DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL
ESENCIA, BOQUERÓN, CABO ROJO
TOMO VIII

NOVIEMBRE 2025

TOMO 8 DE 16

ANEJOS 7b-7c

ANEJOS DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL

ESENCIA, BOQUERÓN, CABO ROJO

Anejo 7b

NOVIEMBRE 2025

Evaluación Arqueológica Fase IA-IB
Tomo V,
Inventario de Registro de Recursos Culturales

Proyecto:
Esencia,
Barrio Boquerón,
Sector Peñones de Melones, Los Pozos
Cabo Rojo, Puerto Rico,
ICP 2024-579429-SRA-300493

Sometido a:

Alvarez-Díaz & Villalón
San Juan, Puerto Rico

Octubre, 2025

Sometido por:

Arqueo Consulting Group

Arql. Federico Freytes Rodríguez
Investigador Principal Standards of Interior qualified archaeologist

Arqueo Consulting Group, **rikifreytes @yahoo.com**
939-289-9242, calle 2 #21, Parcelas Elizabeth, Cabo Rojo, PR

Índice

Sección	Página
Sitios prehistóricos	
P-1	1
P-2	3
P-3	5
P-4	7
P-5	9
P-6	11
P-7	13
P-8	15
P-9	17
P-10	19
P-11	21
P-12	23
P-13	25
P-14	27
P-15	29
P-16	31
P-17	33
P-18	35
P-19	37
P-20	39
P-21	41
P-22	43
P-23	45
P-24	47
P-25	49
P-26	51
P-27	53
P-28	55
P-29	57
P-30	59
P-31	61
P-32	63
P-33	65
P-34	67
P-35	69
P-36	71
P-37	73
P-38	75
P-39	77
P-40	79

Sección	Página
Sitios prehistóricos	
P-41	81
P-42	83
P-43	85
P-44	87
P-45	89
P-46	91
P-47	93
P-48	95
P-49	97
P-50	99
P-51	101
P-52	103
P-53	105
P-54	107
P-55	109
P-56	111
P-57	113
P-58	115
P-59	117
P-60	119
P-61	121
P-62	123
P-63	125
P-64	127
P-65	129
P-66	131
P-67	133
P-68	135
P-69	137
P-70	139
P-71	141
P-72	143
P-73	145
P-74	147
P-75	149
P-76	151
P-77	153
P-78	155
P-79	157
P-80	159
P-81	161

Sección	Página
Sitios históricos	
H-1	163
H-2	165
H-3	167
H-4	169
H-5	171
H-6	173
H-7	175
H-8	177
H-9	179
H-10	181
H-11	183
H-12	185
H-13	187
H-14	189
H-15	191
H-16	193
H-17	195
H-18	197
H-19	199
H-20	201
H-21	203
H-22	205
H-23	207
H-24	209
H-25	211
H-26	213
H-27	215
H-28	217
H-29	219
H-30	221
H-31	223
H-32	225
H-33	227
H-34	229
H-35	231
H-36	233
H-37	235
H-38	237
H-39	239
H-40	241
H-41	243
H-42	245

Sección	Página
Sitios históricos	
H-43	247
H-44	249
H-45	251
H-46	253
H-47	255
H-48	257
H-49	259
H-50	261
H-51	263
H-52	265
H-53	267
H-54	269
H-55	271
H-56	273
H-57	275
H-58	277
H-59	279
H-60	281
H-61	283
H-62	285
H-63	287
H-64	289
H-65	291
H-66	293
H-67	295
H-68	297
H-69	299
H-70	301
H-71	303
H-72	305
H-73	307
H-74	309
H-75	311
H-76	313
H-77	315
H-78	317
H-79	319
H-80	321
H-81	323
H-82	325

Sección	Página
Sitios sin identificar	
U-1	327
U-2	329
U-3	331
U-4	333
U-5	335
U-6	337
U-7	339

Sitios prehistóricos

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-1 Código: _____ Coordenadas: 17.999060, -67.204029

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El Elemento consiste en una acumulación de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos. El mismo incluye varios fragmentos de pedernal y posibles herramientas de Strombus. Se identifica un área de aproximadamente 5x5m con material concentrado

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional La presencia de material disperso en los alrededores sugiere que el Elemento podría ser de mayor extensión

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-2 Código: _____ Coordenadas: 17.999377, -67.204534

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El Elemento consiste en una acumulación de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos. El mismo incluye varios fragmentos de bulgao y Arca Zebra. Se identifica un área de aproximadamente 5x20m con material concentrado visible.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-3 Código: _____ Coordenadas: 17.999375, -67.203638

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El yacimiento consiste en una concentración de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos Se identifica un área de aproximadamente 10x5m con material concentrado.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional La presencia de material disperso en los alrededores sugiere que el conchero podría ser de mayor extensión.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-4 Código: _____ Coordenadas: 18.000099, -67.201717

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en la presencia de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos dispersos sobre la superficie

Se identifica un área de aproximadamente 10x5m con material dentro de la parcela.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional La presencia de material disperso en la parcela aledaña hacia el este sugiere que el conchero podría ser de mayor extensión

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-5 Código: _____ Coordenadas: 18.000407, -67.201296

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El yacimiento consiste en la presencia de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos dispersos sobre la superficie. Se identifica un área de aproximadamente 10x10m con material en la esquina noroeste de la parcela.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional la presencia de material disperso en otras partes de la parcela sugiere que el conchero podría ser de mayor extensión

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-6 Código: _____ Coordenadas: 18.001091, -67.200104

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El yacimiento consiste en una concentración de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos sobre la superficie. Se identifica un área de aproximadamente 10x10m con material en la esquina noreste de la parcela.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-7 Código: _____ Coordenadas: 17.998686, -67.205443

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El yacimiento consiste en una acumulación de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos.

Se identifica un área de aproximadamente 5x5m con material disperso visible.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-8 Código: _____ Coordenadas: 17.997895, -67.206329

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El yacimiento consiste en una agrupación de varios ejemplares intactos de almeja y concha en la superficie.

Se identifica un área de aproximadamente 1x5m con material visible.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-9 Código: _____ Coordenadas: 17.997955, -67.206821

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Concentración de fragmentos de almeja meteorizada esparcidos en la superficie.

Se identifica un área de aproximadamente 20x10m con material visible.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-10 Código: _____ Coordenadas: 17.9967216, -67.1961248

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en fragmentos de posibles herramientas de Strombus acumulados en un área de 1x3m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: piedra caliza

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Localizado en área que ha sido intervenida con maquinaria pesada.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-11 Código: _____ Coordenadas: 17.99604, -67.19363

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Fragmentos de concha dispersas en un área aproximada visible de unos 3 x 3 metros.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra caliza

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-12 Código: _____ Coordenadas: 18.00201, -67.19556

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El yacimiento consiste en fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos sobre la superficie

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-13 Código: _____ Coordenadas: 18.001507, -67.196433

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El yacimiento consiste en fragmentos meteorizados de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos sobre la superficie

Se identifica un área de aproximadamente 10x10m con material en el área norte de la parcela.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Borde de humedal

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-14 Código: _____ Coordenadas: 17.99491, -67.19669

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Dos fragmentos de posibles herramientas de Strombus identificados en un área de 1x1m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra caliza

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-15 Código: _____ Coordenadas: 18.001203, -67.189842

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en la presencia de varios fragmentos de almeja meteorizada dispersos en la superficie.
Se identifica un área de aproximadamente 1x1m con material visible.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Es probable que haya material adicional en el área, pero la densidad del material vegetativo y la capa de material orgánico descompuesto dificultan su identificación.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-16 Código: _____ Coordenadas: 17.99618, -67.18467

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en la presencia de cuatro fragmentos de material mixto presentes en la superficie. El material incluye una posible herramienta de Strombus, un fragmento de pedernal, un fragmento de vidrio negro soplado y un fragmento de cerámica histórica. Se identifica un área de aproximadamente 1x2m con material visible.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-17 Código: _____ Coordenadas: 17.99618, -67.18467

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Acumulación densa de material marino mixto, e incluye tanto fragmentos de almeja, concha y coral meteorizados como especímenes intactos y posibles herramientas.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena fina y arcilla compacta

Erosión: X Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Este es uno de los yacimientos más extensos identificados en el proyecto. El mismo está ubicado en el litoral Norte y corre casi toda la extensión de la península que bordea el Caño Boquerón (Caño Rincón), con una distancia de 1.80km.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-18 Código: Posible CR-186 Coordenadas: 18.00148, -67.19387,

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una serie de fragmentos de material marino mixto que se identifican expuestos en la superficie a lo largo de una distancia de aproximadamente 350m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-19 Código: _____ Coordenadas: 18.00301, -67.19067

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: 7 fragmentos de Strombus que se identifican expuestos en la superficie a lo largo de una distancia de aproximadamente 34m.

En adición a los materiales marinos, hay material historico en el area identificado como H-17.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-20 Código: _____ Coordenadas: 18.00342, -67.19082

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una serie de fragmentos de Strombus, Codakia y Crassostrea que se identifican expuestos en la superficie a lo largo de una distancia de aproximadamente 10m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-21 Código: _____ Coordenadas: 17.99612, -67.18480

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de tres fragmentos de almeja y concha presentes en la superficie. El material incluye un ejemplar de Crassostrea y dos posibles herramientas de Strombus.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-22 Código: _____ Coordenadas: 17.99729, -67.19369

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Dos fragmentos de posibles herramientas de Strombus identificados en un área de 5x5m en la superficie de una de los caminos/canales de escorrentía que bajan del tope de la loma hacia el Norte.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: piedra caliza

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-23 Código: _____ Coordenadas: 17.99887, -67.19461

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: _____

El sitio consiste en varios fragmentos de Strombus dispersos en superficie sobre un área de 1x1m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Piedra caliza

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-24 Código: Posible CR-179 Coordenadas: 17.99480, -67.16663

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde la Carr. PR-301, Km 5.5, por la parcela 403-000-002-50

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Presencia dispersa de material de almeja meteorizada sobre la superficie. El material se identifica sobre un área de 10x10m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Parece coincidir por el sitio identificado en el listado del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-179

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-25 Código: _____ Coordenadas: 17.99718, -67.17925

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de material de almeja y conchacubriendo la superficie. Entre el material identificado, se encuentran varios especímenes intactos de Crassostrea, Codakia y Anadara. Se identifican además varios fragmentos de pedernal.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma y laderas

Tipo de Suelos: Piedra caliza

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-26 Código: _____ Coordenadas: 17.99373, -67.21159

Sector: Punta Melones Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Punta melones: Camino de tierra hacia el norte de Calle Costa del Mar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en varios fragmentos y especímenes intactos de almeja y concha dispersos sobre la superficie. Entre éstos, se identifican especímenes de Crassostrea, Strombus, Codakia, Anadara y coral. El material se identifica disperso sobre un área de 50x20m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-27 Código: _____ Coordenadas: 17.99576, -67.20978

Sector: Punta Melones Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Punta melones: Camino de tierra hacia el norte de Calle Costa del Mar
Caminando por el borde del litoral

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda
_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en varios fragmentos y especímenes
intactos de almeja y concha dispersos sobre la superficie. Entre éstos, se identifican
especímenes intactos de Codakia y dos posibles herramientas de Strombus. El material se identifica disperso sobre un área de 5x2m

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Gravilla costera

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-28 Código: _____ Coordenadas: 17.99700, -67.20869

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en varios fragmentos y especímenes intactos de almeja y concha dispersos sobre la superficie. Entre éstos, se identifican especímenes de Strombus, Codakia, Anadara y coral. El material se identifica disperso sobre un área de 10m del litoral.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena fina

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-29 Código: _____ Coordenadas: 17.99278, -67.20884

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en un fragmento de caracol, y un fragmento de pedernal identificados en la superficie en un área de 3x3m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-30 Código: _____ Coordenadas: 17.99222, -67.20919

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en un fragmento de Murex y caracoloes disperos identificados en una ladera cerca del tope de la loma. El mismo mide aproximadamente 3x3m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-31 Código: Posible CR-148 Coordenadas: 17.99693, -67.20793,

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de una concentración de fragmentos de almeja y concha meteorizada sobre la superficie. Entre el material identificado, se incluyen además algunos especímenes intactos de Anadara, y una posible herramienta de Strombus. El material cubre un área visible de 3x2m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena arcillosa compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Posiple humedal

Información adicional

El sitio parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado como CR-148 en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-32 Código: _____ Coordenadas: 17.995648, -67.206426

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en 4 posibles herramientas de Strombus identificadas en la superficie sobre una distancia de 75m

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-33 Código: _____ Coordenadas: 17.99825, -67.20005

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en en 5 posibles herramientas de Strombus identificadas en la superficie sobre una distancia de 5m

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa compactada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-34 Código: _____ Coordenadas: 18.00078, -67.19800

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El yacimiento consiste en varios fragmentos de material

marino meteorizado en la superficie incluyendo algunos ejemplares de Crassostrea, Arca, Anadara y Murex.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Borde de humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-35 Código: _____ Coordenadas: 18.00140, -67.19817

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Consiste en una acumulación densa de material marino mixto que incluye tanto fragmentos de almeja, concha y coral meteorizados como especímenes intactos y posibles herramientas. Hay varios montículos

Hay varios montículos independientes asociados, pero, en su mayoría, se trata de una acumulación densa entre la orilla del mar y el humedal

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena fina y arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-36 Código: _____ Coordenadas: 18.00152, -67.17489

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: La identificación del sitio recorre una distancia de aproximadamente 243m de un camino de Este a Oeste. Hacia el Suroeste, continua la identificación de materiales en la superficie por unos 248m. El material incluye fragmentos de almeja y concha meteorizados, varios especímenes intactos de Anadara, y algunos posibles artefactos de Strombus y Murex.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Borde de humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-37 Código: Posible CR-166 Coordenadas: 17.99841, -67.17454

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una capa de material de almeja meteorizada identificada sobre la superficie del terreno en un área de 3x3m. El material parece estar compuesto mayormente de fragmentos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Parece coincidir con el área general por el sitio previamente identificado en el listado del

Programa de Arqueología Terrestre con el código CR-166.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-38 Código: Posible CR-174 Coordenadas: 17.99985, -67.16517

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de dos fragmentos de almeja en la superficie. Los materiales se identifican en un área de 3x3m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Parece coincidir con el área general por el sitio previamente identificado en el listado del Programa de Arqueología Terrestre con el código CR-174.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-39 Código: Posible CR-175 Coordenadas: 17.99894, -67.16491

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de fragmentos dispersos de almeja meteorizada sobre la superficie en el tope de una loma en un área de 3x3m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-40 Código: Posible CR-175 Coordenadas: 17.99794, -67.16556

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de fragmentos dispersos de almeja meteorizada sobre la superficie en la ladera Sur de una loma en un area de 1x1m

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-41 Código: _____ Coordenadas: 18.00062, -67.16621

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de fragmentos dispersos de almeja meteorizada sobre la superficie en la ladera Norte de una loma. Entre los materiales, se identifica un espécimen intacto de Codakia, y una posible herramienta de Strombus sobre un área de 2m x 2cm

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-42 Código: _____ Coordenadas: 18.00038, -67.16649

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja y concha meteorizada sobre la superficie de un camino en la ladera Este de una loma a lo largo de un tramo de aproximadamente 35m. Entre las especies identificables, están Crassostrea, Codakia, Zebra y Murex.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-43 Código: _____ Coordenadas: 17.99845, -67.16814

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie. El material se identifica sobre un área de 2m x 2m, y parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra caliza

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-44 Código: Posible CR-170 Coordenadas: 18.00020, -67.16863

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie. El material inicialmente se identifica sobre un área de 1x1m, pero luego se sigue identificando material por la ladera Norte hasta una distancia de 24m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-170.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-45 Código: Posible CR-170 Coordenadas: 18.00001, -67.16970

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie de un camino y cubre una distancia de aproximadamente 70m lineales.

El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El sitio parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-170.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-46 Código: Posible CR-169 Coordenadas: 17.99829, -67.17071

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie por una distancia de aproximadamente 43m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea, aunque se identifica un espécimen intacto de Codakia.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El sitio parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-169.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-47 Posible CR-168 Código: Coordenadas: 17.99957, -67.17107

Los Pozos Sector: Boquerón Barrio: Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie. El material que se identifica está relativamente disperso sobre una distancia de aproximadamente 10m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-168.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-48 Código: Posible CR-157 Coordenadas: 18.000556, -67.178194

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de material de almeja meteorizada cubriendo la superficie. Se identifica material adicional disperso hasta una distancia de 37m. El material consiste mayormente en fragmentos de Crassostrea

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra caliza meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-157.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-49 Código: Posible CR-167 Coordenadas: 17.99967, -67.17277

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie hasta una distancia de 10m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra caliza meteorizada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-167.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-50 Código: CR-167 Coordenadas: 17.99889, -67.17233

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie. El material se identifica sobre una superficie 37x10m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma y ladera

Tipo de Suelos: Arena arcillosa

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Represa cercana

Información adicional

El sitio parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-167

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-51 Código: _____ Coordenadas: 18.00408, -67.16554

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en varios fragmentos de almeja meteorizada identificados en la superficie de un camino de 80cm de ancho. Los fragmentos se identifican sobre una distancia de 1m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Borde de humedal

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-52 Código: Posible CR-162 Coordenadas: 17.998812 -67.178747

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de material de almeja meteorizada sobre la superficie por una distancia de 74m. El material incluye varios especímenes intactos de Crassostrea y Codakia.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-162.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-53 Código: _____ Coordenadas: 17.998483, -67.180311

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en la presencia de material de almeja meteorizada cubriendo la superficie alrededor de un promontorio de afloramiento de piedra caliza, y en las superficies aledañas hasta una distancia de 63m hacia el oeste. Entre el material identificado, se encuentran varios especímenes intactos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-54 Código: _____ Coordenadas: 17.99410, -67.17593

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en varios fragmentos de almeja meteorizada presentes sobre la superficie en un área de 2m x 2m

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/20243/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-55 Código: CR-200 Coordenadas: 17.99346, -67.17946

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso:

Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo X Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El el sitio consiste en una agrupación de fragmentos de almeja y concha identificados en el tope de una loma sobre un área de 14m de diámetro. Aquí se identifica, en el punto 17.993461, -67.179453, el único fragmento de cerámica indígena hallado en todo el proyecto.

El mismo consiste en un fragmento semi-rectangular de 1.8x1.5cm con un grosor de 6mm.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-56 Código: _____ Coordenadas: 17.993345, -67.180198

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: _____

El sitio consiste en varios fragmentos de concha dispersos sobre un área de 2x3m cerca del tope de una loma. El material parece ser mayormente de alguna variedad de Strombus.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-57 Código: Posible CR-198 Coordenadas: 17.996220, -67.181791

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en un fragmento de Murex y una posible herramienta de pedernal sobre la superficie en el tope de una loma. Los materiales se identifican en un área de 40x10cm.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del

Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-198.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-58 Código: _____ Coordenadas: 17.99832, -67.18534

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en la presencia de fragmentos de almeja dispersos sobre la superficie en el tope de una loma.

Los materiales se identifican en un área de 20m de diámetro.

Parte del área ha sido intervenida con maquinaria pesada.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-59 Código: _____ Coordenadas: 17.99769, -67.18268

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en la presencia de material de almeja meteorizada cubriendo la superficie de un camino en el tope de una loma. El material se identifica sobre el camino de 70cm de ancho por una distancia de 10m. Entre el material identificado, se encuentran varios especímenes intactos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-60 Código: _____ Coordenadas: 17.99846, -67.18032

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Presenta materiales de almejas y conchas dispersos en el tope de una loma.

Posible continuacion de P-53

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-61 Código: Posible 198 Coordenadas: 17.996537, -67.181685

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie en el tope de una loma, y varias posibles herramientas de pedernal asociadas. Los materiales se identifican sobre un área de 40x6m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: piedra meteorizada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa __X__ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-188.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-62 Código: Posible CR-150 Coordenadas: 18.0027400, -67.1785100

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una ladera cuya superficie está completamente cubierta de material marino mixto. El material incluye fragmentos y ejemplares intactos de varias especies entre las que predomina la Crassostrea. El grosor visible del material es de 40cm. El área visible de cubierta de material es de aproximadamente 10x10m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Borde de humedal

Tipo de Suelos: Arena arcillosa compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

El sitio parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-150.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-63 Código: Posible CR-160 Coordenadas: 18.000633, -67.183343

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de material de almeja y concha meteorizada cubriendo la superficie en el tope de una loma y en los caminos de las laderas aledañas. El material se identifica sobre el camino de 1m de ancho por una distancia de aproximadamente 100m. Se identifican varias posibles herramientas de pedernal.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma y laderas

Tipo de Suelos: piedra meteorizada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados

del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-160.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-64 Código: P-64 Coordenadas: 18.001691, -67.186410

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una concentración de material marino meteorizado mixto sobre el tope de una loma y en las laderas. El material parece consistir mayormente de fragmentos de Crassostrea, aunque se identifican algunos ejemplares intactos de Anadara El sitio cubre un área de aproximadamente 70m de diámetro.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma y laderas

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta y piedra meteorizada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-65 Código: Posible CR-196 Coordenadas: 18.001302, -67.184241

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad

Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de material marino meteorizado mixto sobre el tope de una loma.

La concentración mayor se identifica en un área de 70x70cm, pero hay material disperso presente sobre un área mayor del tope de la loma.

El material parece consistir mayormente de fragmentos de Crassostrea.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del

Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-161.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-66 Código: Posible CR-197 Coordenadas: 17.999915, -67.186993

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: elemento se identifica en la base de la ladera Norte de la loma alta donde ubica el elemento P-58, a 260m al Sureste. El material consiste en varias posibles herramientas de Strombus identificadas sobre un área de aproximadamente 10m de diámetro.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El sitio parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del

Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-197.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-67 Código: _____ Coordenadas: 18.003890, -67.189211

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El sitio consiste en una concentración de fragmentos de Strombus identificados sobre la superficie en el borde norte del camino, y varias posibles herramientas de Strombus dispersas en las áreas aledañas sobre un área de aproximadamente 35m de distancia.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Borde de humedal

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-68 Código: _____ Coordenadas: 17.999219, -67.192256

Sector: Los pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento cosiste en la presencia de varios fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie de una loma identificadas sobre una distancia

de aproximadamente 15m. En el área hay un afloramiento de piedra caliza, y el material parece estar compuesto mayormente de Crassostrea

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-69 Código: Posible CR-147 Coordenadas: 17.991668, -67.200665

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible área de CR-147, localizado a 20 metros Oeste del sitio. El elemento consiste de fragmentos de concha dispersos en la superficie.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-70 Código: _____ Coordenadas: 18.002438, -67.175584

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Area de CR-151(ICP)/P2-CH-3. El sitio consiste de concentración de fragmentos de pedernal dispersos sobre la superficie

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Borde de humedal

Tipo de Suelos: arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-71 Código: Posible CR-151 Coordenadas: 18.003933, -67.172649

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible área de CR-151, que según las coordenadas de ICP se encuentra ubicado 176 metros al Suroeste del siti
El elemento consiste de concentración de fragmentos de concha, caracol y lítica.
El sitio queda localizado fuera de los límites del proyecto propuesto.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Humedal

Tipo de Suelos: Cieno de mangle

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-72 Código: Posible CR0100150 Coordenadas: 18.003396, -67.168227

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario X Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible área de CR-154, ubicado a 155 metros al Noreste del sitio. El elemento consiste de concentración de fragmentos de almeja sobre la superficie.

El yacimiento queda fuera de los límites del proyecto.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Borde de humedal

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-73 Código: Posible CR-173 Coordenadas: 17.997862, -67.176661

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible área de CR-163, ubicado aproximadamente 78 metros al Suroeste del sitio. El elemento consiste de fragmentos de concha dispersos sobre tope de loma.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-74 Código: Posible CR-168 Coordenadas: 17.999814, -67.170982

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible área de CR-168, ubicado aproximadamente 73 metros al Noreste de la ubicación oficial del sitio. El elemento consiste de fragmentos de almeja dispersos en la superficie.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-75 Código: Posible CR-168 Coordenadas: 17.99957, -67.17107

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible área de CR-168, ubicado aproximadamente 73 metros al Noreste de la ubicación oficial del sitio. El elemento consiste de fragmentos de almeja y concha en tope

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma y ladera

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-76 Código: Posible CR-177 Coordenadas: 17.994006, -67.172408

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra subiendo por antena repetidora al final del Callejon Velez, hacia el Norte de Carr. PR-301,en Km 6.8

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible área de CR-177, ubicado aproximadamente 15 metros al noroeste del sitio. El elemento consiste de fragmentos de almeja en tope de loma.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-77 Código: Posible CR-199 Coordenadas: 17.994978, -67.178086

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible área de CR-199, ubicado aproximadamente 40 metros al sureste del sitio. El elemento consiste de fragmentos de almeja en tope de loma.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-78 Código: _____ Coordenadas: 17.999148, -67.202504

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: lítica, almeja, carbón meteorizado, madera.

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Área ubicada en la parcela #379-000-009-03 compuesta de cuatro pozos de prueba (Pozos #76, 77, 83 y 90) que resultaron positivos a la presencia de materiales mixtos con posibles huellas de quema entre 0-40 cm. 12m al Oeste del pozo #83, se identificó en la superficie un fragmento de labio de concha con posibles huellas de uso.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla plástica y arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El material identificado incluye piedra, almeja, madera y carbón meteorizado lo cual podría indicar la presencia de un fogón o área de procesamiento de alimentos marinos.Varios de los pozos realizados en el área circundante (pozos #76, 77, 83 y 90) resultaron positivos con la presencia de piedras con posibles huellas de uso en cantidades variadas. Esta área merece ser considerada de interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-79 Código: _____ Coordenadas: 18.000092, -67.189246

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Concentración de piedras con posibles huellas de uso en varios pozos aledaños.

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Falda de loma

Tipo de Suelos: Arcilla granular y arcilla plástica

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Quebrada estacional

Información adicional En el pozo #778 se identificó gravilla caliza y piedras pulidas, mientras que el pozo #787 contaba con concentración de piedras con huellas de uso.
(Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 2 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-80 Código: _____ Coordenadas: 17.990342, -67.185623

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Taller lítico

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible taller lítico.

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Falda de loma

Tipo de Suelos: Arcilla granular

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Quebrada estacional

Información adicional _____

(Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 2 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: P-81 Código: _____ Coordenadas: 17.986618, -67.188094

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: X Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Piedras con posibles huellas de uso en pozos aledaños al área de U-2, hilera de piedra indeterminada. Incluye los pozos #850-859.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Falda de loma

Tipo de Suelos: Arcilla granular

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Quebrada estacional

Información adicional _____

(Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 2 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Sítios históricos

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-1 Código: _____ Coordenadas: 17.999527, -67.204319

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Posible tanque séptico

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Post 1950

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Estructura de concreto posible pozo séptico, de forma rectangular, 5.50m de Este-Oeste, y un ancho de 2.30m de Norte-Sur Su altura máxima sobre la superficie es de 68cm, en su extremo Oeste Sus paredes tienen un grosor promedio de 17cm, y tiene una tapa de concreto con un grosor promedio de 8cm.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: _____

Tipo de Suelos: Arena polvorienta compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Asociado a posible estructura en el área

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-2 Código: _____ Coordenadas: 17.998580, -67.203553

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Posible abrevadero de ganado

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1930

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posible abrevadero de ganado de construcción en concreto armado con agregado de arena gruesa, piedra y fragmentos de ladrillo y teja. Tiene una forma rectangular, con un largo de 18.20m de Noreste-suroeste, y un ancho de 3m. El tope del Elemento es abierto, y el interior está dividido en tres secciones de 5.60m de largo cada una

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena polvorienta compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El plano topográfico de 1935, donde se observa la presencia de una estructura presumiblemente casa de habitación,. localizada aproximadamente 70 metros al Norte-noroeste del elemento.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-3 Código: _____ Coordenadas: 17.9991103, -67.2003644

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Molino de viento

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
X _____ Época Americana Siglo XX, Año Pos 1950 _____

Condición actual: X _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Molino de viento de construcción de metal con base de concreto. La torre es de construcción de vigas “L” de acero. La misma esta coronada por una rueda con hélices y cola construidas de planchas de metal indeterminado.La hélice se encuentra en función y mueve el pistón de la bomba de hierro colado ubicada en la base. La base de la torre está fijada a una zapata cuadrada de concreto de 1.60x1.60n

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X _____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Pozo

Información adicional En la cola, se observa las palabras "BEATRICE" y "USA". Estas marcas se utilizaron por la compañía Dempster Mill Manufacturing Company de Beatrice, Nebraska, quienes comenzaron la producción de este tipo de estructura desde tan temprano como 1885

Por la caja de metal ubicada detrás de las aspas, este molino debe ser de diseño auto-lubricado. Este modelo se desarrollo en 1922, y estuvo en producción por más de 80 años.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-4 Código: _____ Coordenadas: 17.98510, -67.18859

Sector: Combate Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por Camino Los Vélez, hacia el oeste, cerca de la intersección con la Carr. 301-S, Km 7.7

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego X Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
X Época Americana Siglo XX, Año 1960-"68

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: La represa de tierra tiene unas dimensiones aproximadas de 120m de largo (N-S) x 60m de ancho (E-O). . Su profundidad y la altura del dique son indeterminadas. En la esquina Suroeste del estanque, hay construida una estructura que tiene las caracterísstticas de algun tipo de muelle. El mismo está construido con segmentos reuilizados de vía de acero de ferrocarril.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Estanque

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Estanque

Información adicional El estanque tiene agua cubriendo la mayor parte del fondo, pero se puede ver por fotos aéreas antiguas que el nivel de agua ha estado a mayor capacidad anteriormente. El estanque sirve actualmente de hábitat para varias especies de aves y gran cantidad de insectos. Las laderas se encuentran pobladas de vegetación diversa.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-5 Código: _____ Coordenadas: 17.98677, -67.19088

Sector: Combate Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por Camino Los Vélez, hacia el oeste, cerca de la intersección con la Carr. 301-S, Km 7.7

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Remanentes de concreto de estructura

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año 1952-"59

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento principal consiste en un cajón cuadrado que se eleva unos 1.35m sobre el nivel de la superficie. El mismo es de construcción aparente de concreto armado, y tiene una huella cuadrada de 2.50x2.50m. A aproximadamente 4m hacia el Este de la misma, se identifican los remanentes de una base o zapata de concreto a nivel de la superficie.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Sabana

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En el mapa topográfico de 1952 no se identifica ninguna estructura en el área particular, mientras que en el de 1959 se identifica una estructura exactamente en las mismas coordenadas y otra inmediatamente adyacente hacia el noreste

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-6 Código: _____ Coordenadas: 17.98679, -67.19079

Sector: Combate Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por Camino Los Vélez, hacia el oeste, cerca de la intersección con la Carr. 301-S, Km 7.7

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Posible letrina de concreto

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año 1952-"59

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Zapata de concreto (posible letrina)Es de construcción de concreto y se ubica al nivel de la superficie del terreno. Tiene unas dimensiones rectangulares visibles de 2m(E-O) x1m(N-S).

