		A	10.0		A
Intersection Delay, s/veh / LOS	12.2						B					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.48		B	2.48		B	1.86		B	1.35		A
Bicycle LOS Score / LOS				1.51		B	1.29		A	1.93		B

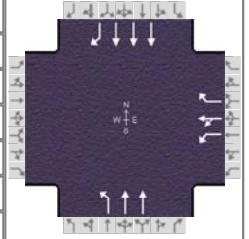
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	UNSER @ WB I-40
Project Description	PM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 16:00
File Name	Unser Intersections_PM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h				782	6	1587	52	1066			1207	227

Signal Information

Cycle, s	130.0	Reference Phase	2											
Offset, s	0	Reference Point	End											
Uncoordinated	No	Simult. Gap E/W	On	Green	3.7	47.1	64.2	0.0	0.0	0.0				
				Yellow	3.0	4.5	4.5	0.0	0.0	0.0				
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On	Red	0.5	1.0	1.5	0.0	0.0	0.0				

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase				8	5	2		6
Case Number				9.0	1.0	4.0		7.3
Phase Duration, s				70.2	7.2	59.8		52.6
Change Period, (Y+R c), s				6.0	3.5	5.5		5.5
Max Allow Headway (MAH), s				3.2	4.0	0.0		0.0
Queue Clearance Time (g s), s				66.2	4.3			
Green Extension Time (g e), s				0.0	0.0	0.0		0.0
Phase Call Probability				1.00	0.85			
Max Out Probability				1.00	0.04			

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement				3	8	18	5	2		6		16
Adjusted Flow Rate (v), veh/h				391	397	1587	52	1066		1088		205
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln				1810	1811		1810	1809		1725		
Queue Service Time (g s), s				18.1	18.5		2.3	31.6		20.4		
Cycle Queue Clearance Time (g c), s				18.1	18.5		2.3	31.6		20.4		
Green Ratio (g/C)				0.49	0.49		0.41	0.42		0.36		
Capacity (c), veh/h				894	894		215	1511		1877		
Volume-to-Capacity Ratio (X)				0.438	0.444		0.242	0.705		0.580		
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)				295.7	300.1		44.6	497.8		295.3		
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)				11.8	12.0		1.8	19.9		11.8		
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)				0.00	0.00		0.12	0.00		0.00		
Uniform Delay (d 1), s/veh				21.2	21.3		25.7	31.2		28.6		
Incremental Delay (d 2), s/veh				0.1	0.1		0.6	2.8		1.0		
Initial Queue Delay (d 3), s/veh				0.0	0.0		0.0	0.0		0.0		
Control Delay (d), s/veh				21.4	21.5	0.0	26.3	34.1		29.6		0.0
Level of Service (LOS)				C	C	A	C	C		C		A
Approach Delay, s/veh / LOS	0.0			7.1		A	33.7		C	24.9		C
Intersection Delay, s/veh / LOS				18.1						B		

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.48		B	2.48		B	1.92		B	1.41		A
Bicycle LOS Score / LOS				4.41		D	1.41		A	1.28		A

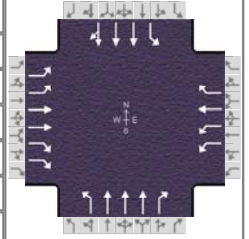
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	UNSER @ LADERA
Project Description	AM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 7:00
File Name	Unser Intersections_AM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h	311	303	275	514	117	184	96	796	275	147	1593	72

Signal Information

Cycle, s	130.0	Reference Phase	2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												</
----------	-------	-----------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase	7	4	3	8	5	2	1	6
Case Number	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	4.0
Phase Duration, s	18.0	24.7	26.4	33.0	15.5	59.0	19.9	63.5
Change Period, (Y+R _c), s	4.5	6.0	5.5	6.0	7.0	9.0	6.9	9.0
Max Allow Headway (MAH), s	3.1	4.7	3.1	4.7	2.6	0.0	2.6	0.0
Queue Clearance Time (g _s), s	13.3	13.9	20.7	15.3	8.7		12.9	
Green Extension Time (g _e), s	0.2	4.8	0.2	5.0	0.1	0.0	0.1	0.0
Phase Call Probability	1.00	1.00	1.00	1.00	0.97		1.00	
Max Out Probability	1.00	0.03	1.00	0.01	0.00		0.00	