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Sabana

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Por su cercanía al Elemento 5, se entiende que ambos podrían estar asociados a una misma estructura original o una agrupación de estructuras relacionadas.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-7 Código: Posible N-2 Questell 2007 Coordenadas: 18.00200, -67.19041

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda
_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Abrevadero de ganado

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
X Época Americana Siglo XX, Año C. 1930

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: 2 segmentos de un abrevadero de ganado partido por la mitad. El mismo es de construcción de mampostería recubierta de de hormigón con un agregado de arena gruesa y piedra. La sección SE tiene un largo máximo de 2.50m (NE-SO) y un ancho de 1.30r La sección NO, tiene un largo de 2.40m x1.30m de ancho, y una altura de 75cm.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa M Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle X Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Ambas secciones se encuentran empañetadas, y podrían servir de bebedero para ganado. En la base SE de la sección NO hay puesta una pequeña cruz de hormigón.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodriguez

Fecha: 26/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-8 Código: _____ Coordenadas: 18.00217, -67.19059

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Remanentes de molino y estructuras asociadas

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C1940

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Base de molino de viento consiste en la zapata de concreto con cuatro vigas de "L" incrustadas. La zapata tiene una huella cuadrada de 2.30 x 2.30m. Hacia el oeste de la base se identifica una sección de una estructura de concreto con una altura visible de 55cr

Esta estructura esta cubierta por una acumulacion de planchas de metal corrugado oxidadas.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Pozo

Información adicional _____

Debido a la densa cubierta vegetal, y a la gran cantidad de material de escombro mohoso, no se logró exponer un área mayor de la estructura.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-9 Código: _____ Coordenadas: 18.00225, -67.19076

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Ruinas de estructura de material mixto

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año 1910-"30

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Estructura. El mismo consiste en los remanentes deteriorados de concreto de lo que pudo haber sido una estructura de construcción de material mixto. se identificaron segmentos de varilla de tirabuzón, y vigas de madera. Se identificaron también planchas de metal corrugado.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional La sección remanente podría formar el balcón de la fachada, como es de costumbre en la arquitectura criolla residencial desde principios del siglo XX.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-10 Código: _____ Coordenadas: 18.00226, -67.19082

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Remanentes de estructura

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C. 1950

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Columnas y zapata remanentes de una construccion iniciada y nunca completada.
Esta estructura tiene un largo aproximado de 12m (E-O) x un ancho de 4m. La altura promedio de las columnas es de 62cm.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Esta estructura está ubicada a 8.5m al oeste del sitio H-9.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-11 Código: _____ Coordenadas: 18.00229, -67.19029

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de concreto armado

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1940

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento es de construcción aparente de concreto armado, y consiste en un cajón que se eleva 70cm sobre el nivel del terreno. El mismo tiene una huella cuadrada de 3.10x3.10m y unos muros con un grosor promedio de 23cm. El interior de la estructura baja a una profundidad visible de aproximadamente 3m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El fondo de la estructura esta cubierto de fragmentos colapsados de concreto que pudieron haber formado la tapa de la estructura en algún momento. Las paredes de la estructura se encuentran severamente agrietadas e inclinadas levemente hacia el interior, por lo cual ésta presenta un riesgo inminente de colapso y de seguridad

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-12 Código: _____ Coordenadas: 18.00230, -67.19039

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda
_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de bloques de hormigon

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
X Época Americana Siglo XX, Año C.1950

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Estructura rectangular de construcción de bloques de hormigón con una base de concreto armado.
La misma tiene un largo de 2.25m (E-O) x 1.30m de ancho (N-S).

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Posiblemente se trate de una estructura incompleta para abrevadero de ganado.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-13 Código: Posible N-6 Questell 2007 Coordenadas: 18.00089, -67.18926

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea X Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Circa 1930's

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Torre de construcción de vigas "L" de acero en forma piramidal y tensada con alambre trenzado de acero, coronada por una rueda con hélices y cola construidas de planchas de metal indeterminado. La base de la torre tiene una huella cuadrada de 2.50 x2.50m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Pozo

Información adicional Este molino eólico se encuentra en operación, y extrae agua continuamente, la cual se deposita en un bebedero de concreto localizado hacia el norte. Hacia el sur de la base del molino, hay un segundo bebedero bajo construcción.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodriguez

Fecha: 24/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-14 Código: _____ Coordenadas: 17.99972, -67.18905

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructuras de concreto

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C. 1930

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Agrupacion de estructuras de concreto, incluye un posible aljibe, los remanentes de una estructura con area de baño y cocina, y un posible pozo séptico. La tapa del aljibe esta parcialmente colapsada. La estructura de baño y cocina posiblemente sea el remanente de una estructura de material mixto.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-15 Código: _____ Coordenadas: 17.98426, -67.18795

Sector: Combate Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por Camino Los Vélez, hacia el oeste, cerca de la intersección con la Carr. 301-S, Km 7.7

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de madera y zinc demolida

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo Pos 1950

X Época Americana Siglo XX, Año c. 1950's

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Se identifica una acumulación en materiales de una estructura demolida de construcción de madera y techo de planchas de metal corrugado.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Sabana

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta compacta y gravilla

Erosión: _____ Severa _____ Moderada M Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Es imposible determinar al momento si estos remanentes fueron depositados de afuera, o si pertenecen a una estructura que estuvo erguida en el terreno

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-16 Código: _____ Coordenadas: 17.98595, -67.18811

Sector: Combate Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por Camino Los Vélez, hacia el oeste, cerca de la intersección con la Carr. 301-S, Km 7.7

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Cepo de ganado

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año C. 1970 _____

Condición actual: X _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Cepo de ganado de construcción de metal y madera. El área del cepo tiene un largo remanente visible de 10m(N-S) y un ancho de 1.20m. El mismo combina el uso de maderas rusticas cosechadas en el campo, y tablones aserrados comercialmente. Puede ser de construcción vernacular

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Sabana

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X _____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El cepo tiene un área de cercado aledaño hacia el noreste de construcción de madera y enrrejillado de metal.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-17 Código: _____ Coordenadas: 18.00148, -67.19387

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
X Época Española Siglo XIX
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Este elemento consiste en varios fragmentos de cerámica histórica y vidrios dispersos en la superficie.
Los fragmentos miden entre 2-8cm, e incluyen 1 pedazo de fondo de botella de vidrio soplado de color verde oscuro.
Este elemento se identifica a lo largo de varios metros del camino.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento suelto

Erosión: _____ Severa _____ Moderada M Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Coincide con la presencia de fragmentos dispersos de material de concha, coral y almeja dispersos y denominados P-18

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-18 Código: _____ Coordenadas: 17.986137, -67.188238

Sector: Combate Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por Camino Los Vélez, hacia el oeste, cerca de la intersección con la Carr. 301-S, Km 7.7

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de concreto

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C. 1940

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Estructura rectangular de construcción de concreto, con una división interna a lo ancho que la divide en dos cuadrantes iguales. La estructura tiene un largo de 6m (N-S) x un ancho de 4m (E-O). La rodea un muro de 35cm de alto.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Sabana

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Embalse

Información adicional El elemento esta localizado a aproximadamente 23m al Noreste de la esquina NE del sitio H-4 (Represa de Tierra)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-19 Código: _____ Coordenadas: 17.99922, -67.19760

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Agrupacion de estructuras de construccion mixta

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
X Época Española Siglo XIX
X Época Americana Siglo XX, Año C.1950

Condición actual: X Buen estado X Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Posiblemente el complejo principal de habitacion y trabajo de la familia Carlo. La agrupacion de estructuras incluye multiples estilos y etapas de construcccion, y cubre varios periodos historicos. Entre las estructuras, se identifica, un aljibe de ladrillo en buen estado, un posible aljibe de concreto y una casona de material mixto que parece haber sufrido un incendio.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Las multiples estructuras localizadas en los alrededores del complejo se encuentran en condiciones variadas

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-20 Código: _____ Coordenadas: 17.99612, -67.18480

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Varios fragmentos de cerámica histórica y vidrios concentrados en la superficie.
Los fragmentos miden entre <1-7cm, e incluyen varias piezas de cerámica pintada y un posible fragmento de “stoneware”

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento y gravilla

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle X Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

En el mapa USGS de 1938 no aparece ninguna estructura en el área, pero sí se identifica al lado la presencia del camino de tierra histórico

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-21 Código: _____ Coordenadas: 18.00563, -67.18883

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructuras de concreto en litoral

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C. 1920

Condición actual: X Buen estado X Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Complejo de estructuras de concreto armado localizados en el litoral sur de la Bahia de Boquerón, incluyen un cajon, una plataforma y los posibles remanentes de un muelle. Estas estructuras muy probablemente estan asociadas a las industrias de produccion de sal y la transportacion maritima. Las mismas se encuentran en varios estados de deterioro.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena fina polvorienta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Tanto el muelle como las salinas son identificados en el mapa topográfico USGS de 1935.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-22 Código: _____ Coordenadas: 18.00761, -67.18387

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de concreto en el agua

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año 1920-1930

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento se encuentra dentro del agua a una distancia aproximada de 9m de la orilla. El elemento parece consistir en varias estructuras de construcción de concreto. No es posible determinar sus dimensiones ni su integridad estructural. Podría tratarse de unos remanentes de una estructura adicional asociada al transporte marítimo de la industria salinera del área.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena fina polvorienta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Estructura indeterminada, posiblemente asociada a canal de toma de agua para las salinas. El mapa topográfico USGS de 1935 presenta lo que parece ser una línea de estructura en la tierra justo frente al agua donde son identificados los remanentes históricos

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-23 Código: _____ Coordenadas: 18.00882, -67.17909

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de concreto

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1940

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una estructura de construcción de concreto con agregado de gravilla y arena gruesas, y fragmentos de teja y ladrillo. La misma se eleva unos 30cm sobre el nivel de la superficie del terreno, y tiene una huella cuadrada de 1.80x1.80m. El interior de la estructura se encuentra rellenado de basura moderna incluyendo botellas de vidrio y plástico.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena fina compactada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Esto podría ser un pozo muro, letrina o aljibe de alguna estructura desaparecida.
En ninguno de los mapas topográficos históricos del USGS entre el 1935 y el 1984 es ilustrada ninguna estructura ni camino en el área.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-24 Código: _____ Coordenadas: 18.0043906, -67.1887950

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de concreto en antiguas salinas

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1920

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Estructura de concreto en área de humedal, relacionado a infraestructura de salinas. La misma corre en dirección general de noreste a suroeste, y tiene un largo aproximado de 170m

No se logra acceder al elemento debido a que esta localizado dentro del humedal y rodeado de arboles jovenes de mangle.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Humedal

Tipo de Suelos: Cieno de mangle

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Su función es indeterminada, pero por su localización y dimensiones está indudablemente asociado a la industria de la extracción de sal en el área. Ya en la foto aérea de 1931 se presenta lo que parece ser el elemento de concreto dividiendo las salinas al Norte y al Sur del humedal.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-25 Código: _____ Coordenadas: 17.99447, -67.17647

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Pozo de piedra y mamposteria

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una estructura de construcción de mampostería cuyo material principal es piedra, pero que incluye además fragmentos de ladrillo dispersos. Esta estructura tiene una altura máxima sobre el nivel de la superficie de 1.10m en su esquina NO La estructura tiene una huella cuadrada de 2.60 x2.60m y los muros tienen un grosor promedio de 45cm.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano entre lomas

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Posible pozo

Información adicional

Debido a su empañetado interior, se puede presumir que esta estructura tuvo una función de almacenar u retener algún líquido por lo cual entendemos que se trata de un pozo o aljibe.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-26 Código: _____ Coordenadas: 17.99319, -67.20897

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Puntos de mensura en tope de loma

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año 1959/'66

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Los elementos consisten en dos placas de bronce que marcan puntos de agrimensura. Ambas placas están instalada en bases de hormigón. La placa mas antigua tiene fecha de 1959 y la mas reciente tiene fecha de 1966.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: piedra caliza meteorizada

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional La placa mas antigua tiene fecha de 1959 en la parte inferior, y lee “P.A.A SURVEY” en la parte superior.
El marcador mas reciente tiene varias líneas concéntricas de información.
La línea exterior lee: “U.S. COAST AND GEODETIC SURVEY• TRIANGULATION STATION”
la siguiente lee: “FOR INFORMATION WRITE TO THE DIRECTOR, WASHINTON D.C.”,
la tercera lee: “$250 FINE OR IMPRISONMENT FOR DISTURBING THIS MARK”,
finalmente, en el centro están el nombre de COMBATE y la fecha 1966.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-27 Código: _____ Coordenadas: 17.99578, -67.20663

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Area de extraccion de piedra

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año C.1990

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en la esquina Noroeste de una parcela en la cual el material rocoso de la loma fue removido. La zona impactada de la parcela tiene un área de aproximadamente 3,500m2, y el material removido tuvo una altura de hasta 6m desde el tope de la loma.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Se entiende que el terreno pudo haber sido impactado con propósitos comerciales de extracción de materia prima para el uso de las varias industrias que estaban operando en la zona

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-28 Código: _____ Coordenadas: 17.99724, -67.20373

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Area de extraccion de piedra

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año C. 2008 _____

Condición actual: X _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una parcela completa en la cual el material rocoso de la loma fue removido. La parcela impactada tiene un área de aproximadamente 20,000m2, y el material se removió hasta una profundidad promedio de 5m desde el tope de la loma.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X _____ Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Se entiende que el terreno pudo haber sido impactado con propósitos comerciales de extracción de materia prima para el uso de las varias industrias que estaban operando en la zona

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-29 Código: _____ Coordenadas: 17.99837, -67.19897

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Area de extraccion de piedra

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año Pre 1993 _____

Condición actual: X _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en la esquina Noroeste de una parcela en la cual el material rocoso de la loma fue removido. La sección impactada de la parcela tiene un área de aproximadamente 3,500m2, y el material se removió hasta una profundidad promedio de 6m desde el tope de la loma.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Piedra meteorizada

Erosión: X _____ Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Se entiende que el terreno pudo haber sido impactado con propósitos comerciales de extracción de materia prima para el uso de las varias industrias que estaban operando en la zona

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-30 Código: _____ Coordenadas: 18.00020, -67.19739

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Pozo de ladrillo y estructuras asociadas

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
X Época Española Siglo XIX
X Época Americana Siglo XX, Año 1920/'50

Condición actual: X Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Varias estructuras asociadas a la extraction de agua con varias epocas y tecnicas de construccion. El elemento principal consiste en un pozo de ladrillo y argamasa con un diámetro de 1.80m y una profundidad identificable de 8m. Al rededor del mismo, hay una estructura rectangular de concreto armado y una estructura de bloque de hormigon.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: arcilla polvorienta compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Pozo

Información adicional El mapa topográfico USGS 1935 ilustra la presencia de una casa muy cerca del área del pozo, así como otras casas alineadas a lo largo del camino históroico que recorría el litoral Norte. Al ser este pozo uno de los más antiguos del área (si no el más antiguo), entendemos que el mismo nombre regional de la zona "Los Pozos" en parte se deriva del mismo.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-31 Código: _____ Coordenadas: 18.00026, -67.19784

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Remanentes de estructura de materiales mixtos

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año 1941-'53

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consta de varios remanentes de estructura de construcción de materiales mixtos. Entre estos, se identifica un segmento de muro de concreto con una altura de 90cm y un largo de 1.10m (E-O).Se identifican además una acumulación de escombros de madera, y una sección visible de 1.50m x60cm de un piso de concreto.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional en el mapa USGS de 1953 son identificadas tres casas en fila al lado Oeste del camino histórico, justo donde son identificados los remanentes de H-31

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-32 Código: _____ Coordenadas: 18.00042, -67.19789

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Remanentes de bases de materiales mixtos

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1950

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El mismo consiste en dos masas cilíndricas de material de gravilla y piedra gruesa con mortero de cemento, en las cuales quedan las huellas de soco cuadrado. Los socos hubieran sido de 10.15cm2 (4"x4"). Posibles bases de una estructura de made

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Están localizados justo al Norte de la casa mas al Norte identificada en el mapa topográfico USGS 1953

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-33 Código: _____ Coordenadas: 18.00057, -67.19785

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de concreto de industria ganadera

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1940

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una estructura rectangular de aparente construcción de concreto con una altura máxima sobre el nivel del terreno de 1.15m. La misma está orientada de norte a sur, y tiene un largo de 6m x un ancho de 1.80m. Tiene dos rampas adentro que dan acceso a una fosa que estaria llena de agua con insectisida Esta estructura es una tina para sumergir el ganado en una solución insecticida para matar las plagas.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Inmediatamente al norte de la tina, hay una plataforma de concreto cuadrado que se eleva unos 40cm sobre el nivel de la superficie. La misma tiene una huella rectangular de 4.80m de largo (N-S) x 4.30m de ancho. Esta plataforma se encuentra altamente sedimentada sobre crecida e impactada por el crecimiento de arbustos entre sus grietas.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-34 Código: _____ Coordenadas: 18.00202, -67.19768

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de concreto en el litoral

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C. 1930

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una estructura rectangular de construcción de concreto armado con agregado de gravilla gruesa. La misma tiene una altura máxima de 1.10m en su esquina NE, donde ha sido expuesta por el oleaje. Tiene un largo de 4.80m(N-S) x 3.50m de ancho. Los muros tienen un grosor promedio de 25cm.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Litoral costero

Tipo de Suelos: Arena fina polvorienta

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El la actualidad, su interior está lleno de deshecho moderno, incluyendo vidrio, metal y plástico.
Un muelle con estructura es identificado muy cerca al Oeste en el plano topográfico de 1968.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-35 Código: _____ Coordenadas: 18.00067, -67.19766

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Base de concreto

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Indet.

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Base rectangular de concreto con un largo de 65cm y un ancho de 40cm. El mismo se encuentra al nivel del suelo. No se identifican estructuras aledañas.

Hay varios fragmentos sueltos de concreto cercanos, pero no aparecen estar in-situ.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En el plano topográfico de 1935 se observa una estructura muy cercana al Suroeste del elemento.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-36 Código: _____ Coordenadas: 18.00081, -67.19765

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura de bloque de hormigon

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Pos 1950

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El Elemento consiste en una estructura de base de concreto armado con paredes de bloque de hormigón. La misma tiene una altura máxima de 1.80m sobre el nivel de la superficie del terreno. Tiene una huella cuadrada de 2x2m. La estructura no tiene empañetado por fuera ni por dentro, por lo cual se puede tratar de una estructura rústica utilitaria o simplemente incompleta.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Esta cerca del área general de las estructuras del mapa de 1953

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-37 Código: _____ Coordenadas: 18.00044, -67.19733

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Piso remanente de estructura

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Pos 1960

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Lo que permanece actualmente el un piso de concreto con 4 divisiones internas y bordes de bloque de hormigón. La estructura tiene un largo de 14m(N-S) x3m de ancho. La estructura se eleva 30cm sobre el nivel del terreno.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Se encuentra representada en el cuadrángulo topográfico de 1968, no así een el plano anterior de 1959.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-38 Código: _____ Coordenadas: 17.99971, -67.16513

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Residuario de fragmentos de materiales historicos

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consta de varios fragmentos de teja y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área proximada de 4 x 4 metros cuadrados. Los fragmentos varían en tamaño entre 1-7cm, e incluyen varios fragmentos pintados, y un borde decorado de vasija.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento y gravilla

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En los planos topográficos históricos no es identificada ninguna estructura en el área.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-39 Código: Posible CR-175 Coordenadas: 17.99814, -67.16565

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Concentracion de fragmentos de materiales historicos

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El Elemento consta de varios fragmentos de teja y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área aproximada de 3 x 3 metros. Los fragmentos varían en tamaño entre 1-10, e incluyen múltiples fragmentos de teja, y un borde de cerámica del tipo de los barros crudos pero que aparenta ser histórica.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

El elemento esta muy cerca de donde aparece representada una estructura en el plano topofráfico de 1938.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-40 Código: _____ Coordenadas: 17.99987, -67.16719

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea X Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Represa de tierra

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1960

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Represa de tierra construida al acumular material entre las laderas de 2 lomas. La misma tiene una huella semirectangular con un área de aproximadamente 4,300 metros cuadrados. En el lado norte, al nivel del agua, hay una atarjea de concreto La atarjea tiene un muro de fachada con un largo de 1.40m, y dos muros laterales abiertos con un largo de 1.25m

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano entre 2 lomas

Tipo de Suelos: Cieno de embalse

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Represa

Información adicional En el plano topográfico de 1959 no está representada la charca, mientras que sí está representada en el próximo plano histórico de 1968

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-41 Código: _____ Coordenadas: 17.99939, -67.17453

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Represa de tierra

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año Pos 1960 _____

Condición actual: X _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Área de estanque de agua entre dos lomas que la rodean hacia el este y el oeste. El área del estanque tiene unas dimensiones aproximadas de 107m(N-S) x 46m(E-O).

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano entre lomas

Tipo de Suelos: Cieno de embalse

Erosión: _____ Severa X _____ Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Embalse

Información adicional Está representado en el plano topográfico de 1968 pero no en el de 1959

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-42 Código: _____ Coordenadas: 17.99584, -67.17004

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico disperso en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Fragmentos de teja, ladrillo y cerámica históricas identificados a lo largo de un tramo de 6-7m en la superficie del camino y en los bordes aledaños.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En el mapa topográfico de 1938 existe una estructura identificada aproximadamente 130 metros al Noroeste del residuario histórico, justo al lado Sur del camino vecinal histórico.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-43 Código: _____ Coordenadas: 18.001110, -67.177022

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico disperso en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
X Época Española Siglo XIX
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consta de varios fragmentos de vidrio y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 2-3m. Los fragmentos varían en tamaño entre 1-6, e incluyen una pequeña vasija decorativa intacta.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano entre lomas

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle X Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En el plano topográfico de 1935 no se observa ninguna estructura en el área, justo al Sur del camino histórico. Se observa sin embargo una estructura hacia el Sur aproximadamente 170 metros al Suroeste.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-44 Código: _____ Coordenadas: 17.99394, -67.17659

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Materiales historicos dispersos en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consta de varios fragmentos de vidrio y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 2m.

Los fragmentos varían en tamaño entre 1-3cm.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle X Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

En los planos topográficos históricos no se observa ninguna estructura en el área, lo único es que el sitio está ubicado justo al Oeste del camino de tierra histórico.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-45 Código: _____ Coordenadas: 17.99408, -67.17588

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Concentración de fragmentos de teja y ladrillo en superficie.

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Los materiales corresponden al siglo 19, y puede que ambos elementos H-44 y H-45 pueden corresponder al mismo origen histórico.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-46 Código: _____ Coordenadas: 17.995096, -67.173829

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Botella en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una botella de vidrio claro de 6cm de largo intacta localizada en un área extremadamente remota.

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Se realizaron varias incursiones en el bosque para intentar identificar una fuente, pero no dan resultado.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-47 Código: _____ Coordenadas: 17.99267, -67.17793

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico disperso en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

X Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El Elemento consta de varios fragmentos de vidrio, teja metal y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 4m2. Los fragmentos varían en tamaño entre 1-20cm.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El material no aparenta estar in-situ, pero puede surgir de una fuente cercana.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-48 Código: _____ Coordenadas: 17.993164, -67.178090

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Carreton agricola

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año Pre 1960 _____

Condición actual: _____ Buen estado X _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en un carretón de arrastre de construcción de acero. El mismo se encuentra en estado de deterioro.

Tiene un largo de 4.5m y un ancho de 1.50m.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa X _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

No se le identifican marcas distintivas, podría ser de fabricación casera o modificado para las labores particulares de las industrias de esta finca

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-49 Código: _____ Coordenadas: Cerca de17.9943823, -67.1764783

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Materiales historicos dispersos en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en un área con fragmentos de teja y cerámica dispersos en la superficie, ubicados en área cerca de H-25 (Pozo de Piedra)

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-50 Código: _____ Coordenadas: 17.9943823, -67.1764783

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte desde el Condominio Villas de Campomar

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico disperso en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Fragmento de cerámica y ladrillo dispersos en superficie localizados en área cerca de H-25(Pozo de piedra)

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-51 Código: Posible S-6 Questell 2007 Coordenadas: 17.992039, -67.181835

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda
_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Base de concreto y torre de metal

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
X Época Americana Siglo XX, Año C.1950

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en las cuatro bases de concreto que sostienen las vigas de soporte una torre de un molino eólico.
Los remanentes del molino de metal caido están localizados hacia el sureste y estan cubiertos de arbustos y enredaderas.
Las bases de concreto miden 60 x 60cm.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Sabana

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Pozo

Información adicional En el centro de las cuatro bases, se puede identificar la base de la bomba de agua.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-52 Código: Posible S-6 Questell 2007 Coordenadas: 17.992379, -67.181340

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda
_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Abrevadero de bloques de hormigon

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
X _____ Época Americana Siglo XX, Año Pos 1970 _____

Condición actual: X _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una estructura rectangular de construcción de bloques de hormigón.
La misma tiene una altura de 90cm sobre el nivel del terreno. Tiene un largo de 1.50m(N-S) x 1.20m de ancho.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X _____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El mismo parece ser de construcción reciente y estar en uso.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-53 Código: Posible S-5 Questell 2007 Coordenadas: 17.993361, -67.180328

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda
_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
X Época Americana Siglo XX, Año XIX

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consta de varios fragmentos de vidrio y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 1x1m.
Los fragmentos varían en tamaño entre 1-4cm. El material incluye un posible fragmento de stoneware.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: tope de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-54 Código: _____ Coordenadas: 17.994641, -67.182097

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Abrevadero de concreto, estructura demolida y equipo agricola

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1950

Condición actual: X Buen estado X Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento principal consiste en un un cajon de concreto que funciona como abrevadero para ganado El mismo tiene unas dimensiones de 3m de largo x 1.20m de ancho y un altura de 60cm. En los alrrededores se identifican restos de una estructura demolida y algunos implementos de trabajo agricola.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Abrevadero se encuentra en buen estado y esta en uso.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-55 Código: _____ Coordenadas: 17.994939, -67.181844

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico disperso en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año XIX

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El Elemento consta de varios fragmentos de teja y vidrio dispersos en superficie sobre un área de 1x1m. Los fragmentos varían en tamaño entre 2-7cm. El material incluye un fondo de botella de vidrio soplado color verde oscuro.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento y piedra caliza expuesta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-56 Código: _____ Coordenadas: 17.99718, -67.18141

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra que corre hacia el norte/noroeste desde el final del Camino Los Vélez.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico disperso en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
X Época Española Siglo XIX
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El Elemento consta de varios fragmentos de vidrio y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 1x1m Los fragmentos varían en tamaño entre 2-7cm. El material incluye un fondo de botella de vidrio soplado color verde oscuro.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-57 Código: H-57 Coordenadas: 18.002501, -67.180017

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Abrevadero de concreto

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consta de un cajón rectangular largo de construcción de mampostería y concreto. El mismo tiene una altura de 90cm sobre el nivel del terreno. La mitad Este de la estructura esta casi completamente colapsada, pero los fragmentos permanecen en el sitio. El largo total de la estructura es de 25m(E-O), y tiene un ancho promedio de 1.80m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Pozo

Información adicional Se entiende que esta estructura servia de bebedero de ganado, y que recibía agua del molino eólico de bombeo (elemento H-58) que ubica justo al sur del mismo.
En una visita posterior al sitio, se encontró que este elemento habia sido completamente demolido.
Algunos remanentes de la estructura estan presentes en el area.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-58 Código: _____ Coordenadas: 18.002368, -67.179823

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Base de concreto de molino eolico

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año S. XX

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Base de concreto de molino de viento con las cuatro vigas "L" de anclaje, y el tubo donde se hubiera conectado la bomba. La base de concreto tiene una huella cuadrada de 1.50x1.50m. Mientras que las vigas tienen una separación entre si de 1.20m. La torre del molino y la rueda con las hélices no están presentes.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: X Severa _____ Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Pozo

Información adicional

Este sitio está localizado justo al sur del elemento H-57, en el área donde se unen el muro colapsado con el muro intacto.

Este elemento, junto con el H-57(Abrevadero de concreto), fueron demolidos posterior a su identificacion en el campo.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-59 Código: _____ Coordenadas: 18.002581, -67.179931

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Dique de piedra

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año Pos 2010 _____

Condición actual: X _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en dos acumulaciones de piedra de gavion en forma de herradura a ambos lados de un puente de tierra que cruza de N-S dese el camino vecinal hacia el humedal.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Humedal

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: X _____ Severa _____ Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

Luego de verificar las fotos aéreas, se determina que esto es un trabajo de infraestructura reciente que se llevó a cabo entre el 2010 y 2017. Hacia el Este, se habían identificado 3 de estas estructuras adicionales.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-60 Código: _____ Coordenadas: 18.000344, -67.184653

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Fragmento de ceramic historica

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
X Época Española Siglo XIX
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Fragmento de cerámica historica identificada en la superficie.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional No se identifica material adicional en el area

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-61 Código: _____ Coordenadas: 17.999977, -67.186837

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Materiales historicos dispersos en la superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
X Época Española Siglo XIX
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Residuario histórico ubicado al borde de un camino. Fueron identificados fragmentos de teja, de vidrio soplado y de cerámica “whiteware” anular, en un área de 3 x 3 metros.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Ladera de loma

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional El camino se aparece identificado en los mapas hasta el topográfico de 1968, y no existe identificada ninguna estructura en las inmediaciones en los planos anteriores.

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-52 Código: H-62 Coordenadas: 18.000911, -67.187259

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Material historico disperso en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
X Época Española Siglo XIX
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Residuario histórico con varios ejemplares de cerámica inglesa, incluyendo "whiteware" diseño de transferencia y fragmentos de teja

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En el plano topográfico de 1935 se puede observar una estructura muy cercana al elemento, ubicada unos 60 metros al Sur

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-63 Código: Posible CR-35 Coordenadas: 18.003002, -67.186059

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Materiales historicos dispersos en superficie

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo XIX

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Residuario con fragmentos de cerámica, vidrio y conchas en superficie, en un área de 3x3m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En el mapa topográfico de 1935 se puede observar una estructura casi en el mismo sitio que el elemento, justo en el límite Sur

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-64 Código: _____ Coordenadas: 17.999961,-67.2011379

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Remanentes de concreto de estructuras demolidas

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1930

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Las estructuras identificadas en el campo consisten de 2 losas de concreto paralelas que coinciden con las 2 estructuras que se ven en las fotos aérea ,una acumulacion de fragentos de concreto demolido que pudieron haber sido parte de una estructura aparte, localizada 19m hacia el este,. y un posible pozo séptico localizado a 50m hacia el noreste.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arena fina compacta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Estas se encuentran a 30m al oeste de las coordenadas de las estructuras ubicadas en los mapas topográficos de 1935.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-65 Código: _____ Coordenadas: 18.002558, -67.193928

Sector: Los Pozos Barrio: Boqueron Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Apisonado de piedra

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año S.1920

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en un posible apisonado de piedra visible en el borde sur de un camino de tierra. El área visible del elemento tiene unas dimensiones de 7.80m de largo(E-O) x 1m de ancho.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Borde de humedal

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional _____

Localizado en el área de la estructura identificada en el mapa topográfico de 1935, y denominada E-8.

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-66 Código: _____ Coordenadas: 18.003672, -67.190653

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Materiales de construccion demolida

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año C.1930

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Se identifican varios fragmentos de material de construcción demolidos. Estos incluyen fragmentos de concreto, metal corrugado, una columna cuadrada de concretoy algunos pedazos de losa de terrazo.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Borde de humedal

Tipo de Suelos: Arcilla compacta

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional Localizado a aproximadamente 120m al sureste del área de la estructura identificada en el mapa topográfico de 1935, y denominada E-11(18.004166, -67.191666),

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-67 Código: _____ Coordenadas: 18.000408, -67.187282

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Materiales remanentes de construccion

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Pos 1940

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Se identifican varios fragmentos de material de construcción dispersos sobre el terreno. Estos incluyen varios fragmentos de metal corrugado,y un tubo de hierro oxidado.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Mantillo polvoriento

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Localizado a aproximadamente 40m al suroeste del área de la estructura identificada en el mapa topográfico del 1935, y denominada E-17(18.000555, -67.186944)

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-68 Código: _____ Coordenadas: 18.003992, -67.188971

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por el Camino Montecarlo, que discurre de E-O por la comunidad de Llanos Costa y conecta con la PR-301 en el Km 3.3

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Dique de piedra y arena

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Montículo alargado que corre en dirección general de E-O bordeando el sur del humedal que se identifica en los mapas topográficos como Las Salinas. El elemento parece ser de origen artificial, y es de construcción de piedra y arena compacta. El mismo tiene una altura promedio de 70cm sobre el nivel del terreno circundante, y un largo de aproximadamente 120m.

40m hacia el norte del dique de piedra y arena, dentro del humedal, en las coordenadas 18.0043906, -67.1887950 está localizada la estructura alargada de concreto identificada como H-24

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Humedal

Tipo de Suelos: Cieno de mangle

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa _____ Moderada X Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río X Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Humedal

Información adicional Localizado a aproximadamente 40m al norte del área de la estructura identificada en el mapa topográfico del 1935, y denominada E-18(18.003611, -67.188889)

Documentación realizada por

Nombre: Anthony Smith Rodriguez

Fecha: 26/09/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-69 Código: _____ Coordenadas: 17.998618, -67.203619

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Bloque de materiales mixtos

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Ca. 1950

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento es de construcción de concreto con agregado de gravilla y fragmentos de ladrillo y teja.

Estos fragmentos de ladrillo y teja son una clara reutilización de materiales históricos más antiguos dentro de la mezcla del concreto de hormigón.

El elemento tiene una forma cúbica de 50 x 50cm en planta y una altura de 55cm sobre la superficie.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Litoral

Tipo de Suelos: Arena polvorienta compactada

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Su función es indeterminada y no parece estar in situ, sino que aparenta ser un remanente de una estructura demolida. En los mapas topográficos históricos no se ubica ninguna estructura en dicha área particular. Por sus materiales de construcción y tipología constructiva se puede asociar mediados del siglo XX, circa post 1950. Está ubicado a aproximadamente 108m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-70 Código: _____ Coordenadas: 17.997143, -67.205550

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Molino de agua

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en la zapata de concreto de una torre de molino eólico para bombeo de agua.
La estructura es cuadrada, de 2.22m x 2.22m con una altura máxima de 12 cm sobre el suelo en su esquina NE.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X _____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Este elemento está ubicado en la esquina Suroeste de la parcela 402-000-004-66. Está ubicado a aproximadamente 200m al Sureste del litoral de la Bahía de Boquerón. El elemento se encuentra levemente impactcado en su borde Norte. No se lograron identificar remanentes adicionales de la torre ni de las aspas del molino. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-71 Código: _____ Coordenadas: 18.000891, -67.197235

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: acumulación de fragmentos de concreto demolido

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en una acumulación de fragmentos de concreto demolidos de varias dimensiones. Está ubicado en un valle al Norte de la casona del Dr. Carlo (ver elementos H-30 al H-37), a 0.13 km Sur del litoral de la Bahía de Boquerón.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Valle

Tipo de Suelos: _____

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional No se identificaron remanentes de varilla entre los fragmentos. Los mismos se encuentran amontonados en el suelo, y no se identifican estructuras intactas aledañas. No se pudo determinar si los mismos formaban parte de una estructura localizada en el sitio, o si se trata de un depósito de material de otra localidad. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-72 Código: _____ Coordenadas: 17.998039, -67.186879

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Cruz fúnebre de hormigón

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Este elemento consiste en una cruz conmemorativa de construcción de hormigón.La misma tiene una altura visible de 50cm sobre el nivel del terreno, y un ancho máximo de 40cm. A pesar de un leve deterioro por la meteorización, el nombre de Mariano Camacho aún se puede discernir pintado en el travesaño de la cruz.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Hondonada creada por quebrada estacional

Tipo de Suelos: _____

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada X Otro: _____

Información adicional Esta cruz conmemora el fallecimiento en el área de Mariano Camacho, cuyo apellido familiar aún aparece en los títulos de varias propiedades aledañas al proyecto hacia el Sur-centro, en el área del Camino Miro Vélez. La quebrada estacional donde ubica el elemento es una de las escorrentías naturales que forman una hondonada entre los Peñones de Melones, recogiendo las aguas de las laderas del centro y descargándolas hacia el valle costero del norte. Esta escorrentía forma un camino conector natural entre el valle del Corozo/Combate hacia el Sur, y el litoral de la Bahía de Boquerón hacia el Norte. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-73 Código: _____ Coordenadas: 17.986442, -67.192993

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura moderna

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste de una plataforma de concreto al nivel de la superficie del terreno.

Posible piso de estructura demolida o pozo séptico.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Valle

Tipo de Suelos: arena

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional No se identificaron remanentes de varilla ni elementos de plomería, por lo cual resulta imposible determinar su época relativa ni su función. En una parcela aledaña hacia el Este, la cual queda fuera del proyecto, hay un complejo de estructuras posiblemente asociadas a actividad agrícola. El elemento podría estar asociado a dicho complejo. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-74 Código: _____ Coordenadas: 17.985845, -67.188052

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Bloque de materiales mixtos

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Ca. 1970

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en remanente de la base de una verja de construcción de hierro.

La sección de verja que permanece consta de 2 postes de soporte de 10cm de diámetro y 2m de alto interconectados por 2 tubos de 5cm de diámetro x 1m de largo.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano

Tipo de Suelos: _____

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada X Otro: Charca de retención

Información adicional Se entiende que el mismo formaba el control de acceso del área cercada para crianza de ganado. El cepo para dirigir el ganado a los vehículos de carga quedaría en el interior del área cercada. Circa 1970. Ambos elementos están localizados al Este de la charca de retención identificada como H-4, con cronología entre 1959 y 1968. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: Pozo de piedra Código: H-75 Coordenadas: 18.002044, -67.181842

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Pozo

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

X Época Española Siglo Pos. 19

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El elemento consiste en un pozo de construcción de piedra con un diámetro interno de 2.60m y una profundidad identificable de 7.50m.
localizado en la base norte de una hondonada entre dos de las lomas centrales de los Peñones de Melones,
a aproximadamente 110m al Sur del salitral de la Laguna Rincón

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Hondonada

Tipo de Suelos: _____

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional No se logró identificar qué tipo de material aglutinador se utilizó para la construcción. No hay presencia de agua al momento de la visita. Al ser este pozo uno de los más antiguosdel área (si no el más antiguo, junto a los pozos H-25 y H-30), entendemos que el mismo nombre regional de la zona "Los Pozos" en parte se deriva del mismo. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-76 Código: _____ Coordenadas: 18.000696, -67.197696

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Estructura histórica

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Consiste en dos bases cúbicas de concreto de 65cm² con una altura de 25cm sobre el nivel del terreno circundante.

localizado a aproximadamente 4m hacia el Noroeste del elemento H-35(base de concreto), dentro de la misma área geográfica, y posiblemente esté asociado al mismo.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: _____

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En el plano topográfico de 1935 se observa una estructura muy cercana al Suroeste del elemento que se encuentra justo en el cruce de dos caminos históricos (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-77 Código: _____ Coordenadas: 17.984597, -67.189093

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Bloque de materials mixtos

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X Época Americana Siglo XX, Año Ca. 1930

Condición actual: _____ Buen estado X Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Consiste en un cajón rectangular de construcción de concreto armado con varilla fina. localizado en un área llana en extremo Sur-centro del terreno, aproximadamente 50m al Sur/Suroeste de la charca de retención identificada como elemento H-4.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano

Tipo de Suelos: _____

Erosión: _____ Severa _____ Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada X Otro: charca de retención

Información adicional Tiene un largo visible de 9.45m con una orientación general de Este-Oeste. Su ancho máximo es de 1.50m en su mitad Este, y se reduce a 1.10m en su mitad Oeste. Su altura máxima sobre la superficie es de 55cm, y tiene una elevación interior de 40cm. Sus paredes tienen un grosor promedio de 10cm. El tope del elemento es abierto, y el interior está dividido en dos secciones. El interior del elemento se encuentra altamente sedimentado, contiene gran cantidad de grama y varias plantas de cactus. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-78 Código: _____ Coordenadas: 17.998311, -67.204802

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Área ubicada en la parcela #402-000-004-67, compuesta del pozos de prueba #160 que resultó positivo a la presencia de material histórico entre los 2-5 cm de profundidad. Los materiales identificados inlcuyen losa de terrazo y piedra sobre una capa de material polvoriento blanco (posible concreto meteorizado o argamasa).

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Se dejó el material in situ para no impactar el posible elemento. Los pozos excavados en los alrededores del #160 resultaron negativos o con presencia mínima de material de interés arqueológico. Esta área merece ser considerada de interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-79 Código: _____ Coordenadas: 17.998671, -67.205960

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: En el pozo de prueba #199 se identificó una superificie solida que emite sonido hueco al ser percudida con las herramientas de excavación (70 cm de profundidad). No se logró identificar el material de construcción.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla arenosa

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Debido a que esta parcela tiene varias estructuras modernas construidas, se entiende que podría tratarse de algún elemento de infraestructura asociada a dichas estructuras. Esta área merece ser considerada de interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-80 Código: _____ Coordenadas: 18.0002, -67.1978

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Localizado a 12m al sur del elemento identificado en la Fase 1-A como H-31.
el elemento cosiste en material de gravilla caliza compactada entre 0-15cm con materiales históricos presentes en el
relleno incluyendo fragmentos de teja, cerámica histórica, metal y goma identificado en el pozo #507.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Gravilla

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Esta área forma parte de un complejo de estructuras asociadas a la agricultura y ganadería que están concentradas en el valle costero entre la casona del Dr. Carlo (elemento H-19) y el litoral Sur de la Bahía de Boquerón. El área del complejo agrícola y de la casona del Dr. Carlo merecen ser considerados de alto interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-81 Código: _____ Coordenadas: 18.000092, -67.189246

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Dos botellas de vidrio ámbar en ladera de escorrentía pluvial al área Este de Pozo #616.
Una de las botellas esta identificada con la marca “CLOROX” mientras que la segunda no tiene marcas distintivas.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla plástica

Erosión: _____ Severa X _____ Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Quebrada estacional

Información adicional Las botellas fueron encontradas en la superficie de la adera Oeste de una quebrada estacional que discurre de Sur a Norte hacia el litoral, entre los elementos identificados en la Fase 1-A como H-13 (molino eólico y abrevaderos de concreto asociados) y H-14 (estructuras de concreto) La presencia de estas botellas en la cercanía de dichos elementos históricos sugiere que podría haber un área de depósito de basura en el área aledaña. El área de los elementos históricos H-13 y H-14 debe ser considerado de alto interés histórico. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: H-82 Código: _____ Coordenadas: 18.000092, -67.189246

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica X Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado X Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Fragmentos de carbón, madera, materiales de construcción y metal entre los pozos 780, 781, 789 y 790.
Concentración de piedras cilíndricas de origen indeterminado en el pozo 772.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Valle

Tipo de Suelos: Arcilla plástica

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Quebrada estacional

Información adicional Los materiales podría sugerir la presencia de una estructura demolida en el área. Estos pozos están localizados hacia el Oeste de un complejo de estructuras asociadas a alguna actividad agrícola el cual queda fuera del proyecto. Este complejo incluye varios silos subterráneos, una casona de concreto y varias estructuras de taller o almacenamiento.

(Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 2 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Sitios

Sin identificar

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: U-1 Código: _____ Coordenadas: 17.9952092, -67.1972141

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Excavacion indeterminada

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

X _____ Época Americana Siglo XX, Año 2017-'18

Condición actual: _____ Buen estado X _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Hallazgo consiste en una excavación cuadrada en la superficie de piedra caliza.

Tiene unas dimensiones de 3m x 3m, y una profundidad visible de 1.80m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Tope de loma

Tipo de Suelos: Piedra caliza

Erosión: X _____ Severa _____ Moderada ____ Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: U-2 Código: _____ Coordenadas: 17.98764, -67.18808

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

Camino de tierra accesado por Camino Los Vélez, hacia el oeste, cerca de la intersección

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Hilera de piedras en camino

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Hilera de piedras expuestas sobre el camino. La misma esta compuesta por piedras de diversos aspectos y tamanos po lo que no parece ser una vena natural. La hilera de piedra tiene unas dimensiones visibles de 2.40(N-S) x75cm(E-O).

En adicion, el color y la textura del terreno varian entre el Este y el Oeste de la hilera.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Sabana

Tipo de Suelos: Arcilla polvorienta

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: U-3 Código: _____ Coordenadas: 17.997572, -67.199675

Sector: Los Pozos Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: Camino de tierra accesado por parcelas de Combate, por la calle perpendicular a la Carr. 3301, Km 1.9 hacia el norte.

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda _____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: Posible represa de piedra

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína
_____ Época Española Siglo _____
_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: X Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Acumulacion de piedras que forman lo que aparenta ser una represa. La misma esta compuesta por piedras de diversos aspectos y tamanos sobrepuestas de ladera a ladera y con un tope relativamente nivelado. La altura en el centro de la quebrada es de 1.20m mientras que el ancho del tope es de aproximadamente 5.5m.

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Quedrada estacional

Tipo de Suelos: Piedra

Erosión: X Severa _____ Moderada _____ Mínima

Vegetación: X Severa _____ Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle X Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Pudiese ser de origen colonial o incluso prehistórico

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 3/9/2024

Dirección: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: U-4 Código: _____ Coordenadas: 18.002315, -67.195263

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Ubicado en la parcela 379-089-327-76-000. se identificó una capa concentrada de material carbonizado a los 18cm de profundidad (pozo #393M).

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla plástica

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Al momento, no se pudo determinar si dichos montículos son resultado de deposiciones y quema de desecho vegetativo en tiempos modernos, o elementos de acumulación de carbón de fogones prehistóricos. Esta área merece ser considerada de interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

octubre 2013/emvs

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: U-5 Código: _____ Coordenadas: 18.002008, -67.195561

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: En el área del humedal/salitral con material marino meteorizado disperso en la superficie hay varios montículos con material de carbón meteorizado presente en la superficie.

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla plástica

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional Al momento, no se pudo determinar si dichos montículos son resultado de deposiciones y quema de desecho vegetativo en tiempos modernos, o elementos de acumulación de carbón de fogones prehistóricos. Esta área merece ser considerada de interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 1 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: U-6 Código: _____ Coordenadas: 18.001872, -67.190405

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: Mancha de carbón de origen indeterminado.

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva X Otro: Llano costero

Tipo de Suelos: Arcilla plástica

Erosión: _____ Severa _____ Moderada X Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: X Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: _____

Información adicional En el Pozo #607 se identificó una mancha de carbón indeterminada. A pesar de que no se identificaron materiales históricos ni marinos asociados, su cercanía al complejo de estructuras lo hacen un elemento de interés. Esta área merece ser considerada de interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 2 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Identificación del recurso

Nombre: U-7 Código: _____ Coordenadas: 18.000092, -67.189246

Sector: _____ Barrio: Boquerón Municipio: Cabo Rojo

Descripción de acceso al recurso: _____

_____

Descripción del recurso

Tipo de recurso: _____ Batey _____ Petroglifo _____ Cerámica _____ Residuario _____ Conchero _____ Puente _____ Hacienda

_____ Chimenea _____ Sistema de Riego _____ Puente de ferrocarril Otro: _____

Asociación cultural: _____ Época Indígena _____ Arcaica _____ Igneri _____ Sub-Taína _____ Taína

_____ Época Española Siglo _____

_____ Época Americana Siglo XX, Año _____

Condición actual: _____ Buen estado _____ Impactado _____ Destruido _____ Vandalizado _____ Indicios de Saqueo

Breve descripción: El pozo #691 resultó positivo con la presencia de una concentración moderada de madera carbonizada entre 10-30 cm.

_____

_____

Ecoambiente

Rasgos morfológicos: _____ Mogote _____ Cueva _____ Otro: Valle

Tipo de Suelos: Arcilla plástica

Erosión: _____ Severa X Moderada ____ Mínima

Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico
Instituto de Cultura Puertorriqueña
Registro de Bienes Culturales

Vegetación: _____ Severa X Moderada ____ Dispersa

Cuerpos de agua: _____ Mar _____ Río _____ Mangle _____ Quebrada _____ Otro: Quebrada estacional

Información adicional A pesar de no haber identificado material adicional de interés arqueológico en los pozos aledaños, la presencia de una capa de material carbonizado resulta de interés al ser un posible remanente de área de fogón u otra actividad antropogénica. (Reportado por Anthony Smith Rodríguez)

Documentación realizada por

Nombre: Richard Smith Rodríguez

Fecha: 2 de octubre de 2025

Dirección: Yauco, Puerto Rico

Teléfono: _____

Correo electrónico: richardsmith.arqueo@gmail.com

ANEJOS DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL

ESENCIA, BOQUERÓN, CABO ROJO

Anejo 7c

NOVIEMBRE 2025

Evaluación Arqueológica Fase IA-IB Tomo III,
Hallazgos Prehistóricos

Proyecto:
Esencia,
Barrio Boquerón,
Sector Peñones de Melones, Los Pozos
Cabo Rojo, Puerto Rico,
ICP 2024-579429-SRA-300493

Sometido a:

Alvarez-Díaz & Villalón
San Juan, Puerto Rico

Octubre, 2025

Submitted by:
Arqueo Consulting Group

Arql. Federico Freytes Rodríguez
Investigador Principal Standards of Interior qualified archaeologist

Arqueo Consulting Group, **rikifreytes @yahoo.com**
939-289-9242, calle 2 #21, Parcelas Elizabeth, Cabo Rojo, PR

Resumen ejecutivo[1]

El Programa de Arqueología y Etnohistoria adscrito al Instituto de Cultura Puertorriqueña ha solicitado la realización de una Fase IA-IB de arqueología, como parte del proceso de endosos para el proyecto denominado *"Esencia"*, propuesto para ser desarrollado en el barrio Boquerón del municipio de Cabo Rojo. El proyecto propuesto tiene una cabida territorial aproximada de 1,549 cuerdas (6,088,514 metros cuadrados) de terreno ubicados en las lomas Peñones de Melones, donde se propone construir un proyecto privado residencial y turístico que incluiría la construcción de 530 unidades de hotel; 1,132 residencias turísticas unifamiliares y multifamiliares; una escuela con 500 dormitorios para estudiantes; áreas recreativas; campos de golf; áreas de servicio médico; áreas comerciales y de entretenimiento; y áreas de servicio e infraestructura.

Para el estudio arqueológico de investigación documental, reconocimiento de superficie y excavaciones en el subsuelo se planteó una estrategia particular atemperada a las condiciones geográficas y medioambientales del terreno, así como teniendo en cuenta los estudios previos realizados en el área. En dichos estudios, un total de 42 sitios habían sido documentados en 6 proyectos de investigación individuales. La investigación documental no dejó lugar a dudas con respecto a la alta sensitividad arqueológica de la zona del proyecto. El área general fue recorrida en su totalidad, destacando en nuestro reconocimiento las zonas sensitivas tales como áreas llanas, áreas costeras, cimas de lomas, y simas de lomas. Por otra parte, como resultado de las excavaciones de Fase IB fueron completados un total de 868 pozos de los cuales 142 resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico

Como resultado de nuestra estrategia de investigación, un total de 171 recursos culturales fueron identificados, divididos en 82 sitios prehistóricos, 82 históricos y 7 sin identificar. La información recuperada fue dividida en cinco tomos, el Tomo I incluyendo los datos generales del proyecto, análisis medioambiental y sensitividad arqueológica, investigación documental histórica y recorrido de superficie; el Tomo II cubriendo la Fase IB con pozos de prueba; el Tomo III cubriendo los hallazgos prehistóricos; el Tomo IV cubriendo la información de los hallazgos históricos y las conclusiones finales; y el Tomo V con el formulario de registro de yacimientos del ICP para cada uno de los sitios. De manera general se recomendó Fase II para los sitios identificados y se recomendó monitoría arqueológica para todo el proyecto para cualquier actividad de corte de árboles o movimiento de terreno.

[1] El resumen ejecutivo se presenta de manera íntegra en los 4 volúmenes principales.

I. Hallazgos prehistóricos

En el terreno investigado se identificaron un total de 82 hallazgos denominados como prehistóricos. La denominación de hallazgo prehistórico para los fines de esta fase, se refiere a la presencia de material entendido como de origen humano precolombino, primordialmente concheros con diferentes niveles de densidad, los cuales son muy característicos de la costa Suroeste de Puerto Rico. La cantidad, concentración o integridad específica del material no se pueden determinar con certeza por tratarse de un proceso de identificación visual en superficie junto a pozos de prueba Fase IA-IB, limitado a identificar la presencia o ausencia de posibles materiales arqueológicos. Los hallazgos prehistóricos se identificaron con la letra "P" seguida por su número en orden de su identificación. En la descripción de cada hallazgo, se aclara si se trata de material disperso o concentrado; el área general de su ubicación (tope de loma, ladera, camino, litoral, etc.); si se trata de material fragmentado o entero, y una indicación del tipo de material que compone el hallazgo (concha, almeja, pedernal, etc.).

Utilizamos la palabra "concha" para referirnos a remanentes de animales marinos acaracolados de especies como Strombus, Murex y Cittarium. Con "almeja" nos referimos a remanentes de animales marinos bivalvos de géneros como Crassostrea, Codakia, Anandara, Lucina, Phacoides y Arca. Otros materiales de origen marino que se identifican son variedades de coral. Gran parte de los hallazgos identificados como prehistóricos están compuestos de fragmentos dispersos en la superficie. Sin embargo, se identificaron varias áreas de material concentrado en superficie, sobre todo en los topes y laderas de las lomas, y varias concentraciones densas con perfiles profundos visibles a los cuales se les denominó "Concheros". La mayor parte de los concheros identificados están ubicados en el llano costero y en el litoral de la Bahía de Boquerón.

En algunas áreas inclinadas con declive relativo, se identificaron materiales dispersos, pero contínuos en la superficie de los caminos y sus orillas. En los casos en los cuales al llegar al tope de la loma se identificó una concentración, se interpretó que el material disperso en el camino subiendo posiblemente se trata de material arrastrado por procesos de intemperismo y la fuerza de gravedad asociado a la concentración de materiales en el tope. En otros casos, se identifican concheros contiguos en el área

costera separados por caminos hechos a máquina. En estos casos, se asociaron los montículos como un solo hallazgo.

La identificación de sitios prehistóricos se realizó tanto de forma al azar durante los recorridos de terreno como de forma intencional en la búsqueda de sitios identificados en investigaciones arqueológicas previas, así como en los transectos sistemáticos de Fse IB, según presentado en el Tomo II. En algunos casos, las coordenadas asignadas a hallazgos anteriores nos llevaron directamente a puntos con presencia de material; en otros, las coordenadas variaban levemente con los sitios donde identificamos la presencia de material, y en otros casos no se halló material en ninguna parte cercana a las coordenadas. Es importante señalar que para el momento en que se realizaron algunos de los estudios previos, el terreno estaba mayormente desprovisto de una capa vegetal, y en el caso de uno de los trabajos de Jaime Velez[2], incluso, el terreno estaba recién quemado, lo cual le brindó una visibilidad considerablemente mayor que al momento de nuestro estudio.

Al momento de nuestro estudio (2023-2025), la capa de vegetación varía de pastizales de sabana boscosa en los llanos del norte, a bosque denso espinoso xerofítico en las laderas de los Peñones de Melones. La visibilidad en las zonas de pastizales de zona boscosa es prácticamente nula, mientras que algunas de las zonas de bosque xerofítico denso son literalmente de inaccesible acceso mediante metodología de recorrido de superficie. La mayor parte del área de la finca presenta evidencia de llevar muchas décadas de crecimiento vegetativo ininterrumpido. Las excepciones son algunos llanos donde pastean algunas manadas silvestres de ganado que habitan en el área, y los llanos cercanos al litoral donde el ambiente salobre evita el crecimiento de muchas plantas, así como los caminos y las zonas de salitrales. Teniendo en cuenta estas características, se lograron identificar una cantidad considerable de sitios arqueológicos, muchos de los cuales no habían sido identificados previamente.

En adición a la presencia de material de origen marino en las zonas de las lomas, el terreno está comunicado por una red intricada de caminos que conectan el área costera con los topes de las lomas, los topes entre si, y luego corren hacia el Sur hacia

[2] Jaime G. Vélez Vélez, Fase IA, Desarrollo turístico (San Juan, PR, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 1994). Pág 44.

el valle de Corozo/Combate. A pesar de que estos caminos en la actualidad son utilizados y mantenidos por brigadas de voluntarios relacionados al deporte del ciclismo, se entiende que quizás algunos de ellos puedan ser caminos que llevan en uso contínuo incluso hasta desde hace siglos. En muchos de los topes de loma, existen afloramientos de piedra caliza que limitan la habilidad de la vegetación de cubrirlos por completo.

En definitiva, el complejo de los Peñones de Melones comprende un sitio idóneo para la observación de toda la esquina Suroeste de la isla, con vistas claras hacia Punta Jagüey al sur, la Sierra Bermeja al Sureste, el valle de Lajas al Este, las lomas de Cabo Rojo y San German al Noreste, el cerro y la punta de Guaniquilla al norte e incluso desde estas lomas hay una vista clara de todas las puntas de la costa oeste hasta Rincón y la Isla de Desecheo. Aunque no se logró ver durante nuestro tiempo en el campo, no es de dudarse que, con buen tiempo, sea incluso visible la isla de Mona hacia el Oeste. Al igual que las ventajas que se mencionaron para esta ubicación en su contexto histórico, para los habitantes de esta esquina de la isla en tiempos preconquista, y sin duda, por buen tiempo depuse de la conquista, la misma cuenta con una cantidad de características que la hacen sumamente privilegiada y explicarían la presencia de tanta evidencia de habitación en todo el complejo de los Peñones de Melones.

Por último y como mención particular, uno de los hallazgos identificados en un estudio previo (CR-178) consiste en una cueva (sumidero) ubicado en la coordenada 17.993305, -67.167917. A pesar de que la misma se puede acceder por medio de una de las parcelas adyacentes, al acercarse inicialmente, se identificó la presencia de una cantidad extraordinaria de abejas volando en su entrada, debido a una colmena ubicada en la misma. Debido a su presencia, inicialmente se desistió de acercarse mas al área. Posteriormente completamos una visita en propiedad con presencia de apicultor y una compaña especialista en seguridad en descensos verticales, con lo cual se logró completar la evaluación del recurso para propósitos de esta fase de excavación. Se presenta la información general recuperada en la visita a la cueva en la parte final del presente documento, luego de la documentación de todos los demás sitios identificados tanto en el recorrido de superficie como en las excavaciones de pozos de prueba.

La información general recuperada de nuestro reconocimiente de superficie la presentamos en las dos próximas tablas. La Tabla 1 (Figura 1) presenta de manera individual todos los hallazgos prehistóricos identificados en el sitio, con su ubicación por coordenadas, procedencia de parcela según la base de datos del CRIM y descripción de campo. La segunda tabla (Tabla 2, Figura 2) presenta los sitios identificados en ICP y SHPO asociados a nuestros hallazgos y las referencias de estudios arqueológicos donde se identificaron los mismos. Luego de las tablas, se presenta la información general recuperada de cada uno de los recursos cultural identificado de manera individual.

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
P-1	379-000-009-01-000	17.999060, -67.204029	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-2	402-000-004-67	17.999377, -67.204534	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-3	379-000-009-02-000	17.999375, -67.203638	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-4	379-000-009-04-000	18.000099, -67.201717	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-5	379-000-009-05-000	18.000407, -67.201296	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-6	379-000-009-05-000	18.001091, -67.200104	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-7	402-000-004-66-000	17.998686, -67.205443	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-8	402-007-327-02	17.997895, -67.206329	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-9	402-007-327-01-000	17.997955, -67.206821	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-10	402-009-327-84	17.9967216, -67.1961248	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-11	402-009-327-71-000	17.99604, -67.19363	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-12	379-089-327-76-000	18.00201, -67.19556	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
P-13	379-089-327-78-000	18.001507, -67.196433	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-14	402-009-327-86-000	17.99491, -67.19669	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-15	402-000-005-28-000	18.001203, -67.189842	Fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma
P-16	402-000-005-29	17.99618, -67.18467	Fragmentos de concha dispersos en superficie
P-17	379-089-327-75-000	18.00281, -67.19477	Concentración de fragmentos de almeja y concha
P-18	402-000-005-01-000	18.00148, -67.19387	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-19	402-000-005-01-000	18.00301, -67.19067	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-20	402-000-005-01-000	18.00342, -67.19082	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-21	402-000-005-29-000	17.99612, -67.18480	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-22	402-009-327-72-000	17.99729, -67.19369	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-23	379-099-327-74-000	17.99887, -67.19461	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-24	403-000-002-02-901	17.99480, -67.16663	Fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
P-25	403-000-002-02-901	17.99718, -67.17925	Fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma
P-26	402-017-327-17-000	17.99373, -67.21159	Residuario de concha y caracol en área de playa
P-27	402-007-327-15-000	17.99576, -67.20978	Fragmentos de concha disperso en área de playa
P-28	402-007-327-14-000	17.99700, -67.20869	Fragmento de concha y almeja disperso en la superficie
P-29	402-017-327-07-000	17.99278, -67.20884	Fragmentos de caracol y pedernal en tope de loma
P-30	402-027-327-22-000	17.99222, -67.20919	Fragmentos de caracol en tope de loma
P-31	402-007-327-90-000	17.99693, -67.20793	Concentración de concha y almeja en superficie
P-32	402-007-327-12-000	17.995648, -67.206426	Fragmentos de concha dispersos en superficie
P-33	402-009-327-29-000	17.99825, -67.20005	Fragmentos de concha y caracol dispersos en superficie
P-34	379-000-010-05-000	18.00078, -67.19800	Fragmentos de concha y almeja presentes en superficie
P-35	379-000-010-05-000	18.00140, -67.19817	Fragmentos de concha y almeja presentes en superficie
P-36	403-000-002-02-901	18.00152, -67.17489	Fragmentos de almeja dispersos en superficie de camino, y pedernal asociado

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
P-37	403-000-002-02-901	17.99841, -67.17454	Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma
P-38	403-000-002-02-901	17.99985, -67.16517	Fragmentos de almeja dispersos en tope de loma
P-39	403-000-002-02-901	17.99894, -67.16491	Fragmentos de almeja disperso en tope de loma
P-40	403-000-002-02-901	17.99794, -67.16556	Fragmentos de almeja dispersos en superficie
P-41	403-000-002-02-901	18.00062, -67.16621	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-42	403-000-002-02-901	18.00038, -67.16649	Concentración de fragmentos de almeja y concha en camino
P-43	403-000-002-02-901	17.99845, -67.16814	Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma
P-44	403-000-002-02-901	18.00020, -67.16863	Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma
P-45	403-000-002-02-901	18.00001, -67.16970	Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie
P-46	403-000-002-02-901	17.99829, -67.17071	Fragmento de almeja dispersos en tope de loma
P-47	403-000-002-02-901	17.99957, -67.17107	Fragmento de almeja dispersos en superficie
P-48	403-000-002-02-901	18.000556, -67.178194	Fragmentos de concha y almeja dispersos en tope de loma
P-49	403-000-002-02-901	17.99967, -67.17277	Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
P-50	403-000-002-02-901	17.99889, -67.17233	Concentración de fragmentos de almeja en superficie
P-51	403-000-002-02-901	18.00408, -67.16554	Fragmentos de almeja dispersos en superficie
P-52	403-000-002-02-901	17.998812 -67.178747	Fragmentos de almeja dispersos en tope de loma
P-53	403-000-002-02-901	17.998483, -67.180311	Fragmentos de almeja dispersos en tope de loma
P-54	403-000-002-02-901	17.99410, -67.17593	Fragmentos de almeja disperso en superficie
P-55	380-000-006-01-000	17.99346, -67.17946	Fragmento de almeja y concha disperso en tope de loma
P-56	380-000-006-01-000	17.993345, -67.180198	Fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma
P-57	380-000-006-01-000	17.996220, -67.181791	Fragmentos de concha y pedernal en tope de loma
P-58	380-000-006-01-000	17.99832, -67.18534	Fragmento disperso de concha en tope de loma
P-59	380-000-006-01-000	17.99769, -67.18268	Fragmento disperso de almeja en tope de loma
P-60	380-000-006-01-000	17.99846, -67.18032	Fragmentos de almeja disperso en tope de loma
P-61	380-000-006-01-000	17.996537, -67.181685	Concentración de fragmentos de almeja y pedernal en tope de loma

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
P-62	380-000-006-01-000	18.0027400, -67.1785100	Concentración de fragmentos de almeja y concha en superficie
P-63	403-000-002-02	18.000633, -67.183343	Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma
P-64	380-000-006-01-000	18.001691, -67.186410	Concentración de fragmentos de almeja y concha en tope de loma
P-65	380-000-006-01-000	18.001302, -67.184241	Concentración de fragmentos de almeja y concha en tope de loma
P-66	380-000-006-01-000	17.999915, -67.186993	Fragmentos de concha disperso en superficie
P-67	380-000-006-01-000	18.003890, -67.189211	Fragmentos de concha disperso en superficie
P-68	402-000-005-01-000	17.999219, -67.192256	Fragmentos de concha y almeja dispersos en tope de loma
P-69	402-028-327-48-000	17.991668, -67.200665	Fragmentos de carrucho
P-70	403-000-002-02-901	18.002438, -67.175584	Fragmentos de pedernal dispersos en superficie.
P-71	403-000-002-02-901	18.003933, -67.172649	Conchero denso en area de humedal.
P-72	403-000-002-02-901	18.003396, -67.168227	Concentracion de fragmentos de almeja en superficie.
P-73	403-000-002-02-901	17.997862, -67.176661	Fragmentos de concha en tope de loma y afloramiento de piedra caliza

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
P-74	403-000-002-02-901	17.999814, -67.170982	Fragmentos de almeja dispersos en superficie.
P-75	403-000-002-02-901	17.99957, -67.17107	Concentracion de almeja en tope y ladera, extensa presencia en gran parte del camino
P-76	403-000-002-02-901	17.994006, -67.172408	Concentracion de fragmentos de almeja en tope de loma.
P-77	380-000-006-01-000	17.994978, -67.178086	Fragmentos de almeja dispersos en tope de loma.
P-78	379-000-009-03	17.999171, -67.202496	Incluye los pozos pozos #76, 77, 89 y 90. Material marino mixto con posibles huellas de quema entre 0-40 cm. Material lítico con posibles huellas de uso.
P-79	402-000-005-54	17.987817, -67.193929	Agrupación de pozos (#778 y #787) de aledaños que resultaron positivos con la presencia de material lítico. Posible taller lítico.
P-80	402-000-005-29	17.990421, -67.185628	Agrupación de 11 (#825 y #827- #836) pozos de prueba aledaños los cuales resultan positivos con la presencia de material lítico, posible taller lítico.
P-81	402-000-005-29	17.986898, -67.188111	Agrupación de 8 pozos positivos a la presencia de material lítico, posible taller lítico.
CR-178	403-000-002-02-901	17.993305, -67.167917	Cueva con petroglifos

Figura 1. Tabla de hallazgos prehistóricos ubicados en el área del proyecto.