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement	7	4	14	3	8	18	5	2	12	1	6	16
Adjusted Flow Rate (v), veh/h	311	303	275	514	117	184	98	814	281	153	1161	567
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln	1757	1809	1425	1757	1900	1610	1810	1725		1810	1900	1856
Queue Service Time (g _s), s	11.3	10.2	11.9	18.7	6.8	13.3	6.7	16.6		10.9	26.7	26.0
Cycle Queue Clearance Time (g _c), s	11.3	10.2	11.9	18.7	6.8	13.3	6.7	16.6		10.9	26.7	26.0
Green Ratio (g/C)	0.10	0.14	0.14	0.16	0.21	0.21	0.07	0.38		0.10	0.42	0.42
Capacity (c), veh/h	366	519	409	565	395	334	118	1992		181	1592	777
Volume-to-Capacity Ratio (X)	0.849	0.584	0.672	0.910	0.296	0.550	0.830	0.408		0.843	0.729	0.730
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)	237.3	206.6	195.6	376.4	144.6	230	121.2	292.3		215.3	335.5	320.7
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)	9.5	8.3	7.8	15.1	5.8	9.2	4.8	11.7		8.6	13.4	12.8
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)	0.85	0.00	0.98	1.30	0.00	0.00	0.27	0.00		0.44	0.00	0.00
Uniform Delay (d ₁), s/veh	57.2	52.0	52.8	53.6	43.5	46.1	47.9	34.7		62.6	18.3	17.1
Incremental Delay (d ₂), s/veh	12.2	1.5	2.8	21.8	0.3	1.1	5.5	0.6		2.8	2.0	4.1
Initial Queue Delay (d ₃), s/veh	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Control Delay (d), s/veh	69.4	53.5	55.5	75.4	43.8	47.1	53.3	35.3	0.0	65.3	20.3	21.2
Level of Service (LOS)	E	D	E	E	D	D	D	D	A	E	C	C
Approach Delay, s/veh / LOS	59.7		E	64.5		E	28.5		C	24.2		C
Intersection Delay, s/veh / LOS	38.8						D					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.74		C	2.60		C	2.44		B	2.58		C
Bicycle LOS Score / LOS	1.22		A	1.83		B	1.13		A	1.48		A

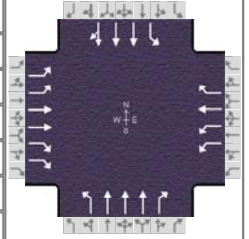
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	UNSER @ LADERA
Project Description	PM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 16:00
File Name	Unser Intersections_PM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h	176	233	152	351	345	247	316	1424	293	227	858	186

Signal Information

Cycle, s	130.0	Reference Phase	2							
Offset, s	0	Reference Point	End							
Uncoordinated	No	Simult. Gap E/W	On	Green	17.2	5.8	43.5	8.5	1.0	22.1
				Yellow	3.4	0.0	4.5	3.5	4.0	4.0
				Red	3.5	0.0	4.5	1.0	1.5	2.0

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase	7	4	3	8	5	2	1	6
Case Number	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	4.0
Phase Duration, s	13.0	28.1	19.5	34.6	29.9	58.4	24.1	52.5
Change Period, (Y+R _c), s	4.5	6.0	5.5	6.0	7.0	9.0	6.9	9.0
Max Allow Headway (MAH), s	3.1	4.2	3.1	4.2	2.6	0.0	2.6	0.0
Queue Clearance Time (g _s), s	8.4	9.4	14.9	24.5	22.6		17.0	
Green Extension Time (g _e), s	0.1	4.4	0.0	4.1	0.3	0.0	0.2	0.0
Phase Call Probability	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		1.00	
Max Out Probability	1.00	0.01	1.00	0.04	0.00		0.00	

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement	7	4	14	3	8	18	5	2	12	1	6	16
Adjusted Flow Rate (v), veh/h	176	233	152	351	345	247	289	1304	268	209	658	302
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln	1757	1809	1425	1757	1900	1610	1810	1725		1810	1900	1724
Queue Service Time (g _s), s	6.4	7.4	6.1	12.9	22.5	18.4	20.6	24.8		15.0	13.2	11.4
Cycle Queue Clearance Time (g _c), s	6.4	7.4	6.1	12.9	22.5	18.4	20.6	24.8		15.0	13.2	11.4
Green Ratio (g/C)	0.07	0.17	0.17	0.11	0.22	0.22	0.18	0.38		0.13	0.33	0.33
Capacity (c), veh/h	229	614	484	378	418	354	318	1965		239	1273	578
Volume-to-Capacity Ratio (X)	0.767	0.379	0.314	0.927	0.826	0.697	0.909	0.663		0.875	0.517	0.523
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)	136.6	152.7	98.6	309.3	412.7	299.5	284.1	271.5		311.7	207.3	168.8
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)	5.5	6.1	3.9	12.4	16.5	12.0	11.4	10.9		12.5	8.3	6.8
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)	0.49	0.00	0.49	1.07	0.00	0.00	0.63	0.00		0.64	0.00	0.00
Uniform Delay (d ₁), s/veh	59.8	47.9	47.3	57.5	48.3	46.7	57.1	27.0		63.8	20.3	15.7
Incremental Delay (d ₂), s/veh	6.1	0.6	0.5	40.3	4.2	1.9	0.9	0.2		9.3	1.3	2.9
Initial Queue Delay (d ₃), s/veh	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Control Delay (d), s/veh	65.9	48.4	47.8	97.8	52.5	48.6	58.0	27.2	0.0	73.1	21.5	18.6
Level of Service (LOS)	E	D	D	F	D	D	E	C	A	E	C	B
Approach Delay, s/veh / LOS	53.7		D	68.3		E	28.1		C	30.0		C
Intersection Delay, s/veh / LOS	40.1						D					