Según hemos ido referenciado en los tomos anteriores, el área del proyecto ha sido estudiada parcialmente a través de los años, y un número considerable de yacimientos arqueológicos han sido previamente identificados en estudios de arqueología de contrato. Teniendo en cuenta esto, hemos preparado una tabla donde se muestran los sitios prehistóricos identificados tanto en nuestros recorridos de superficie como en la Fase IB, asociados con sitios identificados en los archivos de SHPO e ICP en los casos que resultó posible.

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Código asignado previamente y referencia en otros trabajos de investigación
P-1	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-2	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-3	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-4	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-5	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-6	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-7	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-8	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-9	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-10	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-11	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-12	-	-	Sitio identificado en presente investigación

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Código asignado previamente y referencia en otros trabajos de investigación
P-13	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-14	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-15	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-16	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-17	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-18	CR0100158; CR-186	CR-186	SDAU-3. García Goyco, 2002
P-19	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-20	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-21	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-22	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-23	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-24	No identificado en SHPO	CR-179	P2-CH-31; Vélez, 1994.
P-25	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-26	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-27	-	-	Sitio identificado en presente investigación

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Código asignado previamente y referencia en otros trabajos de investigación
P-28	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-29	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-30	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-31	No identificado en SHPO	CR-148	PI-CH-2. Vélez, 1994 y 1995
P-32	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-33	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-34	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-35	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-36	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-37	CR0100132; CR-136	CR-166	P2-CH-18; Vélez, 1994 y 1995.
P-38	CR0100140; CR-144	CR-174	P2-CH-26; Vélez, 1994 y 1995.
P-39	No identificado en SHPO	CR-175	P2-CH-27; Vélez, 1994 y 1995.
P-40	No identificado en SHPO	CR-175	P2-CH-27; Vélez, 1994 y 1995.
P-41	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-42	-	-	Sitio identificado en presente investigación

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Código asignado previamente y referencia en otros trabajos de investigación
P-43	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-44	CR0100136; CR-140	CR-170	P2-CH-22; Vélez, 1994 y 1995.
P-45	CR0100136; CR-140	CR-170	P2-CH-22; Vélez, 1994 y 1995.
P-46	CR0100135; CR-139	CR-169	P2-CH-21; Vélez, 1994 y 1995.
P-47	CR0100134; CR-138	CR-168	P2-CH-20; Vélez, 1994 y 1995.
P-48	CR0100123; CR-127	CR-157	S2. Daubón, 1988; P2-CH-9. Vélez, 1994
P-49	CR0100133; CR-137	CR-167	P2-CH-19. Vélez, 1994 y 1995.
P-50	CR0100133; CR-137	CR-167	P2-CH-19; Vélez, 1994 y 1995.
P-51	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-52	CR0100128; CR-132	CR-162	P2-CH-14; Vélez, 1994 y 1995
P-53	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-54	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-55	No identificado en SHPO	CR-200	S-3 y S-4; Questell, 2007.

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Código asignado previamente y referencia en otros trabajos de investigación
P-56	No identificado en SHPO	No identificado en ICP	S-5; Questell, 2007.
P-57	No identificado en SHPO	CR-198	C-4; Questell, 2007.
P-58	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-59	CR0100127; CR-131	CR-161	P2-CH-13; Vélez, 1994 y 1995
P-60	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-61	No identificado en SHPO	CR-198	C-4; Questell, 2007.
P-62	CR0100116; CR-120	CR-150	P2-CH-2. Vélez, 1994.
P-63	CR0100126; CR-130	CR-160	P2-CH-12; Vélez, 1994 y 1995.
P-64	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-65	No identificado en SHPO	CR-196	N-4. Questell, 2007
P-66	No identificado en SHPO	CR-197	N-7. Questell, 2007
P-67	-	-	Sitio identificado p en presente investigación
P-68	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-69	No identificado en SHPO	CR-147	P1-CH-1. Vélez, 1995.

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Código asignado previamente y referencia en otros trabajos de investigación
P-70	No identificado en SHPO		Sitio identificado en presente investigación
P-71	No identificado en SHPO	CR-151	P2-CH-3. Vélez, 1994.
P-72	CR0100150; CR-154	No identificado en ICP	CR-301F. Figueroa, 1991.
P-73	CR0100129; CR-133	CR-173	P2-CH-15. Vélez, 1994 y 1995
P-74	CR0100134; CR-138	CR-168	P2-CH-20. Vélez, 1994 y 1995.
P-75	CR0100134; CR-138	CR-168	P2-CH-20. Vélez, 1994 y 1995.
P-76	CR0100142; CR-146	CR-177	P2-CH-29. Vélez, 1994 y 1995.
P-77	No identificado en SHPO	CR-199	S-1. Questell, 2007
P-78	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-79	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-80	-	-	Sitio identificado en presente investigación
P-81	-	-	Sitio identificado en presente investigación
CR-178	CR-170	CR-170	Vélez, 1994 y 1995 (P2-CH-30)

Figura 2. Tabla que muestra elementos prehistóricos hallados, asociados con sitios identificados en los archivos de SHPO e ICP.

Descripciones de sitios prehistóricos

En esta sección pasamos a presentar una descripción individual de cuada uno de los sitios prehistóricos identificados en nuestro trabajo de campo, junto con mapa de localización individual, fotos asociadas y la información existente a tenor con los límites y alcances de la etapa de investigación de Fase IA. La Figura 3 ilustra todos los sitios prehistóricos identificados en nuestra investigación. Los mismos son indistintamente identificados como “sitios”, “yacimientos” o “elementos” en el texto.

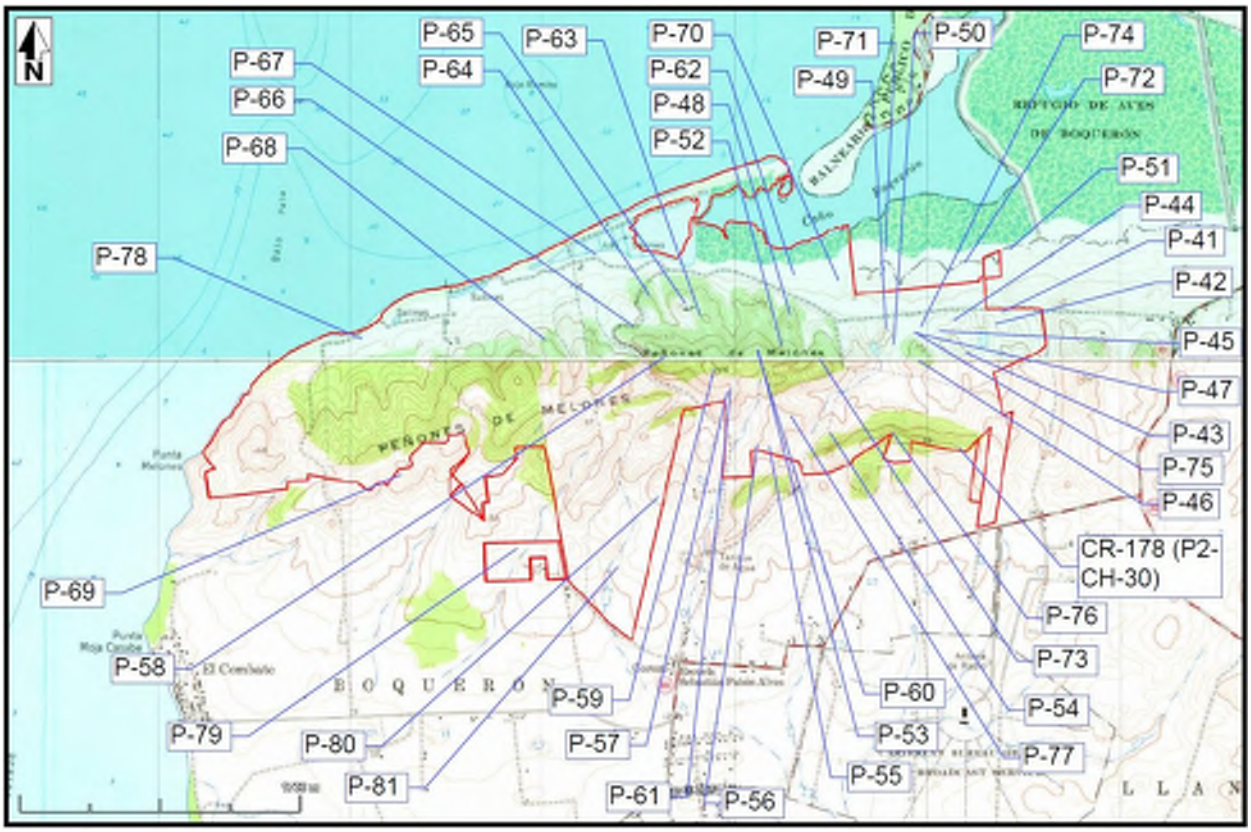


Figura 3. Mapa topográfico del USGS con la huella del proyecto ilustrando la localización de todos los recursos culturales prehistóricos identificados.

P-1, concentración de fragmentos de almeja y concha

Este conchero está localizado en un área del llano costero en el Norte-noroeste del terreno. Está ubicado a aproximadamente 66m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.999060, -67.204029 (Figura 4). El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área consiste en una cubierta de grama y varios arbustos comunes a los ecosistemas de bosque seco xerofítico, incluyendo aroma (Prosopis), y arbustos de Majagua hacia la orilla de la playa. En el área hay varios caminos de tierra que muestran evidencia de uso continuo, y varios espacios abiertos, sin vegetación que sirven de estacionamiento para vehículos frente a la playa. El yacimiento consiste en una acumulación de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos (conchero). El mismo incluye varios fragmentos de pedernal y posibles herramientas de Strombus (fotos 1-4). Se identificó un área de aproximadamente 5x5 m con material concentrado, pero la presencia de material disperso en los alrededores indica que el sitio es de mayor extensión. En el área, se identificaron además varios fragmentos de teja histórica.

Luego del reconocimiento de superficie, como parte de los trabajos de Fase IB se realizaron una serie de pozos adjacentes al área general del sitio. Todos los pozos de prueba que se realizaron en el área circundante al yacimiento identificado en la Fase 1A como P-1, resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico. Información adicional puede verse en el Tomo 2, con los resultados de las excavaciones de Fase IB. Entre los pozos excavados, resultaron de particular interés los siguientes (ver figura 4B):

#117 y #118, ambos de los cuales contienen fragmentos de piedras con huellas de quema, lo cual podría indicar la presencia de un fogón o área de procesamiento de alimentos marinos.

#124, donde se identificó una concentración de material marino a 5cm de profundidad. En este caso, se determinó detener la excavación para no impactar el elemento.

#125, en el cual se identificó material marino mixto disperso entre 0-15cm, incluyendo fragmentos de almeja, coral y piedra.

#126, donde hay material marino concentrado entre 0-10cm. Aquí, se tomó una muestra de fragmentos de concha, y se detuvo la excavación a 10cm para no continuar impactando el elemento.

#127, en el cual se identificó una concentración moderada de material marino mixto entre 0-30 cm, incluye fragmentos de almeja, coral y piedra. Se detiene la excavación a 30 cm para no impactar el elemento.

#134, que incluye varios fragmentos de madera carbonizada, posibles materiales de construcción históricos, 1 fragmento de hueso y varias piedras con posibles huellas de uso entre 0-30 cm, y

#143, donde se identificó una concentración de fragmentos de piedra con huellas de quema y material de carbón meteorizado entre 30-90cm.

La presencia de material carbonizado y concentraciones de material marino en los pozos aledaños al elemento P-1 sugieren que esta área podría ser el sitio de un núcleo de asentamiento o de taller de procesamiento de alimentos marinos.

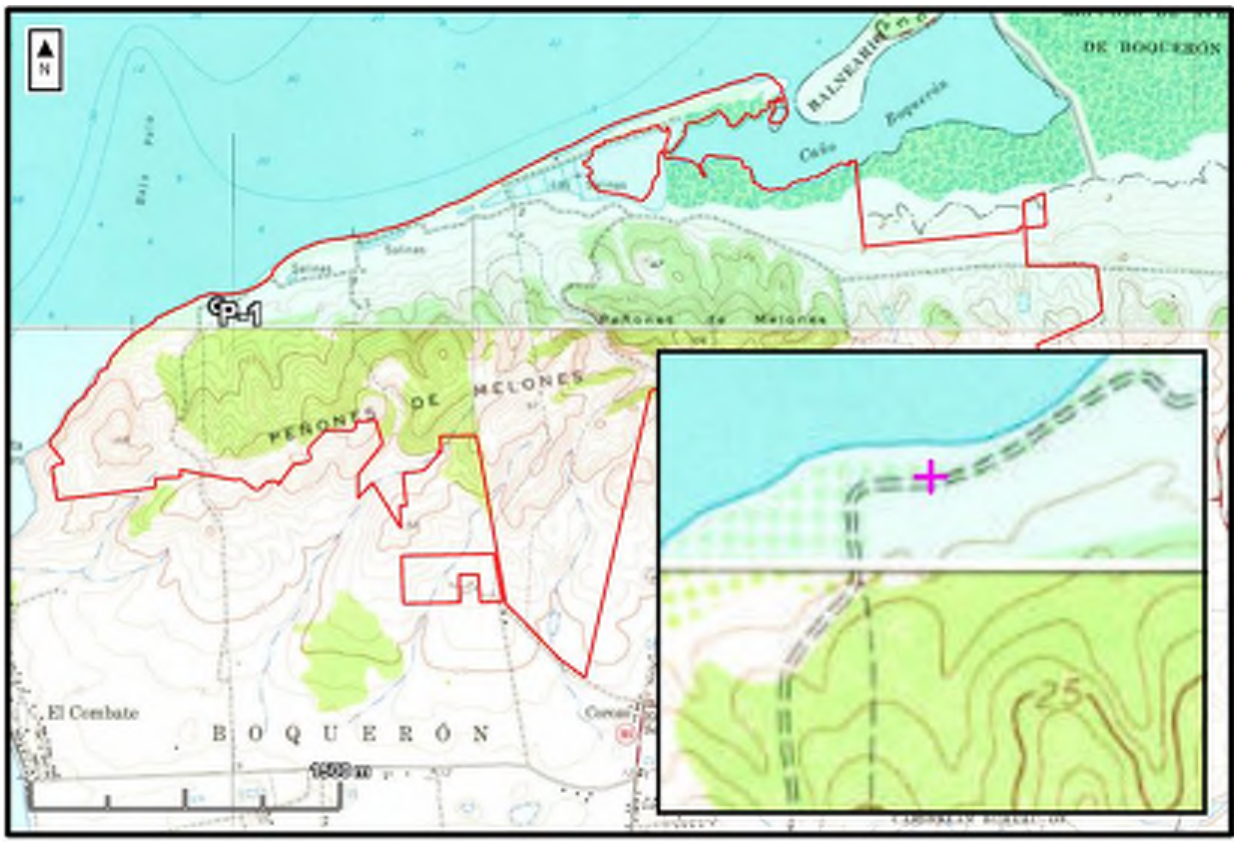


Figura 4. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-1 y el perímetro del proyecto en línea roja.

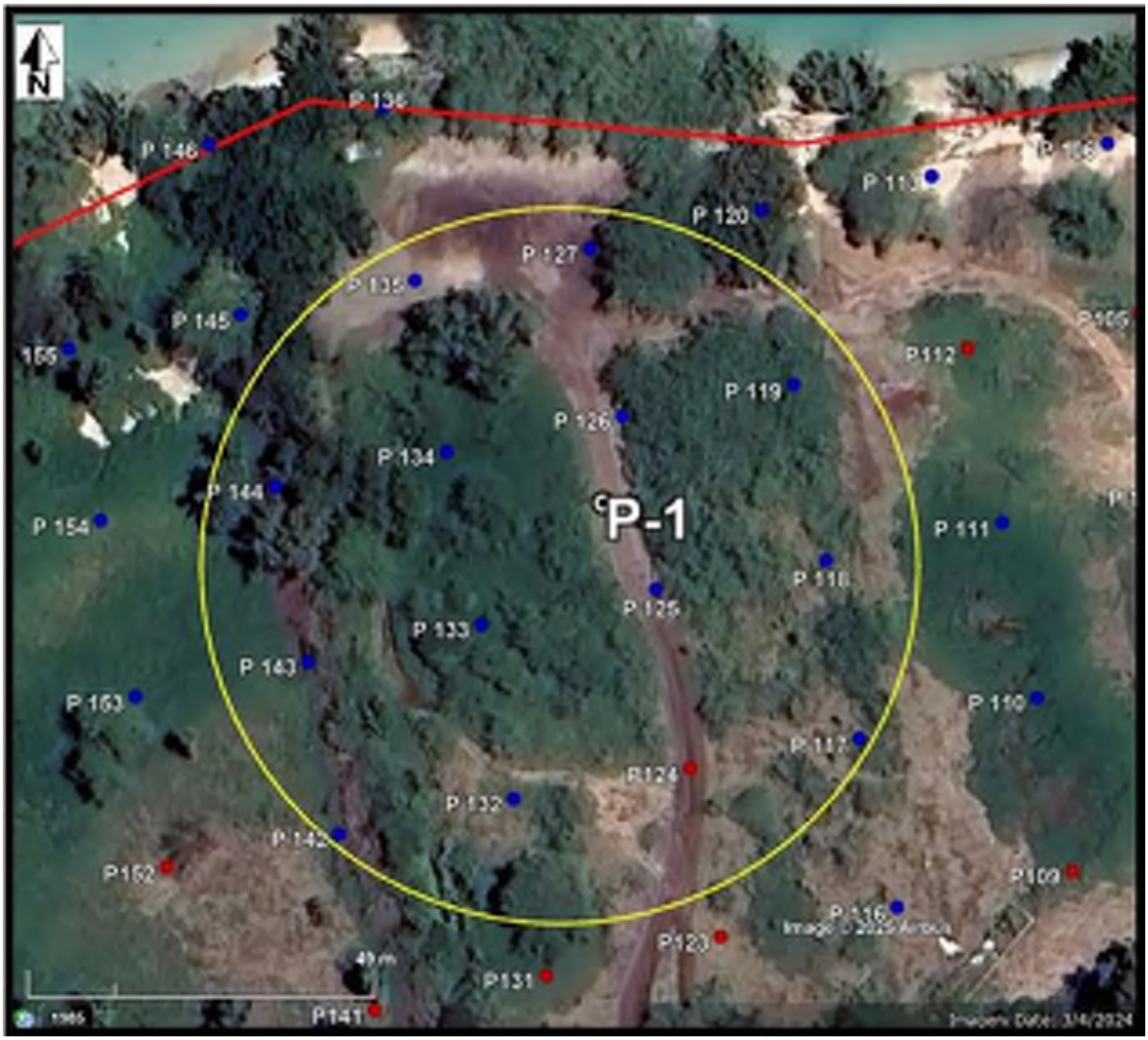


Figura 4B. Imagen satelital ilustrando la ubicación el sitio P-1, con pozos circundantes positivos en azul (negativos en rojo), y círculo amarillo ilustrando la zona de mayor concentración en los pozos aledaños al yacimiento.

Foto 1. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 2. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 3. Material marino concentrado en pozo #126 (0-10cm).

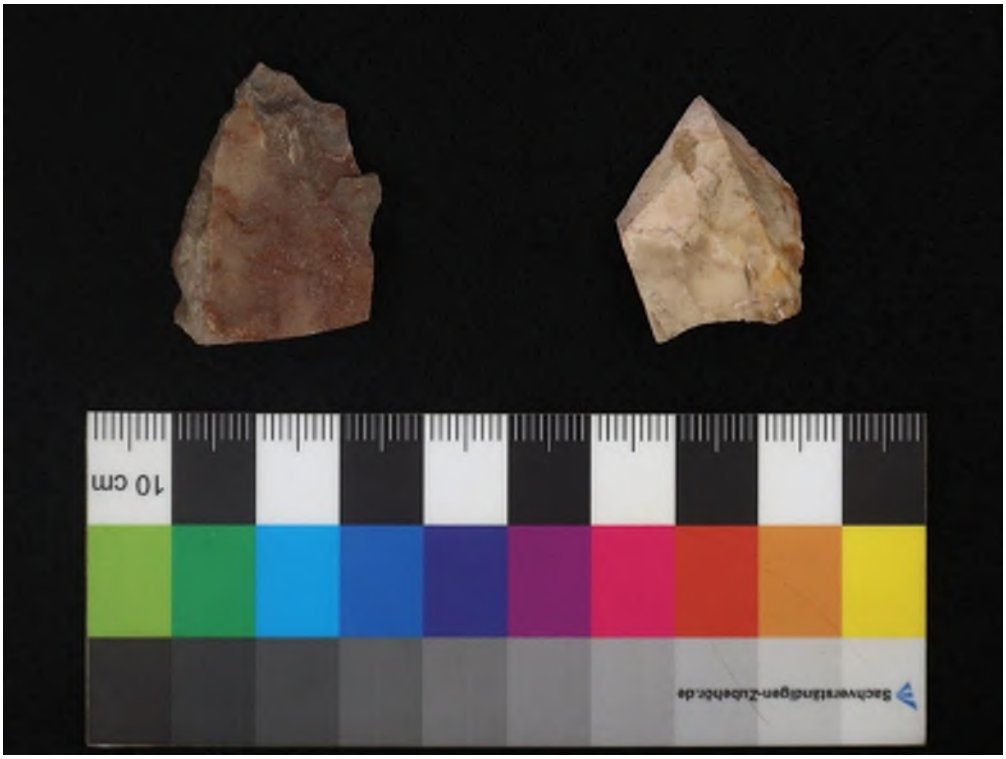


Foto 4. Área de Pozo #126, herramientas de pedernal identificadas en superficie.

P-2, concentración de fragmentos de almeja y concha

Este sitio está localizado a 60m al Noroeste del yacimiento P-1, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 22m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.999377, -67.204534 (Figura 5). El suelo circundante consiste en arena polvorienta suelta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área consiste en una cubierta de grama, y arbustos de emajagua hacia la orilla de la playa. El sitio consiste en una acumulación de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos (fotos 5-6). El mismo incluye varios fragmentos de bulgao y Arca zebra. Se identificó un área de aproximadamente 5x20 m con material concentrado visible. En adición a los resultados indiciales obtenidos en el recorrido de superficie, en el área circundante al elemento identificado en la Fase 1A, en las excavaciones de Fase IB se realizaron 5 pozos de prueba de los cuales todos resultaron positivos en cuanto a la presencia de material marino (ver Tomo 2, fotos 7 y 8). Mientras que los pozos #135, #136, #144, #145 y #146 resultaron con una presencia de material disperso en cantidades y profundidades variadas (ver Tomo 2), en el pozo #155 se identificó una concentración moderada de material marino mixto entre 0-1m (almeja, concha y coral). La figura 5B es una imagen satelital con la ubicación de sitio P-2 y los pozos positivos circundantes en azul.

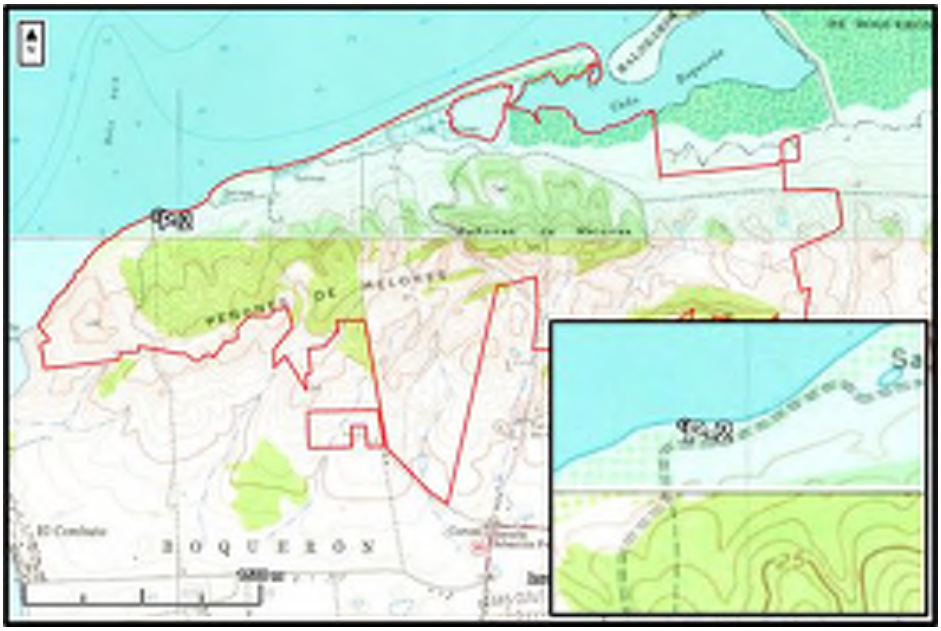


Figura 5. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-2 y el perímetro del proyecto en línea roja.

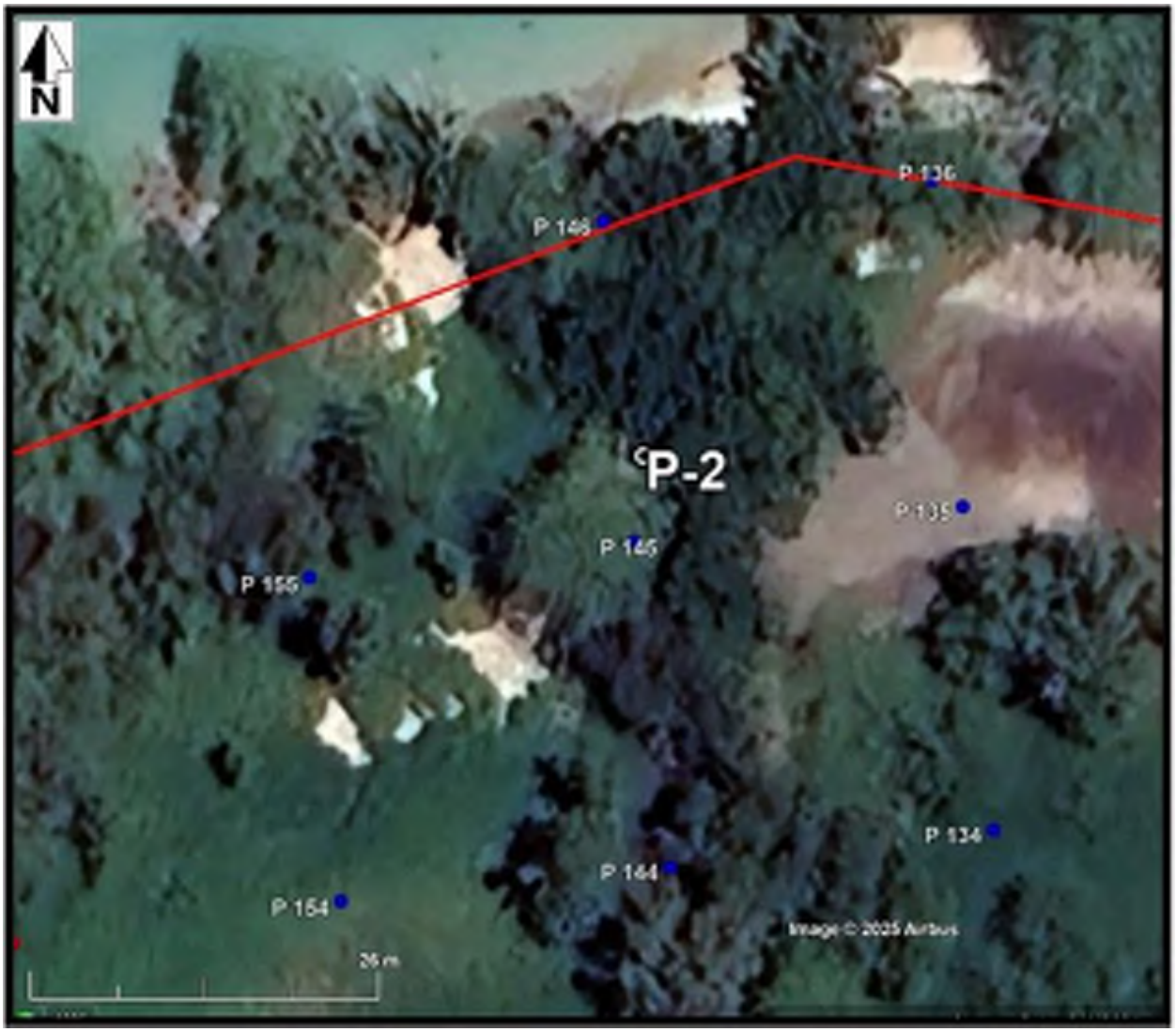


Figura 5B. Imagen satelital ilustrando sitio P-2 y pozos de prueba positivos en el área circundante (positivos en azul).

Foto 5. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 6. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 7. Pozo #136, materiales identificados en el campo.

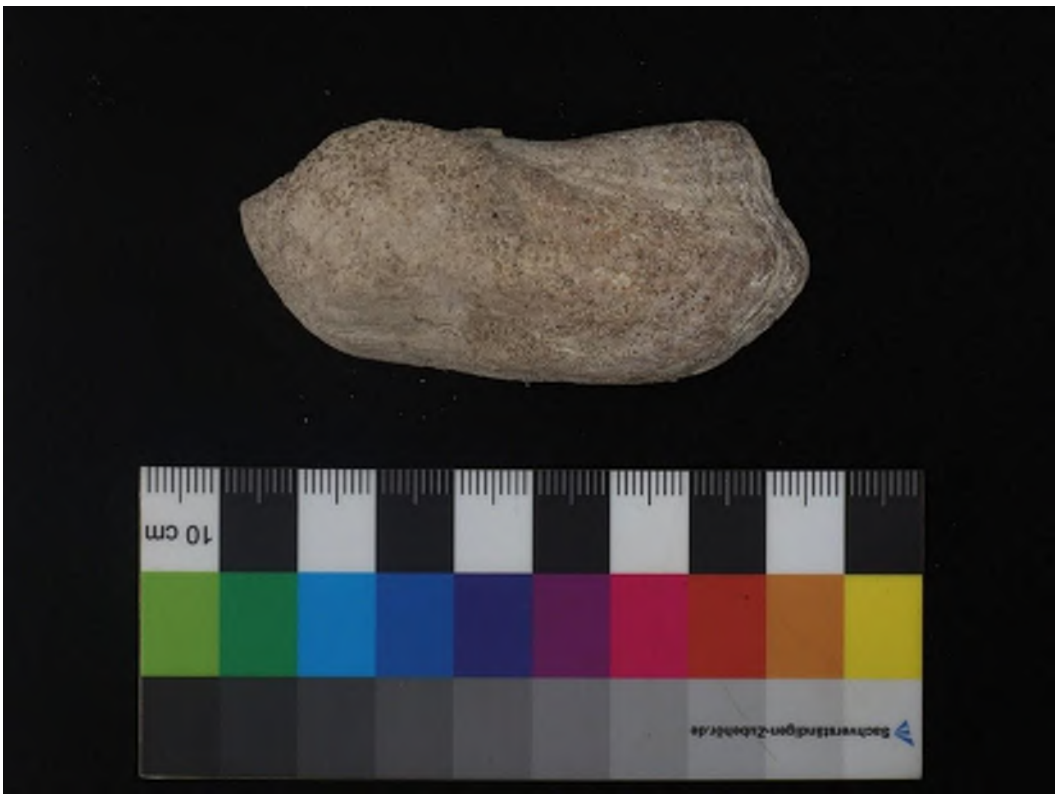


Foto 8. Espécimen de almeja identificada en pozo #144. Documentación en laboratorio.

P-3, concentración de fragmentos de almeja y concha

Este sitio está localizado a 95m al Este del yacimiento P-2, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 23m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.999375, -67.203638 (Figura 6). El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. Este terreno está casi completamente desprovisto de árboles y arbustos, excepto en el borde Norte donde colinda con la orilla de la playa. El terreno está cubierto de grama, pero se asume que el área fue intervenida con maquinaria pesada por la ausencia de vegetación densa que es evidente en las parcelas aledañas. En el área hay varias plataformas de madera preparadas para áreas de acampar. El yacimiento consiste en una acumulación de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos, con algunos fragmentos de vidrio moderno (fotos 9 y 10). El mismo incluye varias posibles herramientas de Strombus. Se identifica un área de aproximadamente 10x5m con material concentrado, pero la presencia de material disperso en los alrededores sugiere que el conchero podría ser de mayor extensión.

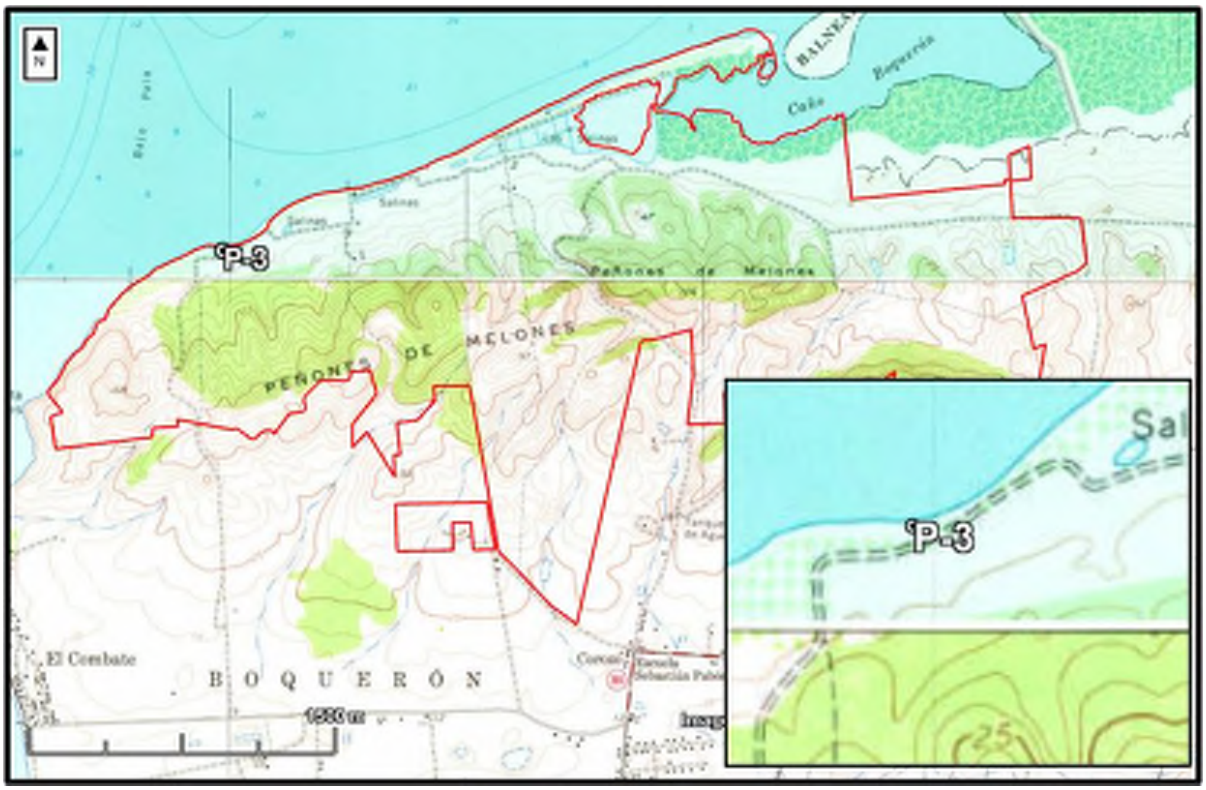


Figura 6. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-3 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 9. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 10. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

P-4, fragmentos de almeja y concha dispersos en la superficie

Este sitio está localizado a 218m al Noreste del yacimiento P-3, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 14m al Sureste del litoral de la Bahía de Boquerónen las coordenadas 18.000099, -67.201717 (Figura 7). El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. Este terreno esta casi completamente desprovisto de árboles y arbustos, excepto por una acumulación de palmeras en el borde norte donde colinda con la orilla de la playa. El terreno está cubierto de grama, pero se asume que el área fue intervenida con maquinaria pesada por la ausencia de vegetación densa que es evidente en las parcelas aledañas. En el centro de la parcela, hay una estructura residencial moderna de concreto abandonada, y hay un canal de desagüe pluvial de concreto que corre por el borde este de la parcela. El elemento consiste en la presencia de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos dispersos sobre la superficie (fotos 11 y 12). El mismo incluye una posible herramienta de Strombus. Se identifica un área de aproximadamente 10x5m con material dentro de la parcela, pero la presencia de material disperso en la parcela aledaña hacia el este sugiere que el conchero podría ser de mayor extensión.

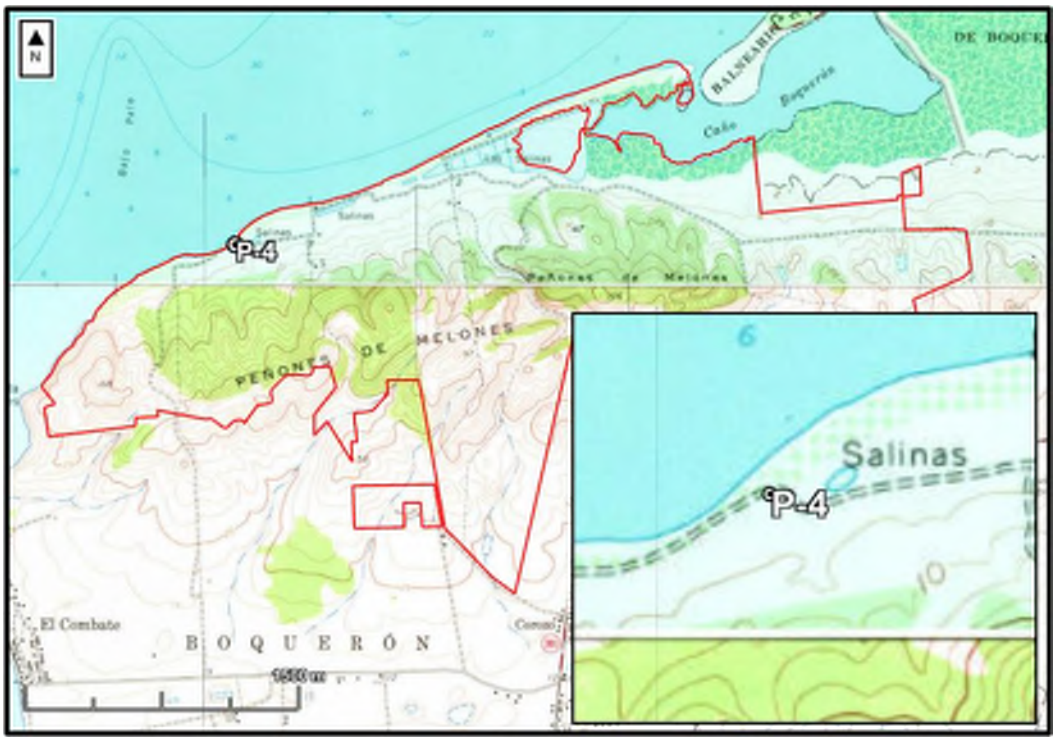


Figura 7. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-4 y el perímetro del proyecto en línea roja.

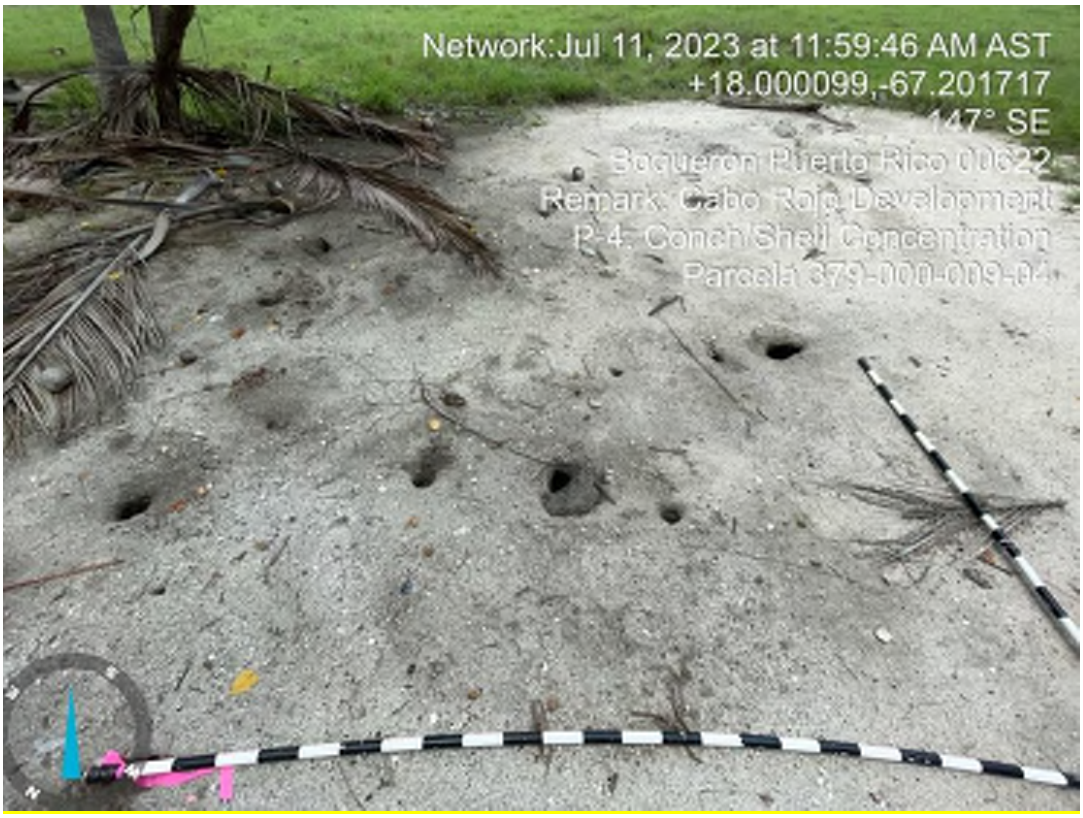


Foto 11. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 12. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

P-5, fragmentos de almeja y concha dispersos en la superficie

Este sitio está localizado a 57m al Noreste del yacimiento P-4, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 20m al Sureste del litoral de la Bahía de Boquerónen las coordenadas18.000407, -67.201296 (Figura 8). El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área es común a zonzas de litoral costero e incluye uvas playeras, emajagua, palmeras de coco y una cubierta extensiva de verdolaga playera común a zonas de humedal. El terreno muestra señales de habitación de cangrejos e iguanas por las muchas aperturas de cuevas en la superficie. El yacimiento consiste en la presencia de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos dispersos sobre la superficie (fotos 13-14). Se identifica un área de aproximadamente 10x10m con material en la esquina noroeste de la parcela, en los alrededores de una estructura abandonada residencial moderna de madera, pero la presencia de material disperso en otras partes de la parcela hacia el Este y sugiere que el conchero podría ser de mayor extensión. En las fotos aéreas disponibles, se puede ver que la parcela ha sido intervenida con maquinaria pesada tan recientemente como el 2010. Este material disperso puede ser remanente de una concentración mayor removida por los movimientos de terreno en la parcela.

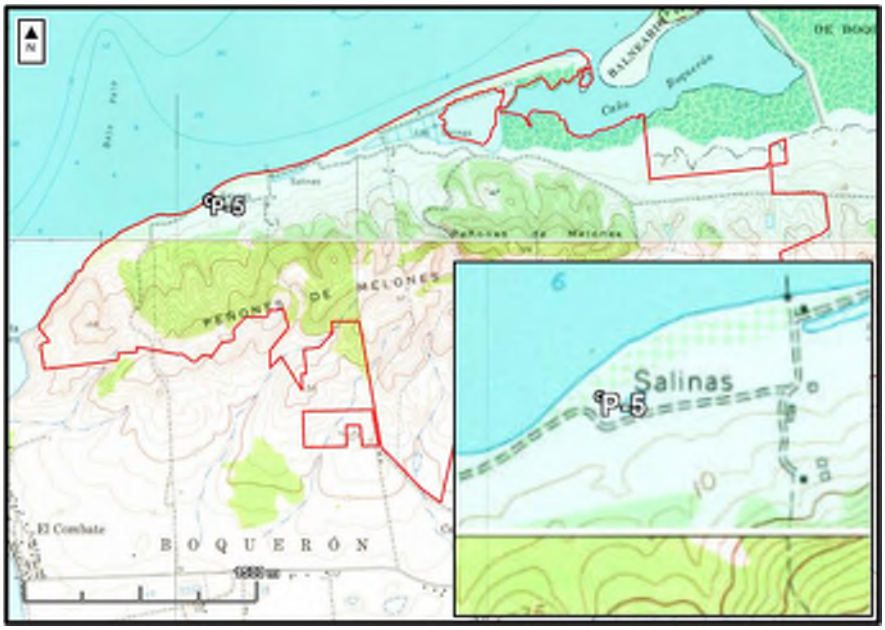


Figura 8. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-5 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 13. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 14. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

P-6, concentración de fragmentos de almeja y concha

Este sitio está localizado a 146m al Noreste del yacimiento P-5, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 40m al Sureste del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 18.001091, -67.200104 (Figura 9). El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área es igual a la descrita en el elemento P-5, común a áreas de humedal costero. El yacimiento consiste en una concentración de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos sobre la superficie (fotos 15-16). El material incluye muestras intactas de varias especies de almeja, incluyendo Crassostrea, Codakia, Arca y Anadara. Entre los materiales, también se identifica una posible herramienta de Strombus y fragmentos de pedernal. Se identifica un área de aproximadamente 10x10m con material en la esquina noreste de la parcela. En las fotos aéreas disponibles, se puede ver que la parcela ha sido intervenida con maquinaria pesada tan recientemente como el 2010. Este material puede ser remanente de una concentración mayor removida por los movimientos de terreno en la parcela.

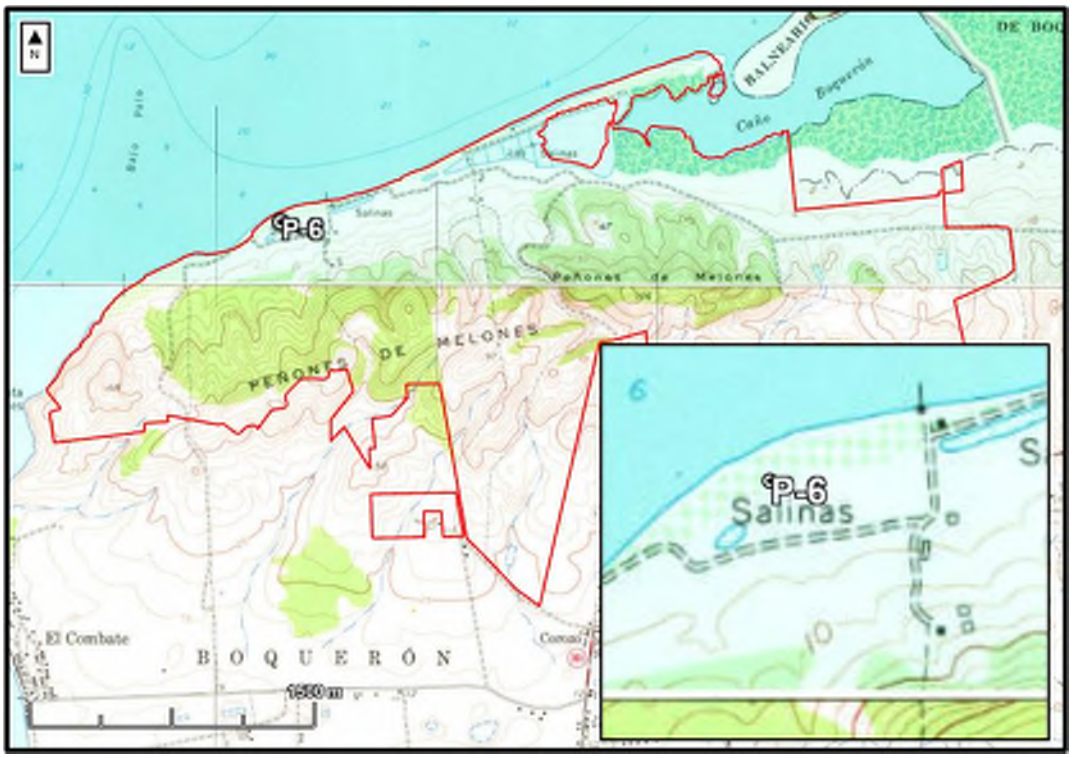


Figura 9. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-6 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 15. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 16. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

P-7, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este sitio está localizado a 123m al Suroeste del yacimiento P-2, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 56m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas17.998686, -67.205443 (Figura 10). El suelo circundante consiste en arena polvorienta suelta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área consiste en una cubierta de grama, y arbustos de Majagua hacia la orilla de la playa. El terreno muestra señales de habitación de cangrejos e iguanas por las muchas aperturas de cuevas en la superficie. En esta parcela hay una estructura abandonada residencial moderna de construcción de concreto, y varias estructuras utilitarias (base de gazebo, casa de herramientas) en los alrededores. El yacimiento consiste en una acumulación de fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos (fotos 17 y 18). El mismo incluye varios ejemplares intactos de Codakia y Murex. Se identifica un área de aproximadamente 5x5m con material disperso visible (conchero).

Durante la etapa de las excavaciones de Fase IB, todos los pozos de prueba que se realizaron en el área circundante al elemento identificado en la Fase 1A como P-7, resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico en variadas cantidades y profundidades (Figura 10B). Entre estos, resultaron de particular interés los siguientes pozos:

#173, en el cual se identificó una concentración moderada de material marino mixto entre 0-1m, que incluye fragmentos de almeja, coral y piedra.

#179, donde se identificó una capa de carbón meteorizado con concentración de piedra negra vitrificada entre 12-15cm, lo cual podría indicar la presencia de un área de fogón, y material marino disperso entre 15-70cm.

#181, en el cual se identificó una concentración moderada de material marino mixto entre 0-1m, que incluye fragmentos de almeja, coral y piedra.

#190, en el cual se identificó una concentración moderada de material marino meteorizado entre 0-85cm, y

#197, donde se identificó una concentración moderada de material marino mixto entre 50-90 cm.

La presencia de material carbonizado y concentraciones de material marino en los pozos aledaños al elemento P-7 sugieren que esta área podría ser el sitio de un núcleo de asentamiento o de taller de procesamiento de alimentos marinos.

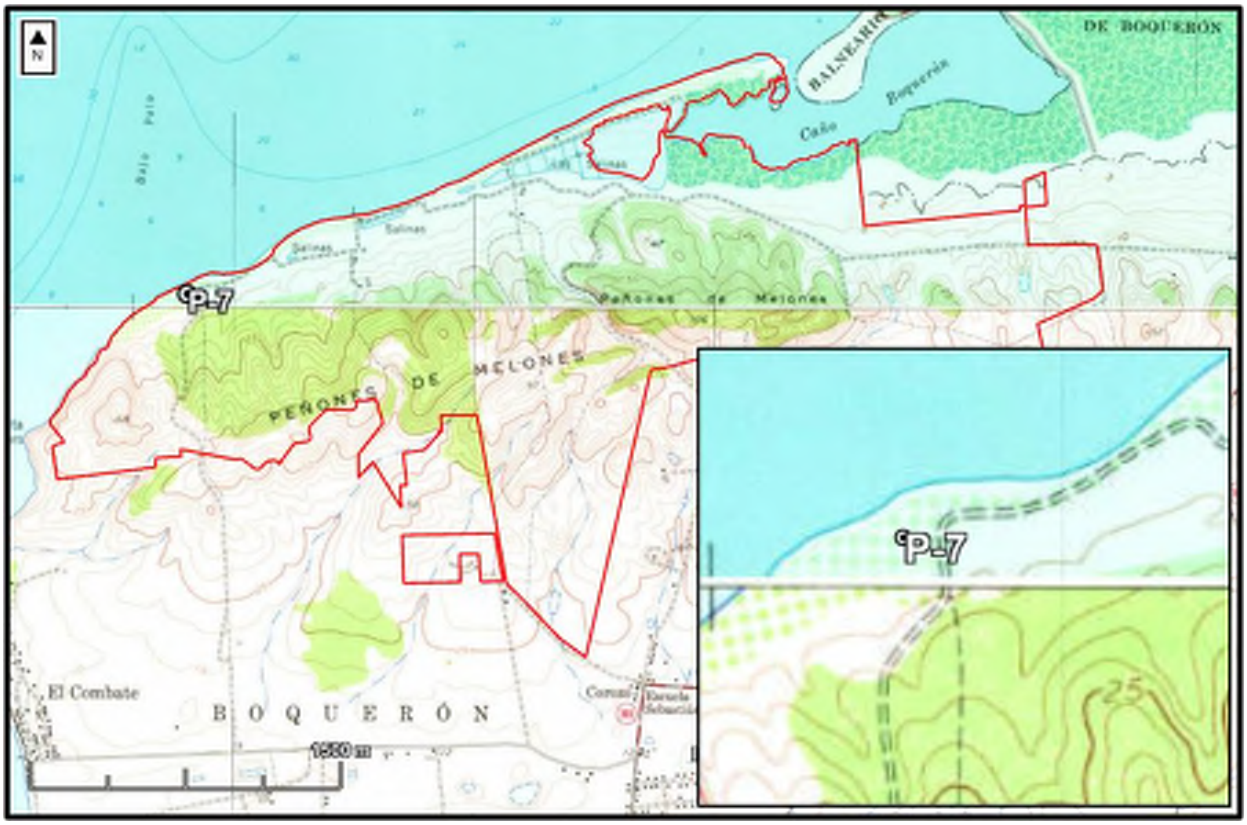


Figura 10. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-7 y el perímetro del proyecto en línea roja.

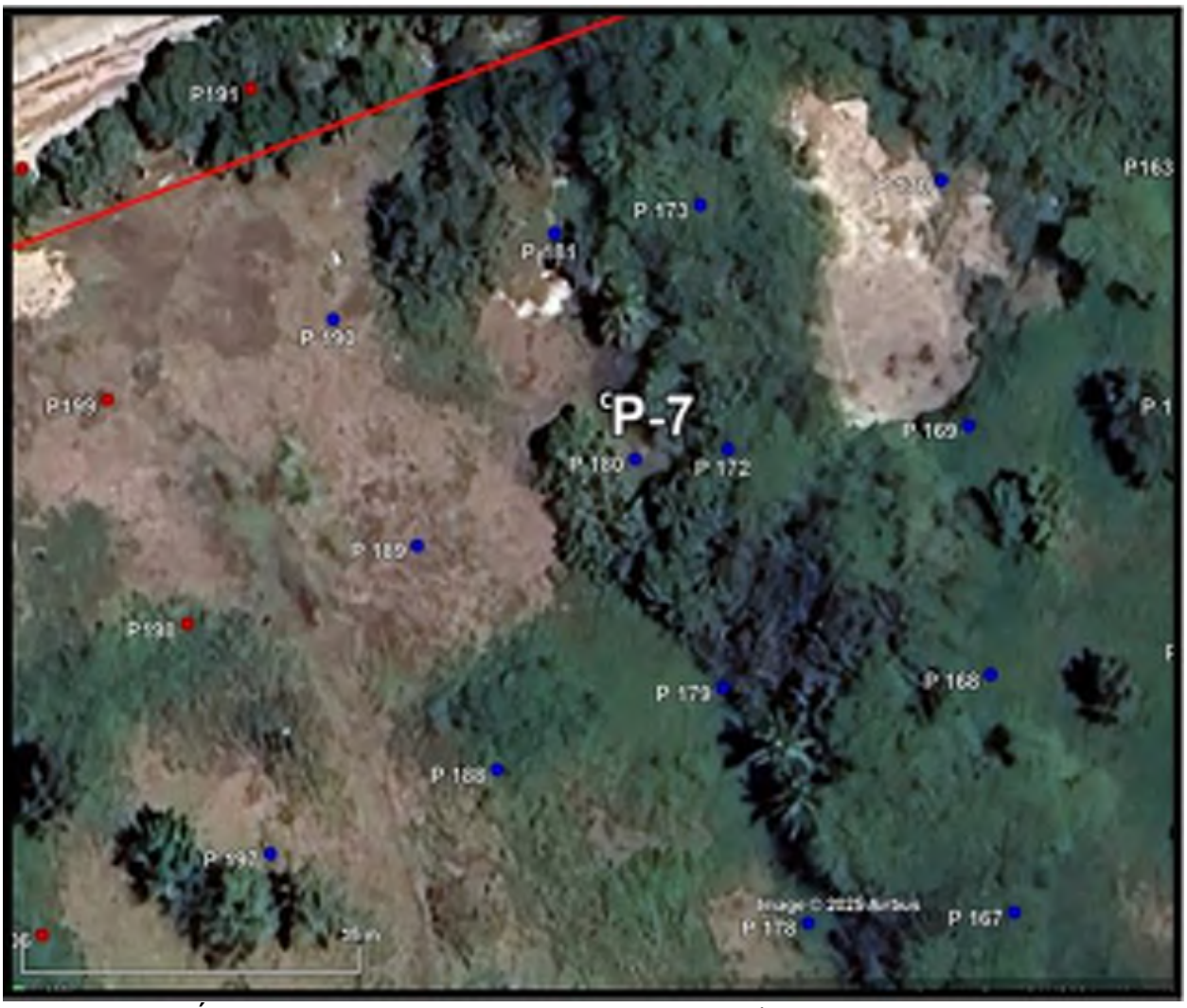


Figura 10B. Área de P-7, y pozos positivos aledaños (positivos en azul, negativos en rojo).

Foto 17. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

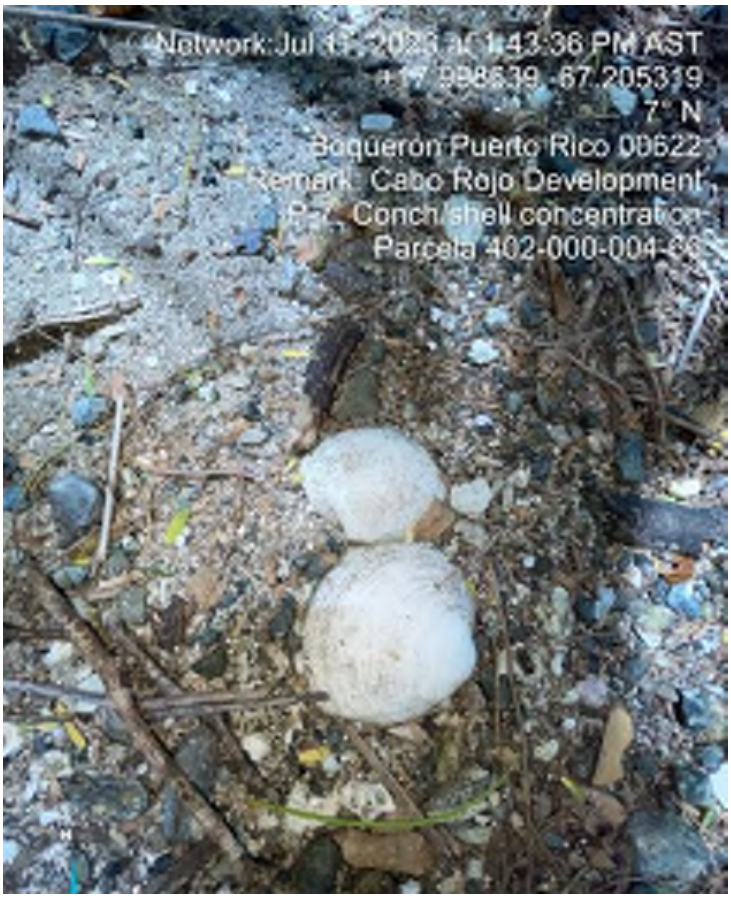


Foto 18. Concentración de almejas.

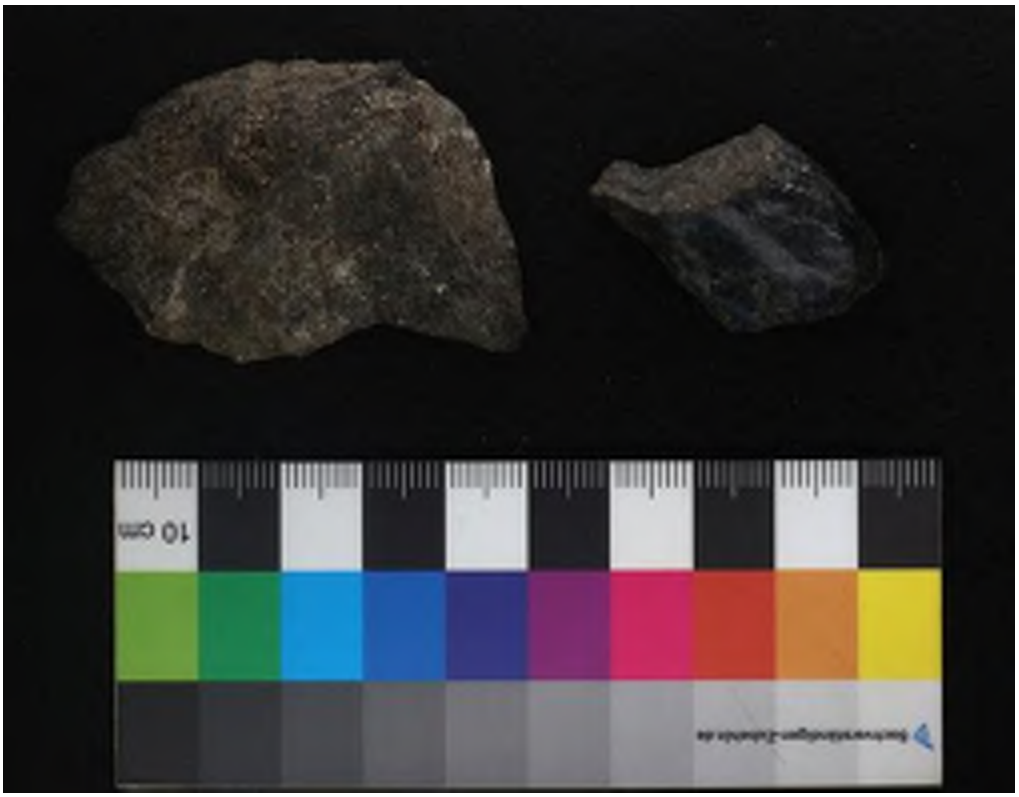


Foto 19. Documentación en laboratorio de material lítico con huellas de quema del pozo #179.

Foto 20. Documentación en laboratorio de material marino.

P-8, ejemplares de almeja y concha presentes en superficie

Este sitio está localizado a 128m al Oeste-suroeste del yacimiento P-7, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 89m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas. 17.997895, -67.206329 (Figura 11). El suelo circundante consiste en arena polvorienta suelta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área consiste en una cubierta de grama, y arbustos de majagua. El terreno muestra señales de habitación de cangrejos e iguanas por las muchas aperturas de cuevas en la superficie. El yacimiento consiste en una agrupación de varios ejemplares de almeja y concha en la superficie (fotos 21-23). Los ejemplares incluyen Codakia, Anadara, Murex, Cittarium y Arca. Se identificó un área de aproximadamente 1x5m con material visible**.**

Durante las excavaciones de Fase IB en el área circundante al elemento identificado en la Fase 1A como P-8, se realizaron varios pozos de prueba de los cuales 5 resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico en diversas cantidades y profundidades (ver Tomo 2 y fotos 24-25). Entre estos, tres pozos resultaron de particular interés por el tipo de material y/o su concentración (Figura 11B). En los pozos #213 y #218 se identificaron concentraciones moderadas de material marino mixto entre 0-90cm y 0-1m (respectivamente). En el pozo #217, se identificaron fragmentos de material marino y carbón meteorizado dispersos entre 0-30 cm.