Multimodal Results

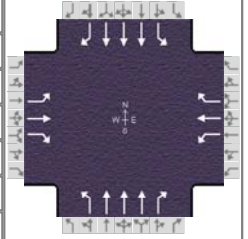
	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.74		C	2.60		C	2.44		B	2.59		C
Bicycle LOS Score / LOS	0.95		A	2.04		B	1.61		B	1.19		A

HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston		
Analyst	CDV	Analysis Date	11/21/2019
Jurisdiction		Time Period	AM Peak
Urban Street		Analysis Year	2025
Intersection	UNSER @ TIERRA PIN...	File Name	Unser Intersection
Project Description	AM 2025 No Build		

Intersection Information



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h	236	13	378	55	13	21	124	1031	31	72	1448	114

Signal Information

Cycle, s	130.0	Reference Phase	2									
Offset, s	0	Reference Point	End									
Uncoordinated	No	Simult. Gap E/W	On	Green	6.7	1.0	58.5	5.2	1.4	27.2		
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On	Yellow	3.5	3.5	4.5	3.5	3.5	3.0		
				Red	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	3.5		

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase	7	4	3	8	5	2	1	6
Case Number	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0
Phase Duration, s	15.6	39.6	9.7	33.7	16.7	69.5	11.2	64.0
Change Period, ($Y+R_c$), s	4.5	6.5	4.5	6.5	4.5	5.5	4.5	5.5
Max Allow Headway (MAH), s	2.6	3.3	2.6	3.3	2.6	0.0	2.6	0.0
Queue Clearance Time (g_s), s	13.1	32.3	6.0	3.4	12.2		7.2	
Green Extension Time (g_e), s	0.0	0.8	0.0	1.0	0.1	0.0	0.0	0.0
Phase Call Probability	1.00	1.00	0.86	1.00	0.99		0.93	
Max Out Probability	1.00	0.01	0.01	0.00	0.00		0.00	

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement	7	4	14	3	8	18	5	2	12	1	6	16
Adjusted Flow Rate (v), veh/h	236	13	378	55	13	21	137	1138	34	72	1448	114
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln	1781	1870		1781	1870		1739	1658		1781	1698	
Queue Service Time (g_s), s	11.1	0.7		4.0	0.7		10.2	18.2		5.2	28.4	
Cycle Queue Clearance Time (g_c), s	11.1	0.7		4.0	0.7		10.2	18.2		5.2	28.4	
Green Ratio (g/C)	0.09	0.25		0.04	0.21		0.09	0.49		0.05	0.45	
Capacity (c), veh/h	152	477		71	391		163	2448		92	2294	
Volume-to-Capacity Ratio (X)	1.552	0.027		0.776	0.033		0.840	0.465		0.784	0.631	
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)	1761.8	14.3		88.2	15.3		213.6	277.1		113.3	435.7	
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)	69.4	0.6		3.5	0.6		8.2	10.7		4.5	17.2	
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)	9.79	0.00		0.35	0.06		0.45	0.00		0.26	0.00	
Uniform Delay (d_1), s/veh	59.5	36.3		61.8	40.9		61.8	19.3		60.9	27.5	
Incremental Delay (d_2), s/veh	1025.2	0.0		6.9	0.0		4.2	0.5		5.6	1.3	
Initial Queue Delay (d_3), s/veh	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	
Control Delay (d), s/veh	1084.7	36.3	0.0	68.8	40.9	0.0	66.0	19.8	0.0	66.5	28.8	0.0
Level of Service (LOS)	F	D	A	E	D	A	E	B	A	E	C	A
Approach Delay, s/veh / LOS	409.0		F	48.5		D	24.1		C	28.4		C
Intersection Delay, s/veh / LOS	92.6						F					