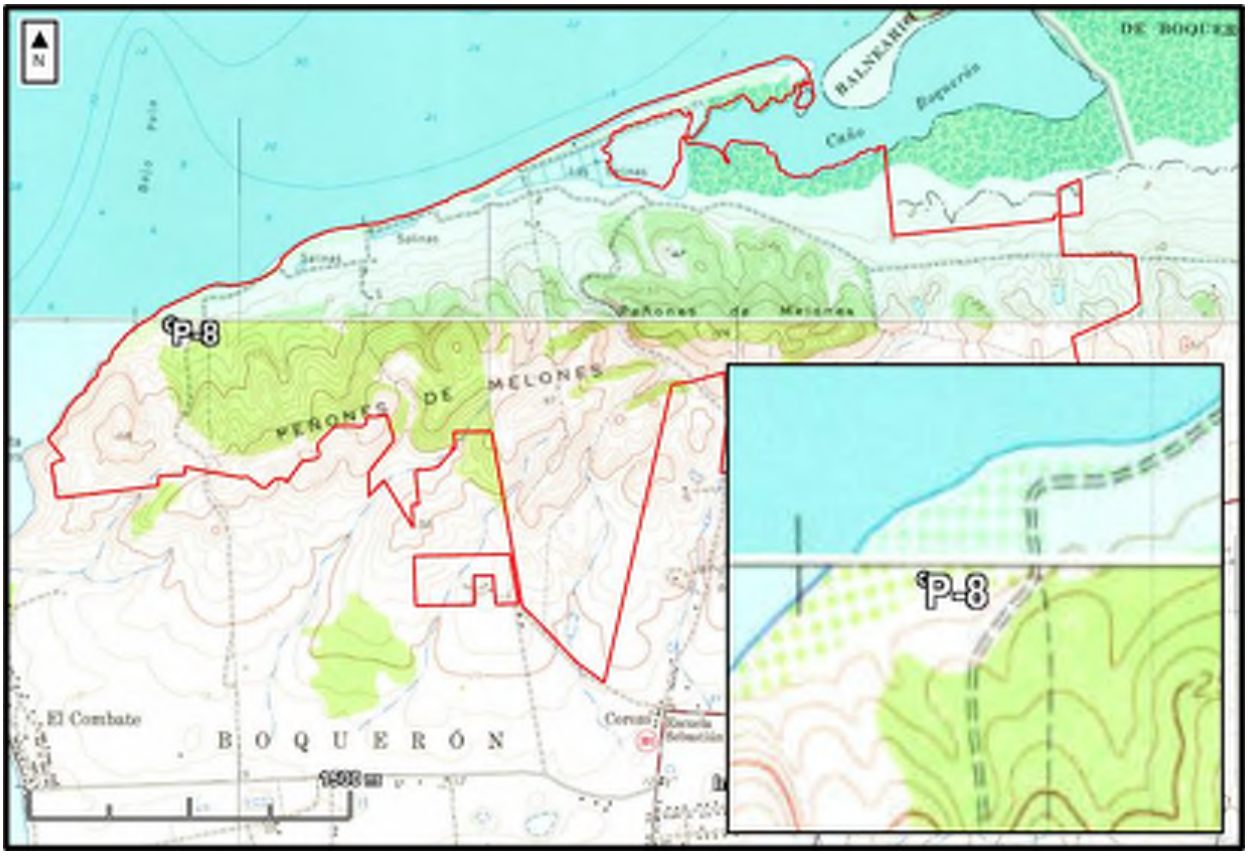


Figura 11. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-8 y el perímetro del proyecto en línea roja.

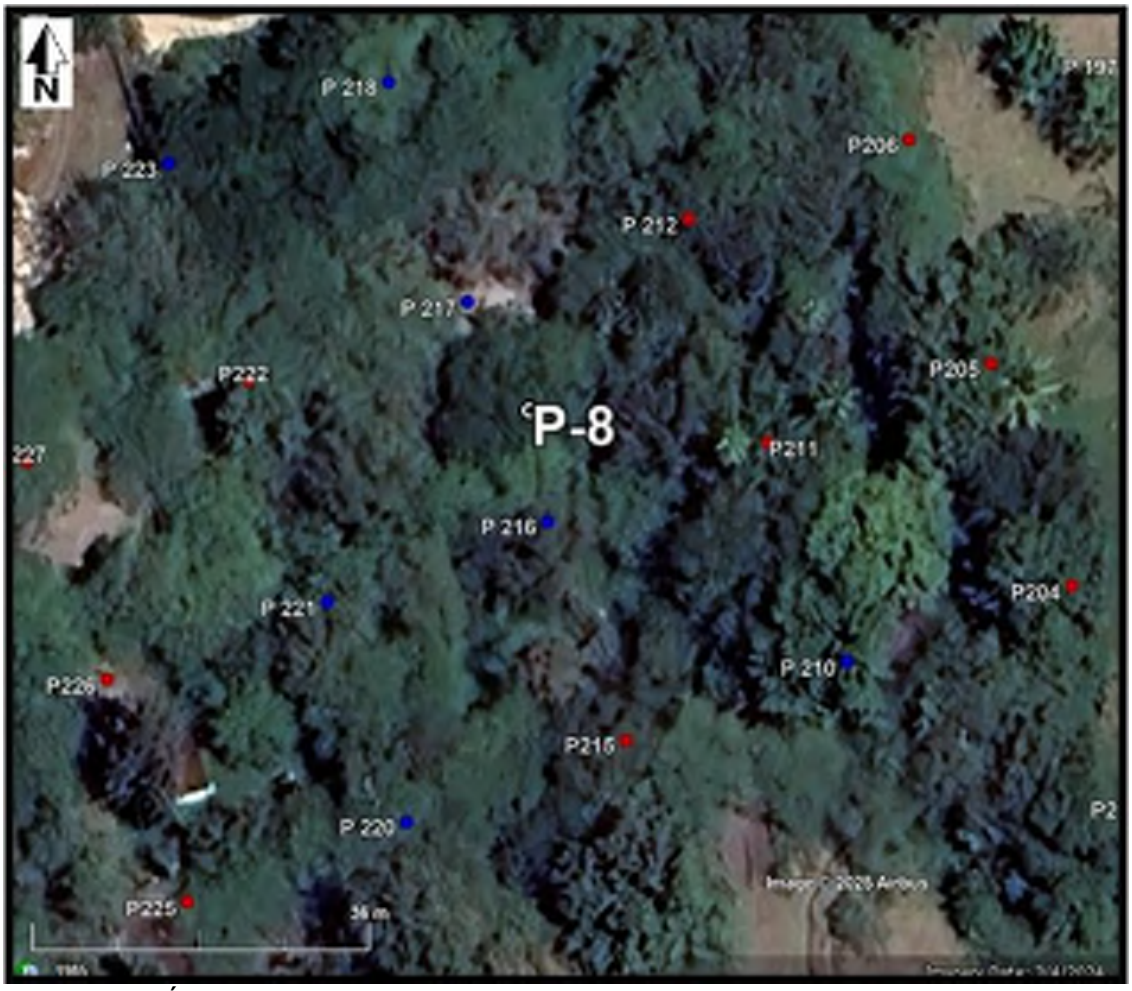


Figura IIB. Área de sitio P-8, y pozos aledaños (positivos en azul, negativos en rojo).

Foto 21. Ejemplar de bulgao en superficie.

Foto 22. Ejemplares de almeja y concha en superficie.

Foto 23. Ejemplar de almeja en superficie.

Foto 24. Concentraciones de material marino mixto en pozo #213.

Foto 25. Documentación en laboratorio de material marino.

P-9, concentración de fragmentos de almeja y concha

Este sitio está localizado a 51m al Oeste-noroeste del yacimiento P-8, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 58m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.997955, -67.206821 (Figura 12). El suelo circundante consiste en arena polvorienta suelta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área consiste en una cubierta de grama, y arbustos de majagua hacia el litoral. El terreno muestra señales de habitación de cangrejos e iguanas por las muchas aperturas de cuevas en la superficie. En esta parcela hay una estructura abandonada residencial moderna de construcción de madera. El yacimiento consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada esparcidos en la superficie. También se identifican varios ejemplares de Codakia en la superficie. Se identifica un área de aproximadamente 20x10m con material visible (fotos 26-28).

En las labores de Fase IB el área circundante al elemento identificado en la Fase 1A, se realizaron varios pozos de prueba de los cuales 6 resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico, aunque en su mayoría en cantidades mínimas o dispersas (ver Tomo II y Figura 11B). Sin embargo, el pozo #229 resultó de interés por la presencia de una concentración moderada de material marino mixto entre 0-90cm.

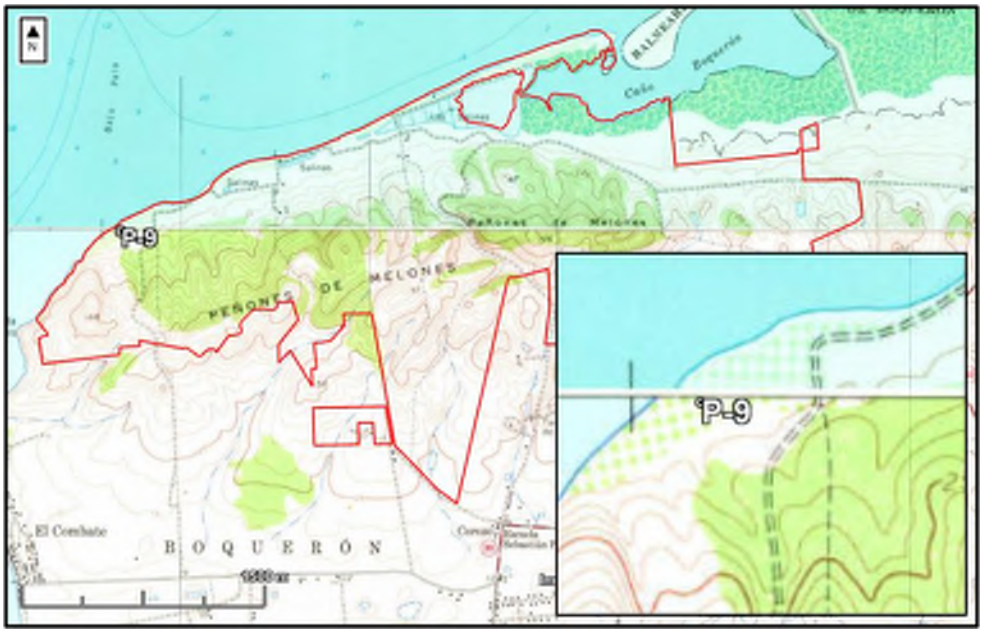


Figura 12. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-9 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 12B. Pozos de prueba positivos (azules) en área de P9.

Foto 26. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

Foto 27. Concentración de fragmentos de almeja y concha.

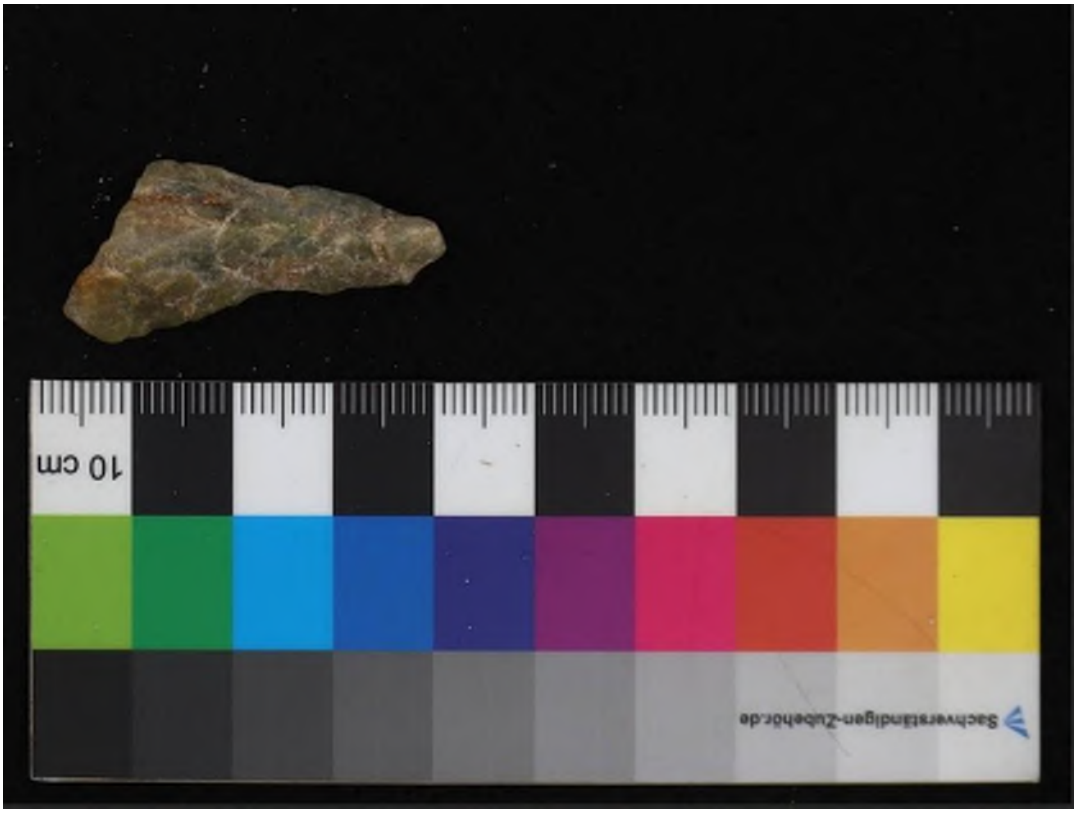


Foto 28. Documentación en laboratorio de material lítico.

P-10, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie en tope de loma

Este elemento está localizado en uno de los topes de los Peñones de Melones, en un área que ha sido intervenida con maquinaria pesada para la creación de caminos, y para nivelar los topes de las lomas para desarrollo de parcelas para la construcción. Está ubicado en las coordenadas 17.9967216, -67.1961248 (Figura 13). El terreno es pedregoso y hay poco suelo intacto visible. El mismo consiste en una capa de material pedregoso meteorizado con un color Munsell marrón de 7.5YR 4/4. La vegetación del área consiste en una capa densa de arbustos aromáticos. El sitio consis te en cuatro fragmentos de posibles herramientas de Strombus acumulados en un área de 1x3m.

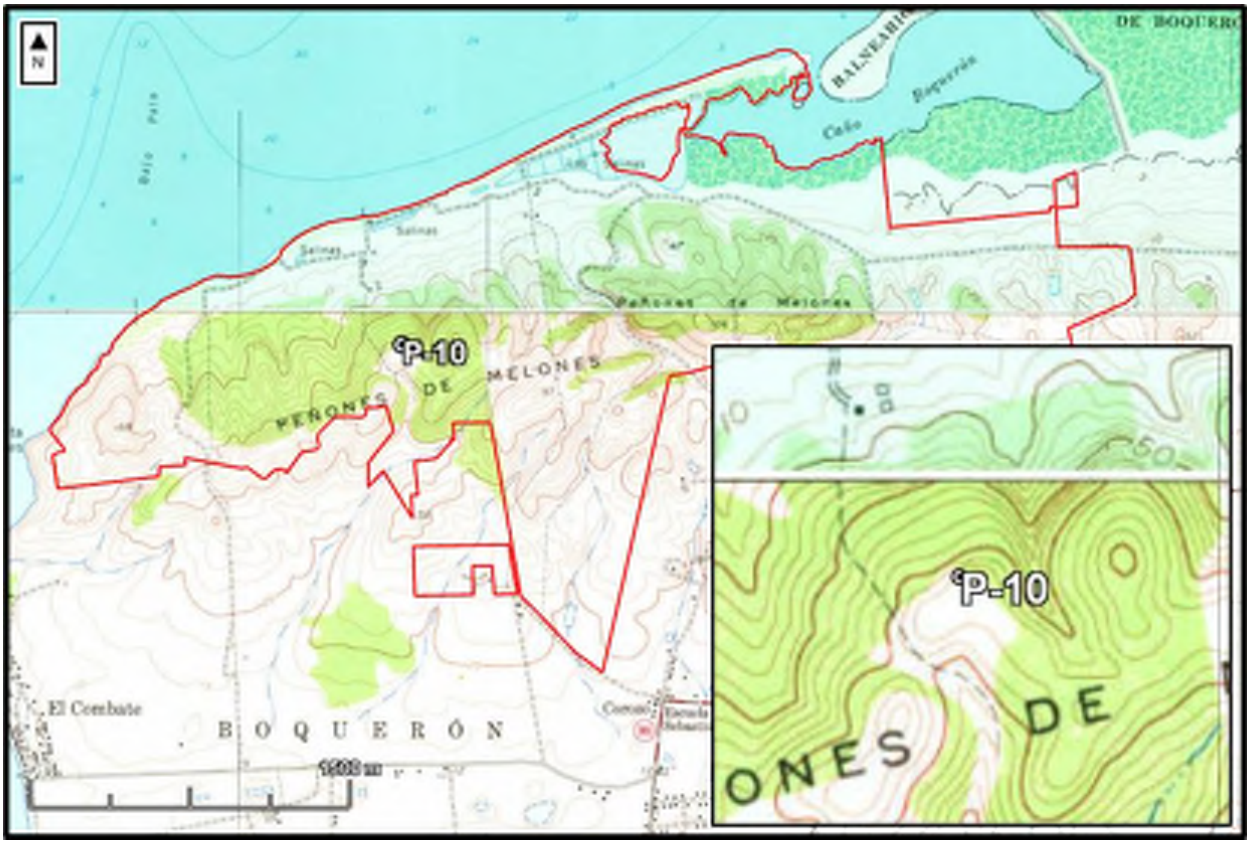


Figura 13. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-10 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 29. Fragmentos de almeja y concha.

Foto 30. Fragmento de concha.

P-11, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este sitio es otra área con presencia de conchas marinas en un tope de loma (Figura 14). La loma presenta la misma vegetación xerofítica documentada para el área general, con afloramientos de piedra caliza en la periferia, y presencia de conchas dispersas en un área aproximada visible de unos 3 x 3 metros (fotos 31-32). Está ubicado en las coordenadas 17.99604, -67.19363.

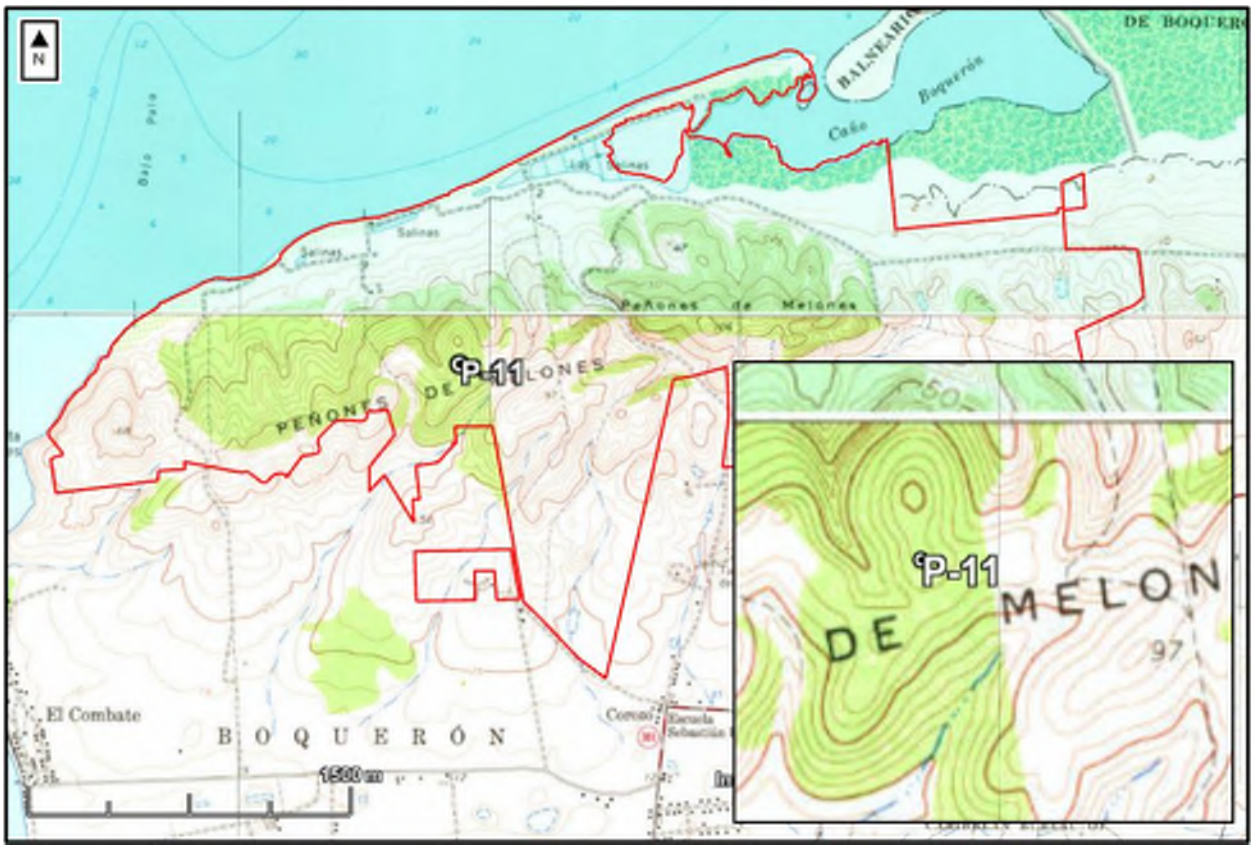


Figura 14. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-11 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 31. Fragmentos de concha.

Foto 32. Fragmentos de almeja y concha.

P-12, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este sitio está localizado a 491m al Este del sitio P-6, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 56m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 18.00201, -67.19556 (Figura 15). El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área es igual a la descrita en las áreas de humedal costero. El yacimiento consiste en fragmentos de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos sobre la superficie (fotos 33-34). Entre las especies identificadas, se encuentran Murex, Arca y Anadara. Entre los materiales, también se identifica varios fragmentos de pedernal. Se identifica un área de aproximadamente 3x3m con material en el área Norte de la parcela en el área donde la vegetación da paso al humedal.

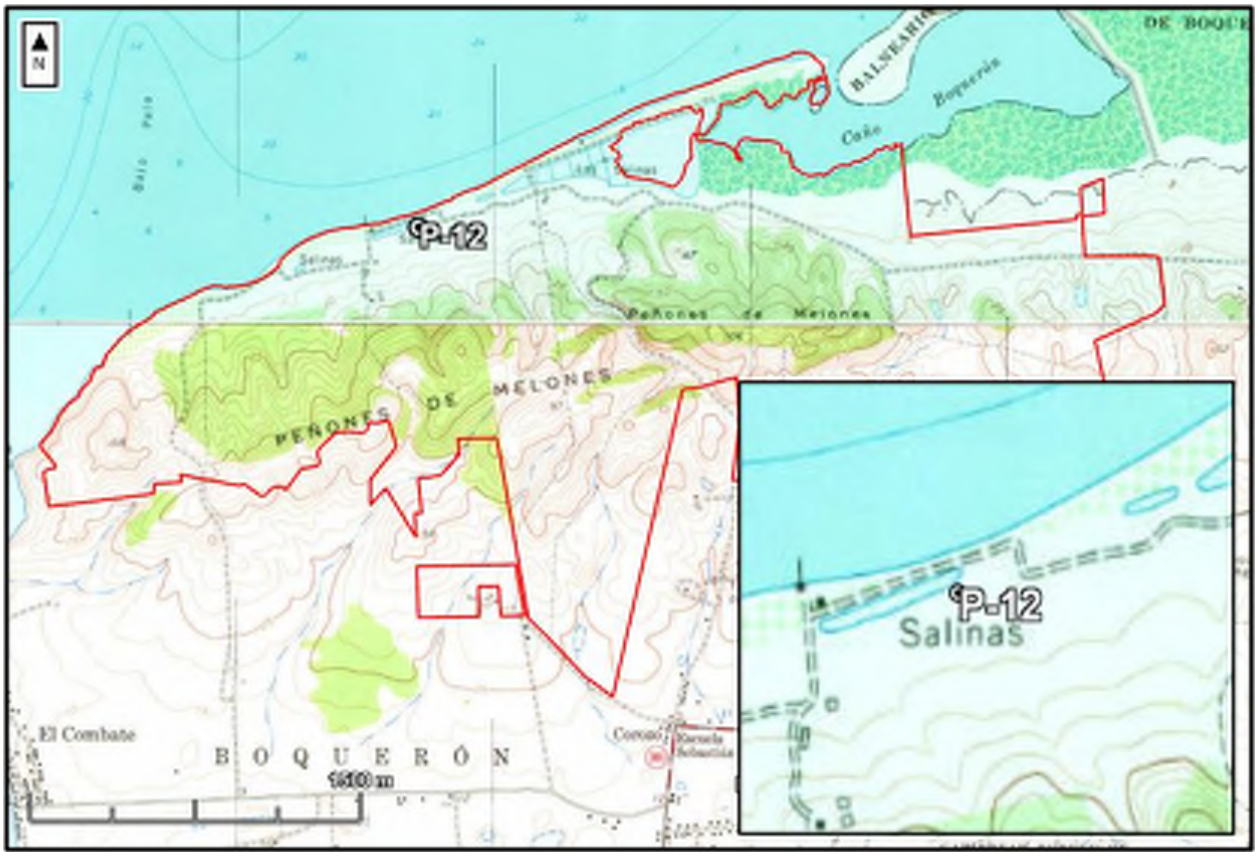


Figura 15. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-12 y el perímetro del proyecto en línea roja.

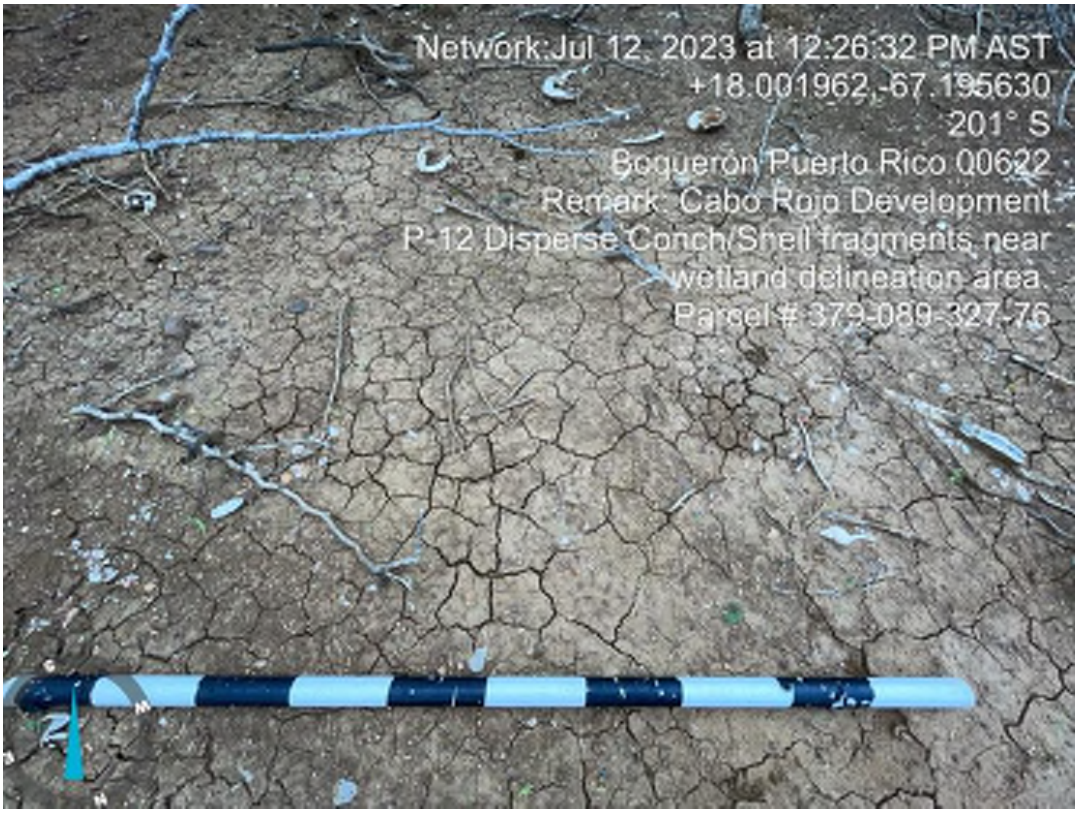


Foto 33. Fragmentos de almeja y concha dispersos.

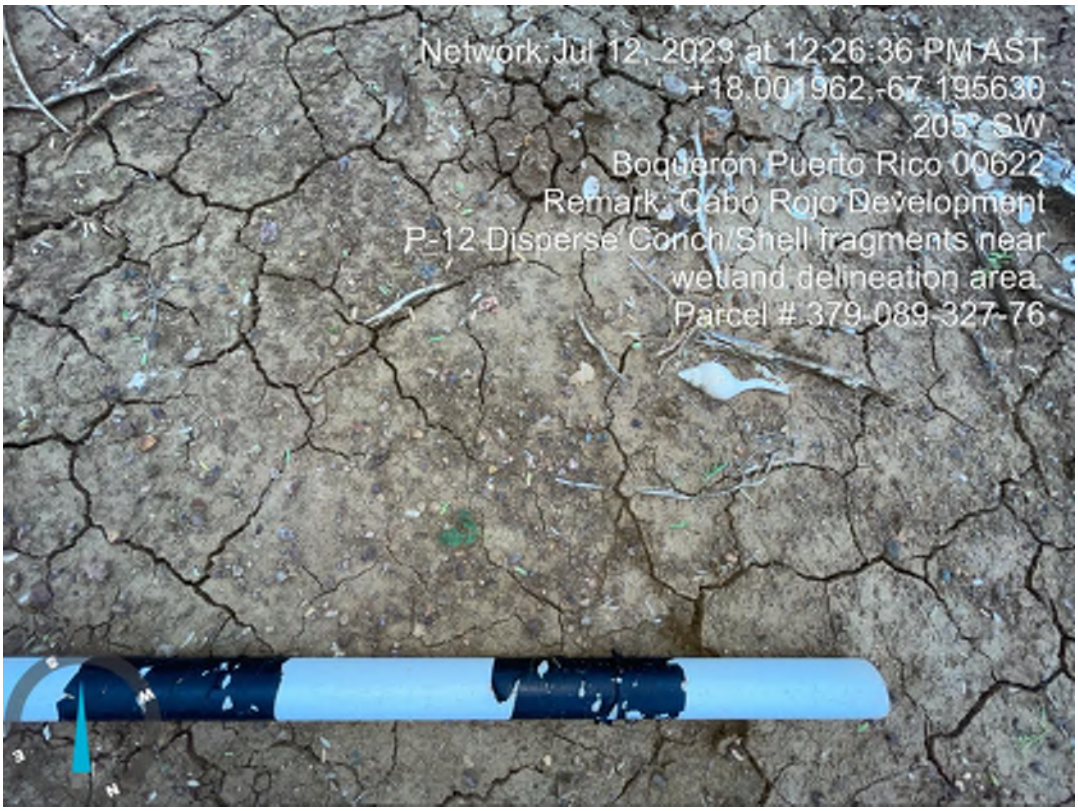


Foto 34. Fragmentos de almeja y concha dispersos.

P-13, concentración de fragmentos de almeja y concha

Este sitio está localizado a 108m al Suroeste del sitio P-12, en la misma área geográfica. Está ubicado a aproximadamente 84m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 18.001507, -67.196433, en un terraplén llano levemente elevado por encima del salitral/humedal que divide el llano costero del humedal (Figura 16). Queda ubicado en un promontorio con cualidades geográficas de que facilitan su uso como área de asentamiento. El suelo circundante consiste en arcilla arenosa compacta con color Munsell marrón, 10YR 5/3. La vegetación del área es igual a la descrita en el elemento P-5, común a áreas de humedal costero. El terreno muestra señales de habitación de cangrejos e iguanas por las muchas aperturas de cuevas en la superficie. El yacimiento consiste en fragmentos meteorizados de concha, almeja, ostra y otros materiales marinos sobre la superficie (fotos 35-36). Entre las especies identificadas, se encuentran Murex, Arca y Anadara. Entre los materiales, también se identifican varios fragmentos de pedernal. Se identifica un área de aproximadamente 10x10m con material en el área norte de la parcela en el área donde la vegetación da paso al humedal.

Durante los trabajos de Fase IB (ver Tomo II), varios de los pozos de prueba que se realizaron en el área circundante al elemento resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico. Entre estos, resultaron de particular interés los siguientes pozos (Figura 16B):

#447, en el cual se identificó una concentración de carbón a 40cm, la cual podría indicar la presencia de un fogón o área de procesamiento de alimentos marinos. Se determinó detener la excavación para no impactar el posible elemento.

#449, donde se identificaron varios fragmentos de concha y carbón a los 30 cm. En adición, se identificaron un fragmento de pedernal y una posible herramienta de concha en la superficie aledaña.

#458, en el cual se identificó 1 fragmento de piedra serpentinita pulida entre 0-20 cm.

#461, donde hay material marino y piedra dispersos entre 0-60 cm.

#468, en el cual se identificaron 2 ejemplares de piedra con posibles huellas de uso entre 0-12 cm, y;

#472, ubicado sobre un montículo cubierto de verdolaga marina en el cual se identificaron varios fragmentos de almeja entre 0-50cm.

A pesar de la ausencia de concentraciones densas de material en dichos pozos, la presencia de material carbonizado y la identificación de varios fragmentos de pedernal y otras posibles herramientas líticas y de material marino alrededor del elemento P-13 sugieren que esta área podría ser el sitio de un núcleo de asentamiento o de producción de herramientas líticas (ejemplos de piezas recuperadas fotos 37-38).

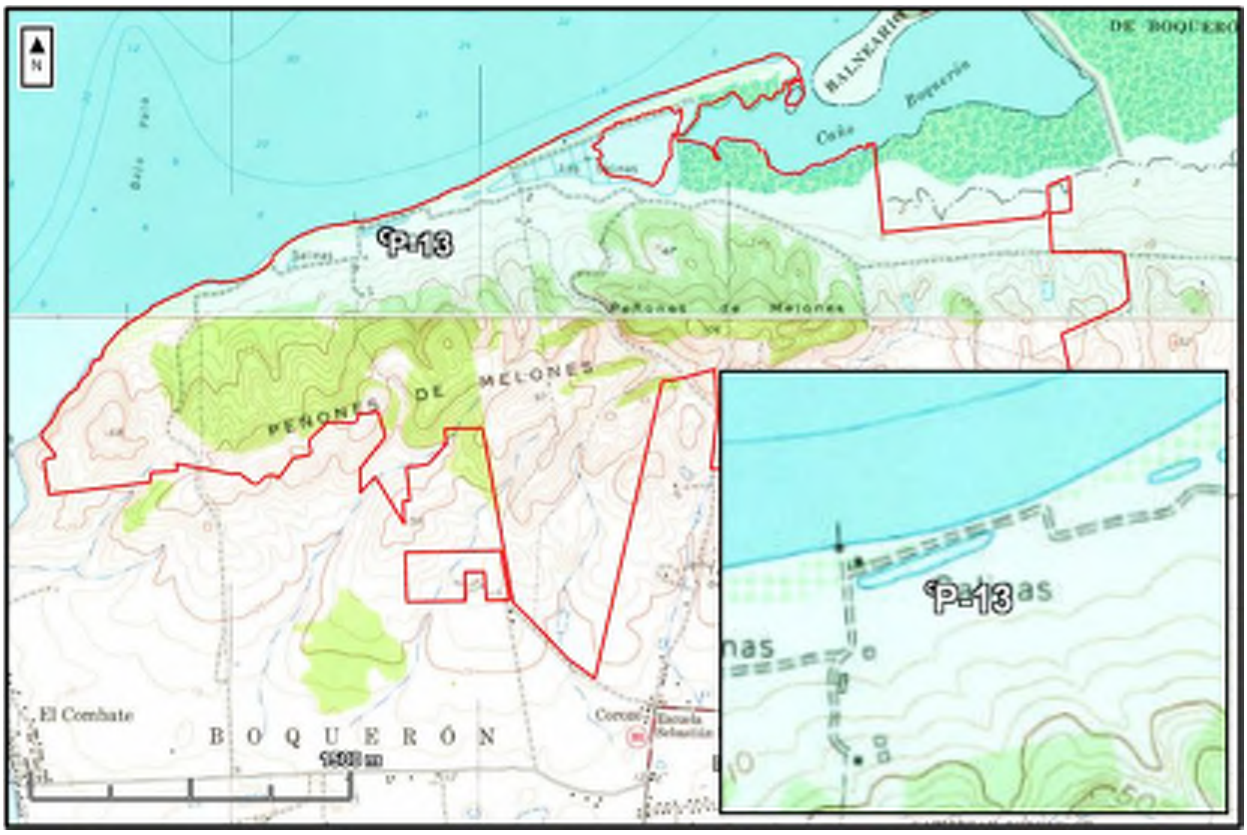


Figura 16. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-13 y el perímetro del proyecto en línea roja.

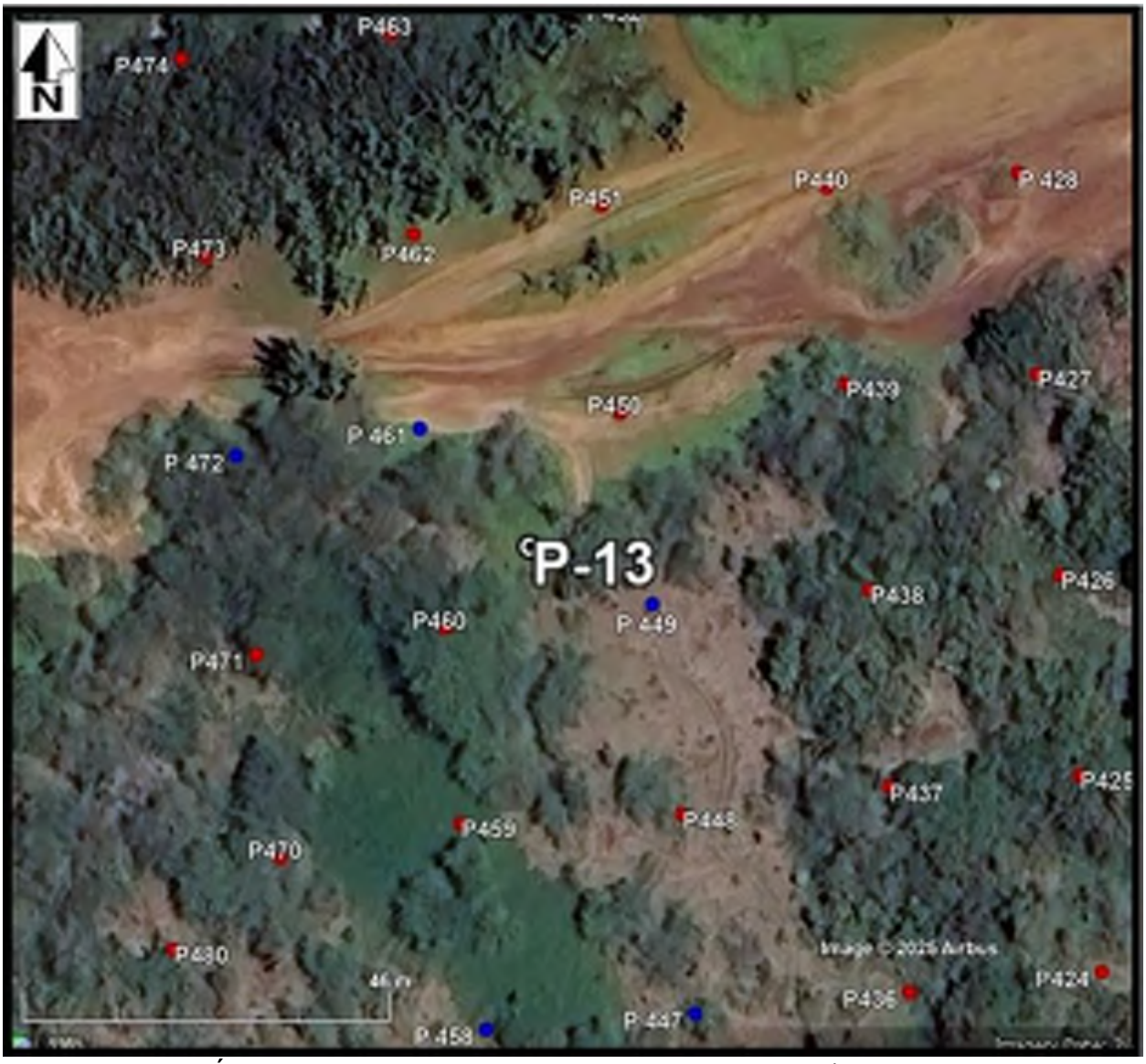


Figura 16B. Área de elemento P-13 y pozos aledaños (azules positivos, rojos negativos).

Foto 35. Fragmentos de almeja y concha.

Foto 36. Fragmentos de almeja y concha.

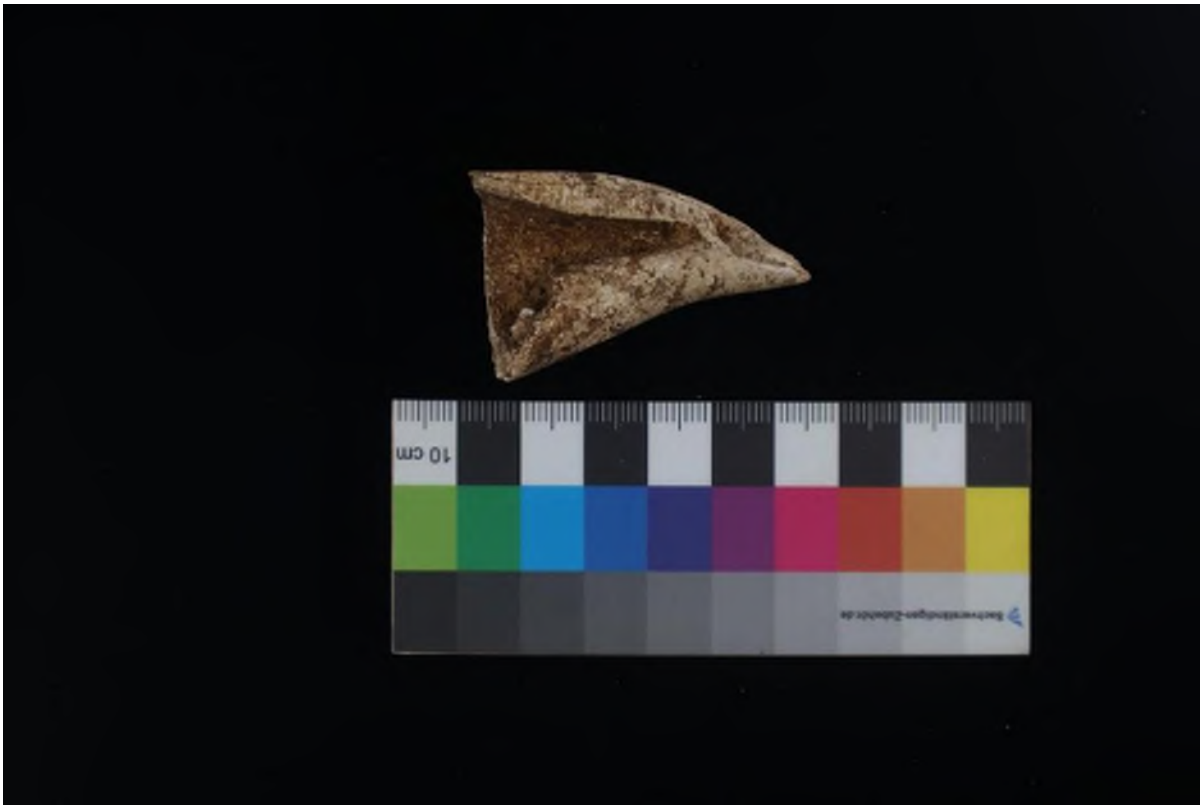


Foto 37. Documentación en laboratorio de material marino, buril de strombus.

Foto 38. Documentación en laboratorio de material lítico, navaja/descortezador

P-14, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie en tope de loma

Este sitio está localizado a 200m al Sur del sitio P-10, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99491, -67.19669 (Figura 17). Las condiciones del terreno y la vegetación son iguales. El sitio consiste en dos herramientas de Strombus depositados en un área de 1x1m (fotos 39-40).

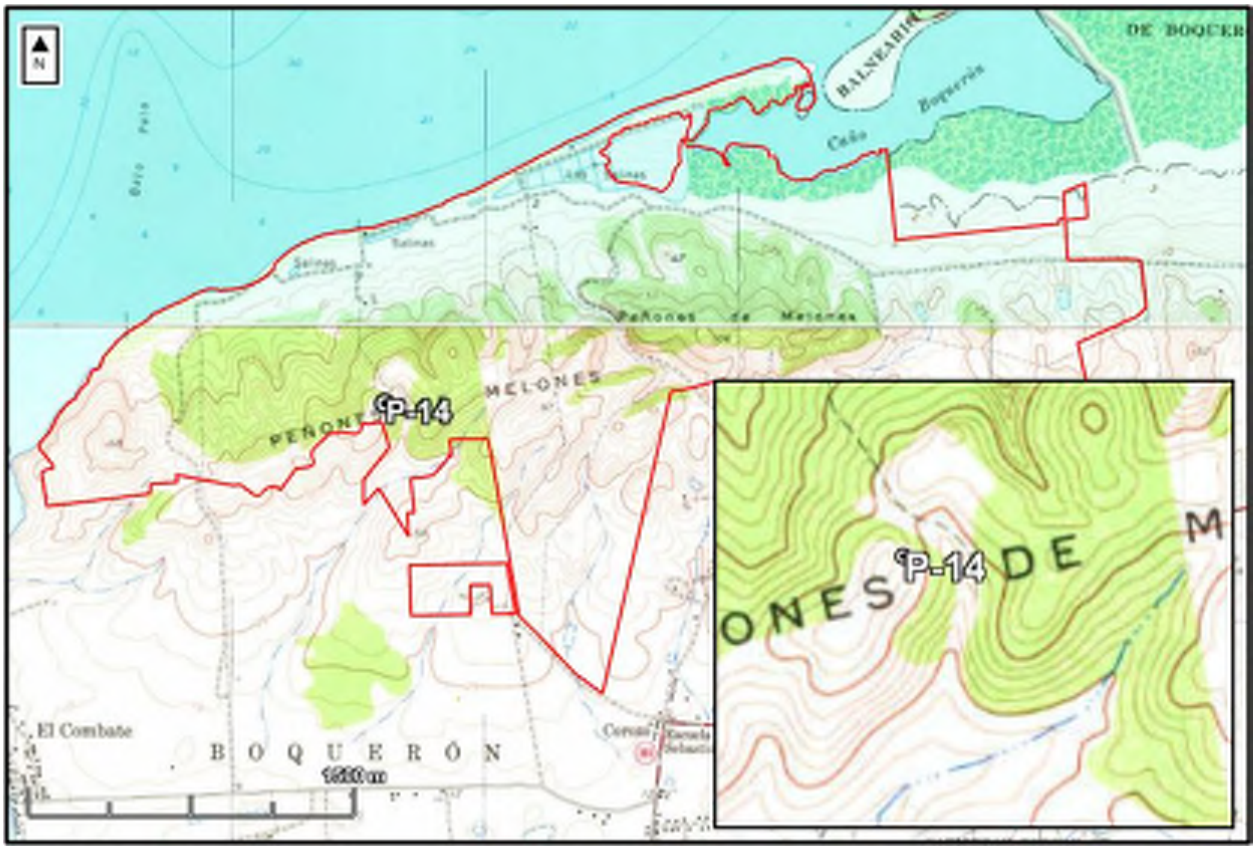


Figura 17. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-14 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 39. Fragmentos de concha dispersos (el de la izquierda es una herramienta tipo bureil de strombus).

Foto 40. Fragmentos de concha dispersos.

P-15, fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma

Este sitio está localizado en el tope de una de las lomas pequeñas que forman el borde Norte de los Peñones de Melones. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.001203, -67.189842 (Figura 18). La vegetación del área consiste en una cubierta densa de arbustos espinosos comunes a las regiones de bosque seco incluyendo arboles de aroma, cactus y algunos árboles frutales como quenepa y tamarindo. El suelo del área consiste en una arcilla arenosa con un color Munsell marrón amarillento 10YR 5/6. El yaiciminto consiste en la presencia de varios fragmentos de almeja meteorizada dispersos en la superficie. Se identifica un área de aproximadamente 1x1m con material visible (fotos 41-42).

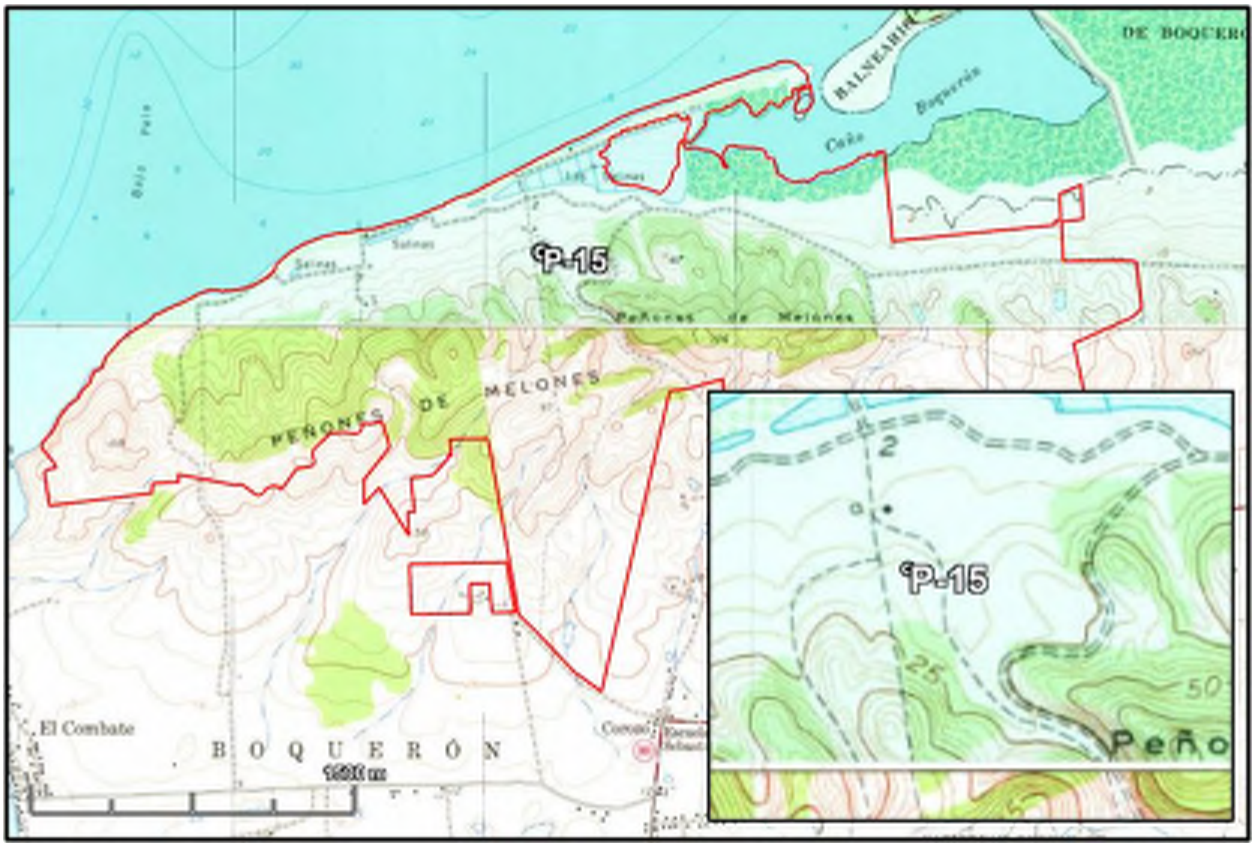


Figura 18. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-15 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 41. Fragmentos de concha dispersos.

Foto 42. Fragmentos de almeja y concha dispersos.

P-16, fragmentos de material mixto dispersos en superficie

Este sitio está localizado en un camino en la ladera de una de las lomas pequeñas que forman el borde sur de los Peñones de Melones. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99618, -67.18467 (figura 19). La vegetación del área consiste en una cubierta densa de arbustos espinosos comunes a las regiones de bosque seco incluyendo arboles de aroma, cactus y algunos árboles frutales como quenepa y tamarindo. El suelo del área consiste en una arcilla arenosa con un color Munsell marrón amarillento 10YR 5/6. El yacimiento consiste en la presencia inicial de varios fragmentos de material mixto presentes en la superficie (fotos 43-44). El material incluye una posible herramienta de Strombus, un fragmento de pedernal, un fragmento de vidrio negro soplado y un fragmento de cerámica histórica (identificado como H-20). Los materiales están en el borde de un camino de tierra, y podrían ser el resultado de percolación por el declive del terreno circundante. Posteriormente en la Fase IB se identificaron más materiales tanto prehistóricos como históricos. Se identificó un área de aproximadamente 3x3m con material visible.

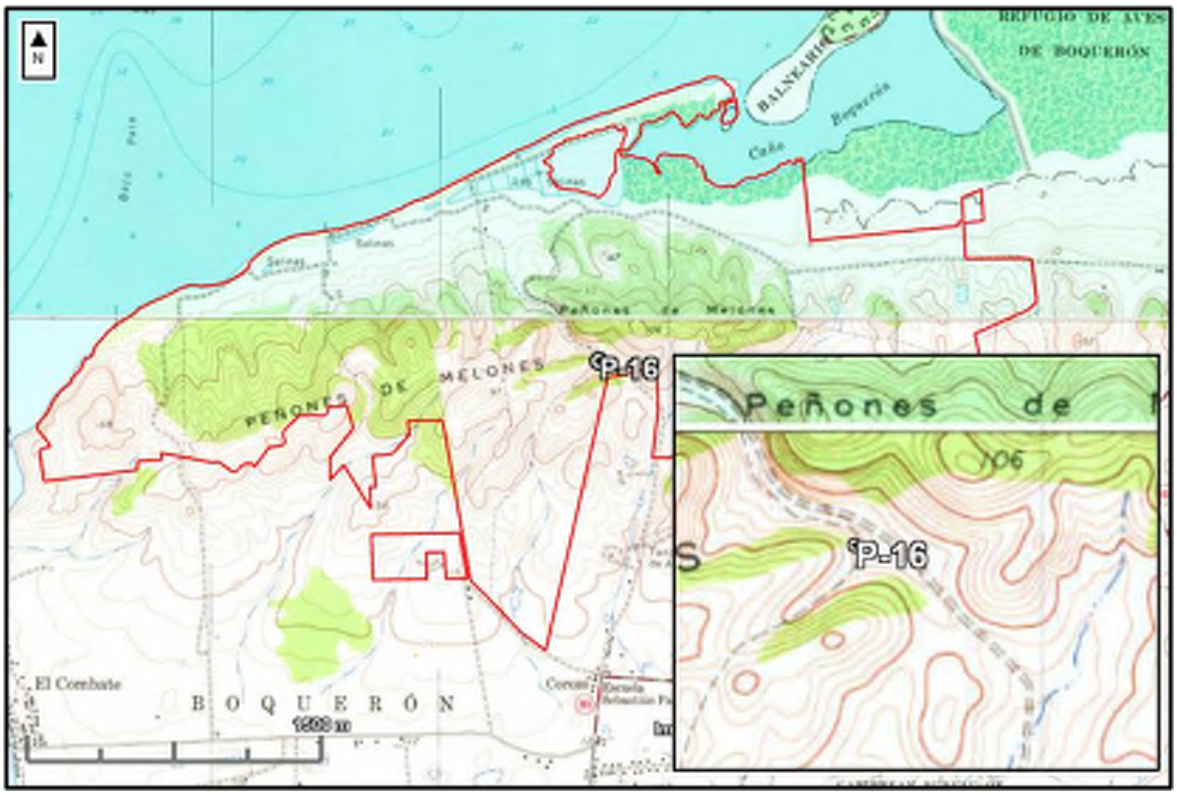


Figura 19. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-16 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 43. Fragmentos de almeja y concha dispersos.

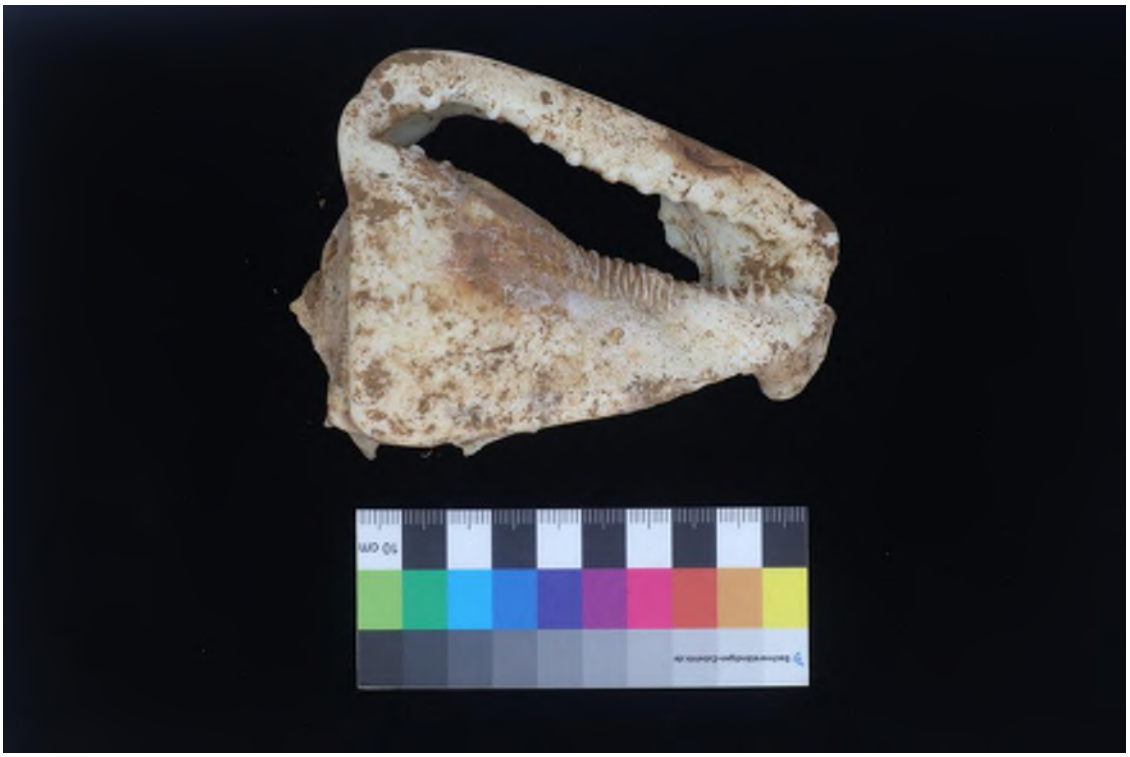


Foto 44. Concha.

P-17, Residuario/conchero extenso a lo largo del litoral Norte-noroeste

Este es uno de los yacimientos más extensos identificados en el proyecto. El mismo está ubicado en el litoral Norte y corre casi toda la extensión de la península que bordea el Caño Boquerón (Caño Rincón), con una distancia de 1.80km. Su Oeste aproximado se encuentra ubicado en las coordenadas 18.00281, -67.19477 (figura 20). El mismo consiste en una acumulación densa de material marino mixto, e incluye tanto fragmentos de almeja, concha y coral meteorizados como especímenes intactos y posibles herramientas. Hay varios montículos independientes asociados, pero, en su mayoría, se trata de una franja interrumpida ocasionalmente por caminos hechos entre la vegetación de litoral y humedal costero. El ancho promedio de la franja es de 20m, y el grosor visible de la capa de material fluctúa considerablemente. Parte de este depósito, por ubicarse en la orilla del mar, puede ser el resultado de una combinación de procesos de deposición natural y de centenares de años de actividad humana de pesca y procesamiento del material marino. La sección Oeste del elemento bordea el humedal por el Norte. El suelo en el área consiste mayormente en arena polvorienta suelta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2 en el lado del litoral, y arcilla arenosa compacta con color Munsell marrón, 10YR 5/3 hacia el lado del humedal.

Como parte de los trabajos de Fase IB se realizaron 3 pozos de prueba alrededor del área donde se identificó originalmente el elemento para intentar determinar su composición y profundidad (ver Tomo II). Luego, el resto de los pozos que quedaron ubicados en el área del elemento, se dejaron sin excavar para evitar impactar adicionalmente el conchero.

El pozo #353 resulto positivo con la presencia de fragmentos de carbón dispersos entre los 0-30 cm, sin embargo, no se identificaron remanentes de material marino. Este pozo queda en el humedal costero al sur del litoral cubierto de material marino identificado como el elemento P-17. El pozo #354 resulto positivo con la presencia de una concentración densa de material marino mixto meteorizado entre 0-18 cm. A esa profundidad, se identificó una acumulación firme de piedras. Por entenderse que podría tratarse de un elemento apisonado in situ, se detiene la excavación para evitar impactar al elemento. Mientras tanto, el pozo #368, el cual fue el pozo más cercano a la orilla de la Bahía de Boquerón, resulto positivo con una concentración densa de material marino

mixto meteorizado entre 0-60 cm y una concentración de fragmentos de coral entre 60-70 cm. El nivel freático se identificó a los 68cm. Los restantes pozos localizados sobre el litoral se identifican como negativos por no haber sido excavados y no haberse tomado muestras de material, pero deben considerarse en efecto como parte del conchero extenso identificado como P-17.

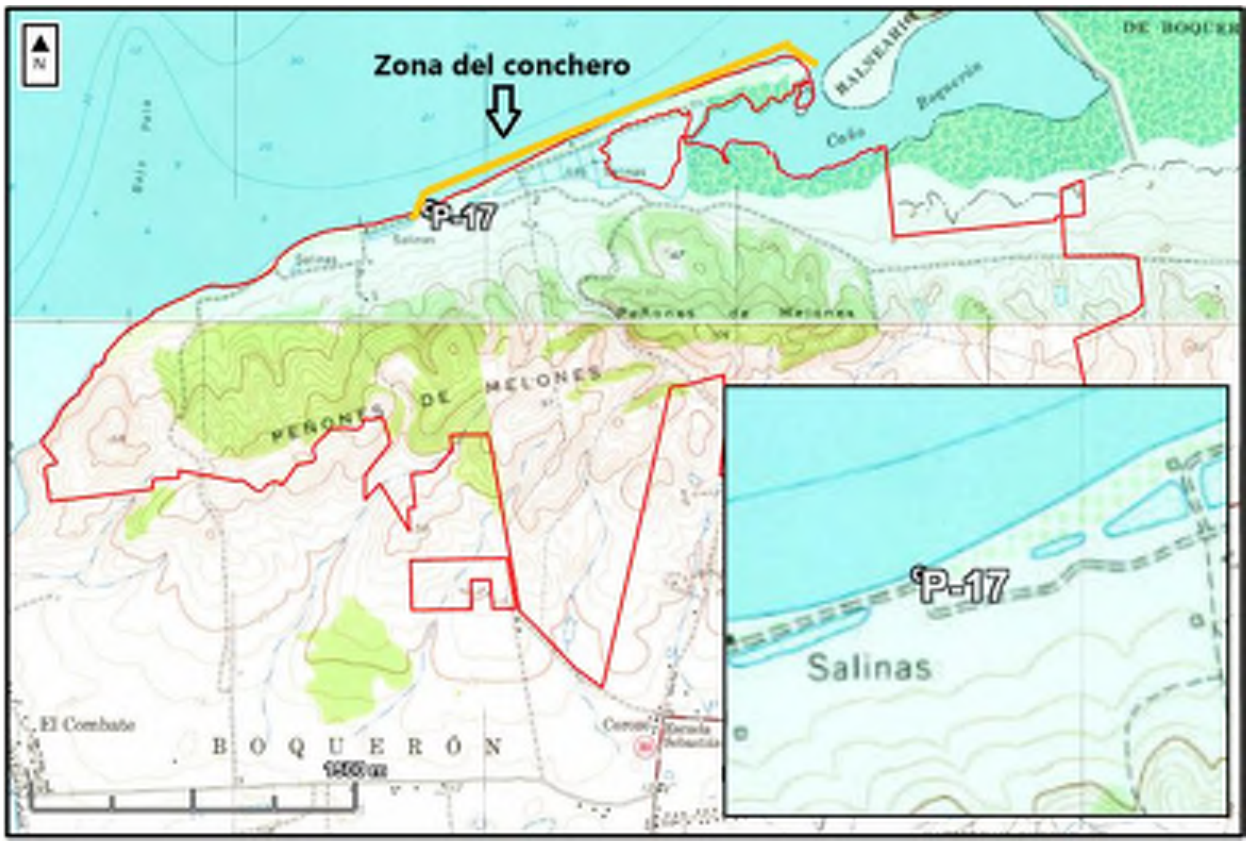


Figura 20. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-17 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 20B. Localización de sitio P17 y pozos cercanos (los azules positivos, los rojos negativos).