Multimodal Results

	EB		WB		NB		SB	
Pedestrian LOS Score / LOS	2.73	C	2.73	C	2.10	B	2.11	B
Bicycle LOS Score / LOS	1.52	B	0.63	A	1.14	A	1.39	A

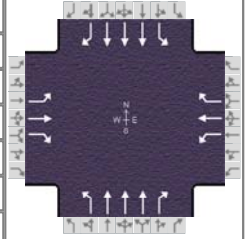
HCS7 Signalized Intersection Results Summary

General Information

Agency	Bohannon Huston
Analyst	CDV
Jurisdiction	
Urban Street	
Intersection	UNSER @ TIERRA PIN...
Project Description	PM 2025 No Build

Intersection Information

Duration, h	1.000
Area Type	Other
PHF	1.00
Analysis Period	1> 16:00
File Name	Unser Intersections_PM.xus



Demand Information

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Demand (v), veh/h	149	32	122	161	65	112	308	1397	123	68	895	174

Signal Information

Cycle, s	130.0	Reference Phase	2
Offset, s	0	Reference Point	End
Uncoordinated	No	Simult. Gap E/W	On
Force Mode	Fixed	Simult. Gap N/S	On

Timer Results

	EBL	EBT	WBL	WBT	NBL	NBT	SBL	SBT
Assigned Phase	7	4	3	8	5	2	1	6
Case Number	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0
Phase Duration, s	15.6	19.0	15.6	19.0	28.4	84.6	10.9	67.0
Change Period, (Y+R _c), s	4.5	6.5	4.5	6.5	4.5	5.5	4.5	5.5
Max Allow Headway (MAH), s	2.6	3.3	2.6	3.3	2.6	0.0	2.6	0.0
Queue Clearance Time (g _s), s	12.9	11.8	13.1	10.9	23.6		6.9	
Green Extension Time (g _e), s	0.0	0.7	0.0	0.7	0.3	0.0	0.1	0.0
Phase Call Probability	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		0.91	
Max Out Probability	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00		0.00	

Movement Group Results

	EB			WB			NB			SB		
Approach Movement	L	T	R	L	T	R	L	T	R	L	T	R
Assigned Movement	7	4	14	3	8	18	5	2	12	1	6	16
Adjusted Flow Rate (v), veh/h	149	32	122	161	65	112	291	1320	116	68	895	174
Adjusted Saturation Flow Rate (s), veh/h/ln	1781	1870		1781	1870		1739	1658		1781	1698	
Queue Service Time (g _s), s	10.9	2.0		11.1	4.2		21.6	16.6		4.9	14.6	
Cycle Queue Clearance Time (g _c), s	10.9	2.0		11.1	4.2		21.6	16.6		4.9	14.6	
Green Ratio (g/C)	0.09	0.10		0.09	0.10		0.18	0.61		0.05	0.47	
Capacity (c), veh/h	152	179		152	179		320	3025		87	2411	
Volume-to-Capacity Ratio (X)	0.980	0.179		1.059	0.363		0.909	0.436		0.779	0.371	
Back of Queue (Q), ft/ln (95 th percentile)	389.8	44.4		520.8	92		379.1	230.7		107.3	249.6	
Back of Queue (Q), veh/ln (95 th percentile)	15.3	1.7		20.5	3.6		14.6	8.9		4.2	9.8	
Queue Storage Ratio (RQ) (95 th percentile)	2.17	0.00		2.04	0.36		0.79	0.00		0.25	0.00	
Uniform Delay (d ₁), s/veh	59.3	54.1		59.5	55.1		58.6	11.6		61.1	21.9	
Incremental Delay (d ₂), s/veh	124.6	0.2		211.8	0.5		3.0	0.3		5.7	0.4	
Initial Queue Delay (d ₃), s/veh	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	
Control Delay (d), s/veh	183.9	54.2	0.0	271.3	55.5	0.0	61.6	11.9	0.0	66.8	22.3	0.0
Level of Service (LOS)	F	D	A	F	E	A	E	B	A	E	C	A
Approach Delay, s/veh / LOS	96.2	F		139.9	F		19.5	B		21.6	C	
Intersection Delay, s/veh / LOS	38.4						D					

Multimodal Results

	EB			WB			NB			SB		
Pedestrian LOS Score / LOS	2.74	C		2.74	C		2.08	B		2.10	B	
Bicycle LOS Score / LOS	0.99	A		1.05	A		1.49	A		1.11	A	