Foto 45. Concentración de almeja y concha.

Foto 46. Concentración de almeja y concha.

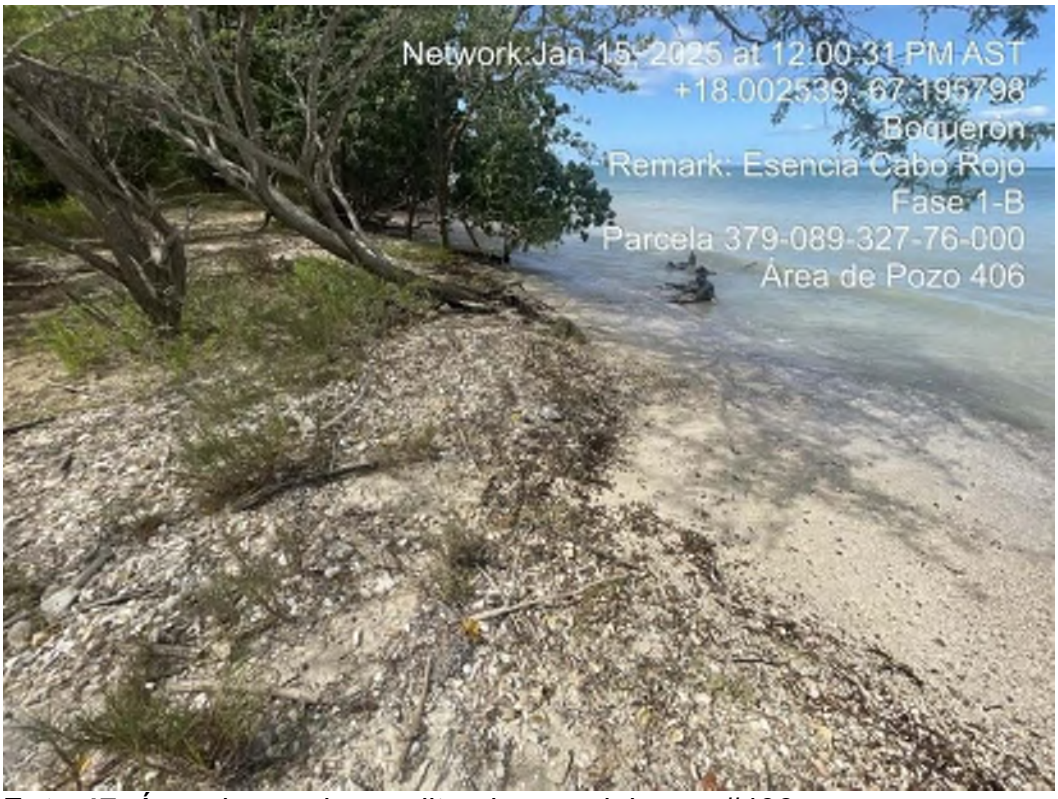


Foto 47. Área de conchero y litoral cerca del pozo #406.

Foto 48. Concentración densa de material marino mixto meteorizado en Pozo #354.

P-18, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este sitio está localizado a lo largo de un camino que corre de Oeste a Este en el llano costero del Norte entre dos áreas de vegetación densa de bosque seco en las coordenadas 18.00148, -67.19387, y parece coincidir con el área general del sitio identificado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-186 (Figura 21). El suelo del área consiste en arcilla polvorienta compacta con un color Munsell marrón, 10YR 5/3. El sitio consiste en una serie de fragmentos de material marino mixto que se identifican expuestos en la superficie a lo largo de una distancia de aproximadamente 350m. Entre los materiales, se identifican 2 posibles herramientas de Strombus, 1 fragmento de coral y un fragmento de Anadara. En adición a los materiales marinos identificados en este tramo, se identifican varios fragmentos de material histórico incluyendo vidrio y cerámica a lo largo de la misma distancia. Los materiales históricos se identifican con el numero H-17. Estos elementos se encuentran a una distancia promedio de 180m al sur del litoral de la Bahía de Boquerón donde se ubica el elemento P-17. A pesar de cubrir un área extensiva, los materiales se identifican con un solo número por la similitud de su contexto y apariencia (fotos 49-50).

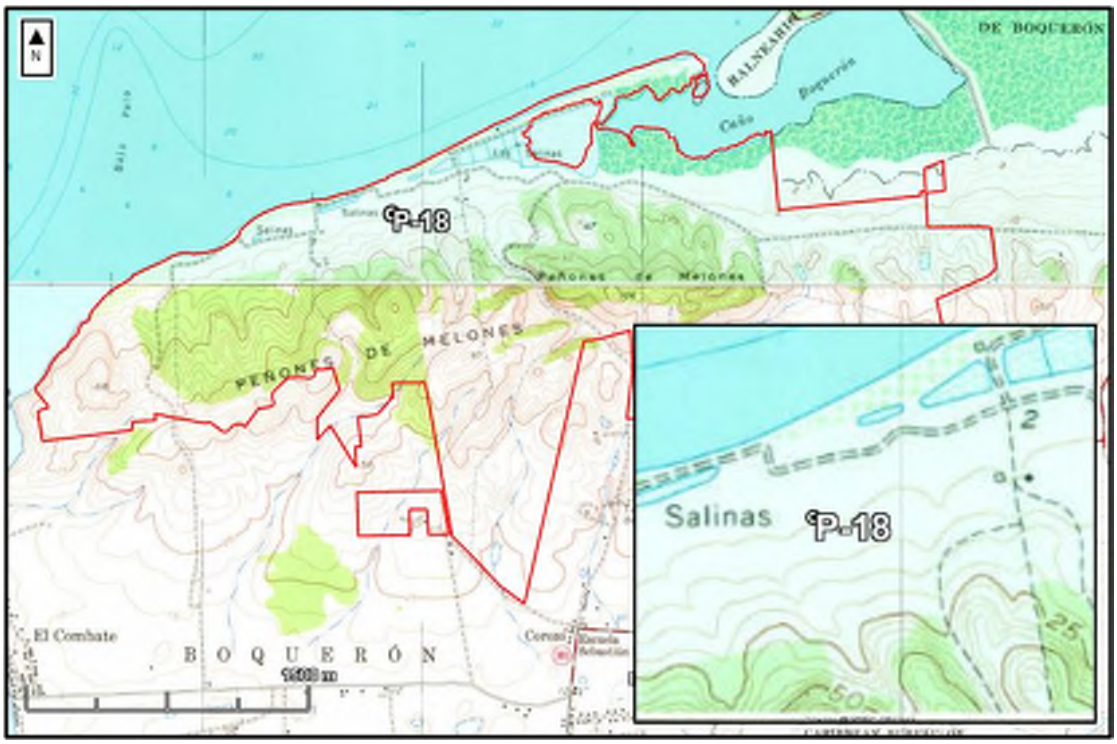


Figura 21. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-18 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 49. Fragmento de concha.

Foto 50. Fragmento de concha.

P-19, fragmentos de concha dispersos en superficie

Este sitio está localizado a 91m al Norte del sitio P-18, en la misma área geográfica, a lo largo de un camino que corre de Sur a Norte. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.00301, -67.19067 (Figura 22). El suelo del área consiste en arcilla polvorienta compacta con un color Munsell marrón, 10YR 5/3. El sitio consiste en una serie de 7 fragmentos de Strombus que se identifican expuestos en la superficie a lo largo de una distancia de aproximadamente 34m (fotos 51-52). En adición a los materiales marinos identificados en este tramo, se identificaron varios fragmentos de material histórico incluyendo vidrio y cerámica a lo largo de la misma distancia. Los materiales históricos se identificaron con el numero H-17.

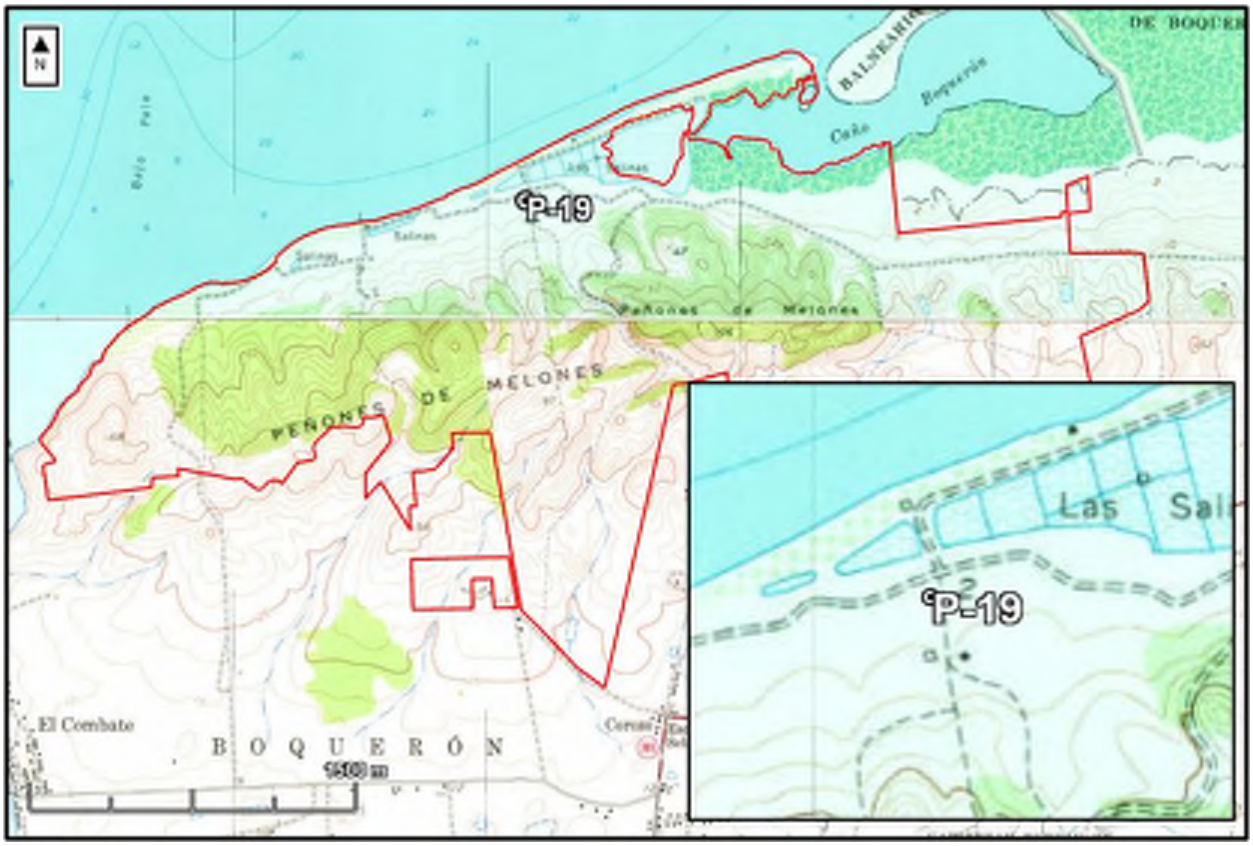


Figura 22. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-19 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 51. Fragmentos de concha disperos.

Foto 52. Fragmento de concha.

P-20, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este sitioo está localizado a 20m al Norte del elemento P-19, en la misma área geográfica, a lo largo de un camino que corre de Este a Oeste. Se encuentra en las coordenadas 18.00342, -67.19082 (Figura 23). El suelo del área consiste en arcilla polvorienta compacta con un color Munsell marrón, 10YR 5/3. El sitio consiste en una serie de fragmentos de Strombus, Codakia y Crassostrea que se identifican expuestos en la superficie a lo largo de una distancia de aproximadamente 10m (fotos 53-54). En adición a los materiales marinos identificados en este tramo, se identifican un fragmento de material cerámico histórico.

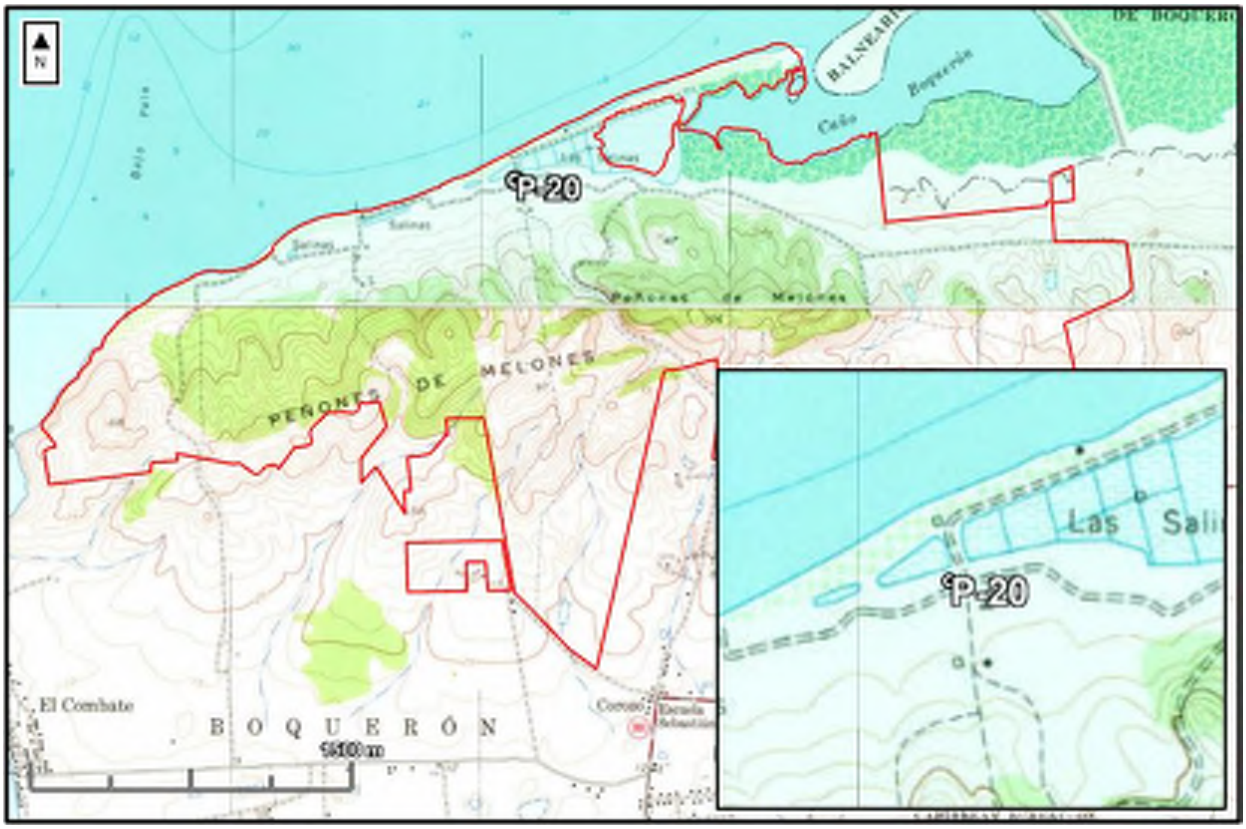


Figura 23. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-20 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 53. Fragmento de concha.

Foto 54. Fragmento de almeja.

P-21, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este elemento está localizado a 22m al Suroeste del sitio P-16, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99612, -67.18480 (figura 24). El suelo del área consiste en una arcilla arenosa con un color Munsell marrón amarillento 10YR 5/6. El sitio consiste en la presencia de varios fragmentos de almeja y concha presentes en la superficie (fotos 55-56). El material incluye un ejemplar de Crassostrea y dos posibles herramientas de Strombus. Los materiales están en el borde de un camino de tierra, y podrían ser el resultado de percolación por el declive del terreno circundante. No se identifica material adicional en el área. Se identificó un área de aproximadamente 1x2m con material visible.

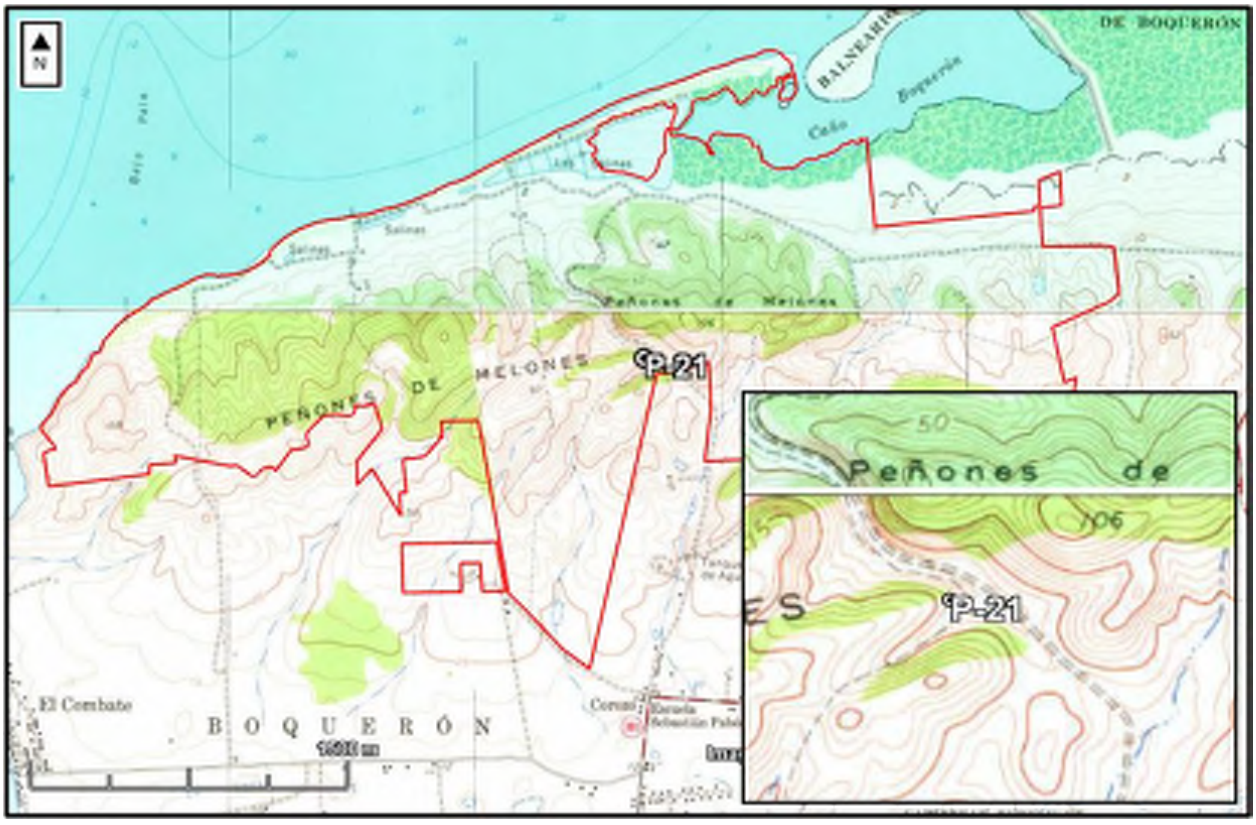


Figura 24. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-21 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 55. Fragmento de concha.

Foto 56. Fragmentos de concha.

P-22, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este elemento está localizado en uno de los topes de los Peñones de Melones, en un área que ha sido intervenida con maquinaria pesada para la creación de caminos, y para nivelar los topes de las lomas para desarrollo de parcelas para la construcción. Ubica a 141m al Norte del sitio P-11 en las coordenadas 17.99729, -67.19369 (Figura 25). El terreno es pedregoso y hay poco suelo intacto visible. El mismo consiste en una capa de material pedregoso meteorizado con un color Munsell marrón de 7.5YR 4/4. La vegetación del área consiste en una capa densa de arbustos aromáticos. El sitio consiste en dos fragmentos de posibles herramientas de Strombus identificados en un área de 5x5m en la superficie de una de los caminos/canales de escorrentía que bajan del tope de la loma hacia el Norte, junto con fragmentos de conchas adicionales (fotos 57-58).

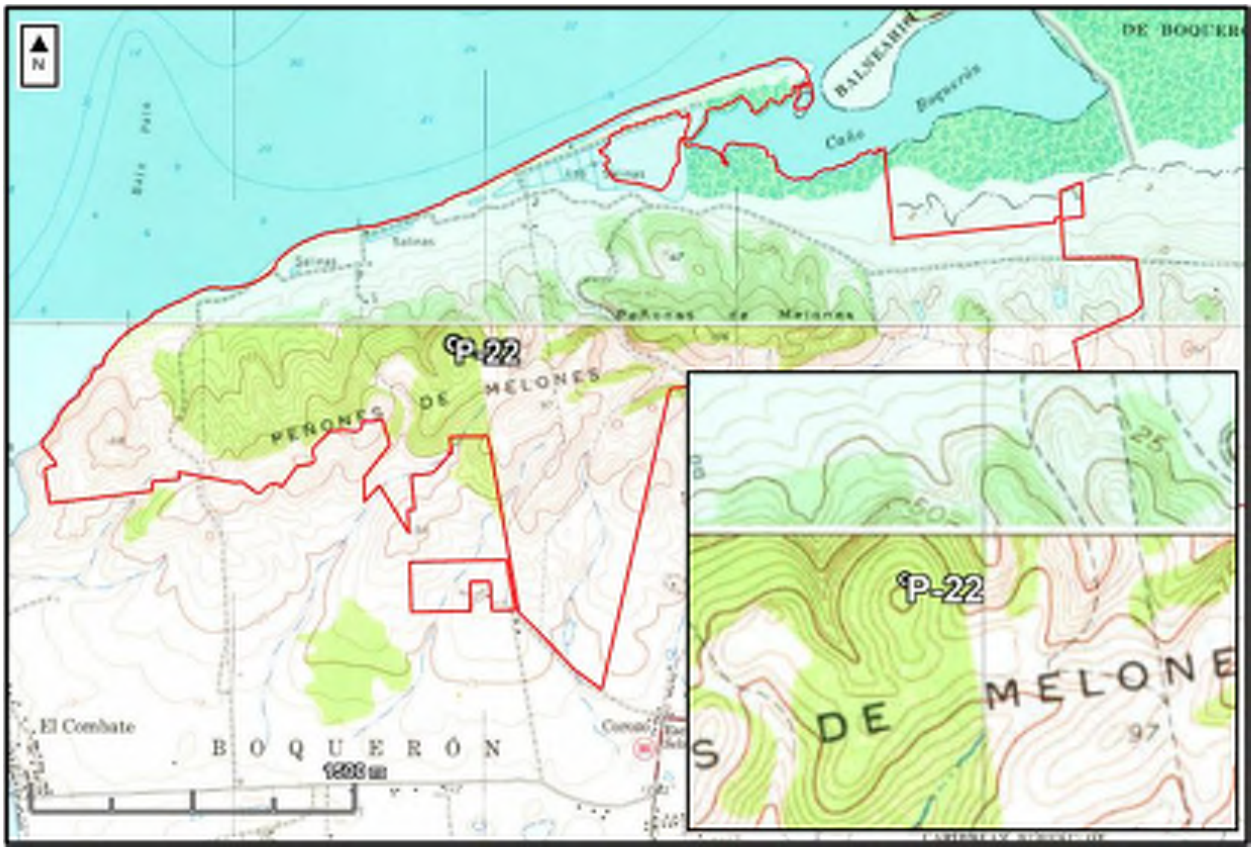


Figura 25. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-22 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 57. Elemento P-22, Fragmentos de almeja y concha dispersos.

Foto 58. Fragmentos de concha.

P-23, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este sitio está localizado a 192m al Norte-noroeste del sitio P-22, en la ladera Norte de uno de los Peñones de Melones, donde se va nivelando hacia el llano costero del norte. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99887, -67.19461 (Figura 26). El terreno es pedregoso y hay poco suelo intacto visible. El mismo consiste en una capa de material pedregoso meteorizado con un color Munsell Marrón de 7.5YR 4/4. La vegetación del área consiste en una capa densa de arbustos de bosque seco. El sitio se compone de varios fragmentos de Strombus dispersos en superficie sobre un área de 1x1m (fotos 59-60).

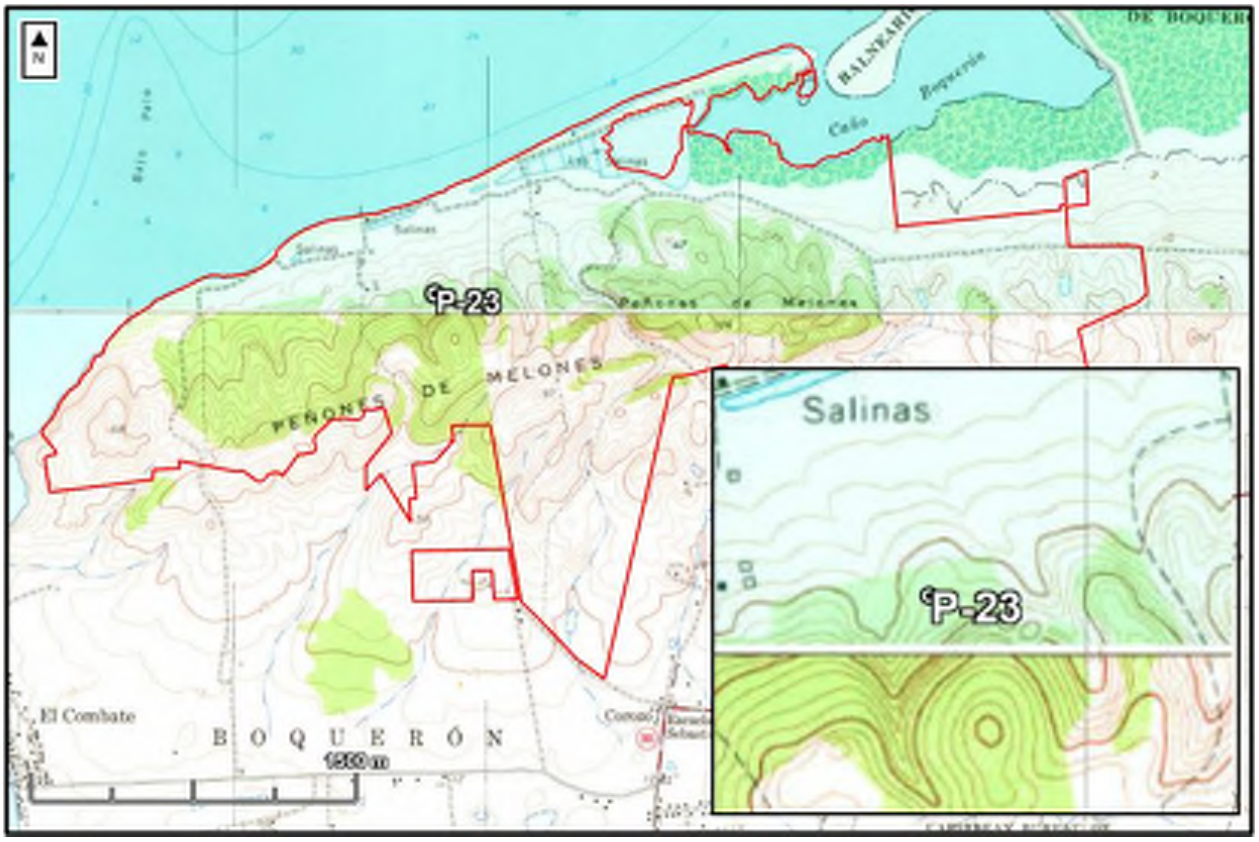


Figura 26. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-23 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 59. Elemento P-23, Fragmento de almeja y concha dispersos.

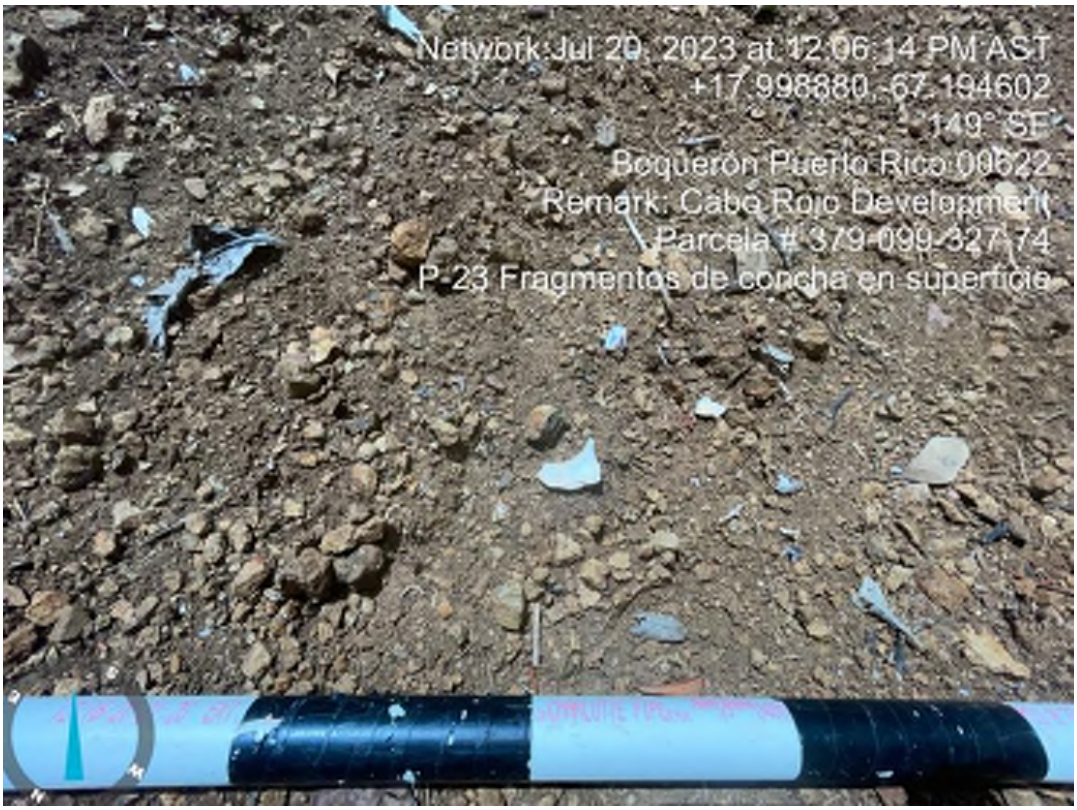


Foto 60. Fragmentos de concha.

P-24, fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma

Este sitio está localizado sobre el tope de una de las lomas cercanas al extremo Este de la cordillera de los Peñones de Melones en las coordenadas 17.99480, -67.16663, y parece coincidir por el sitio identificado en el listado del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-179 (Figura 27). Desde esta área, las lomas descienden hacia el valle ondulante que las divide de la Sierra Bermeja hacia el Este-sureste. El terreno consiste en una arcilla polvorienta compacta con un color Munsell marrón de 7.5YR 4/4. La vegetación del área consiste en una cubierta de grama, y varios árboles de tamarindo. El terreno se encuentra relativamente nivelado, y varios montículos de material de raspe en parcelas aledañas sugieren que el área ha sido intervenida con maquinaria pesada en algún momento reciente. El sitio consiste en la presencia dispersa de material de almeja meteorizada sobre la superficie (fotos 61-62). El material se identifica sobre un área de 10x10m.

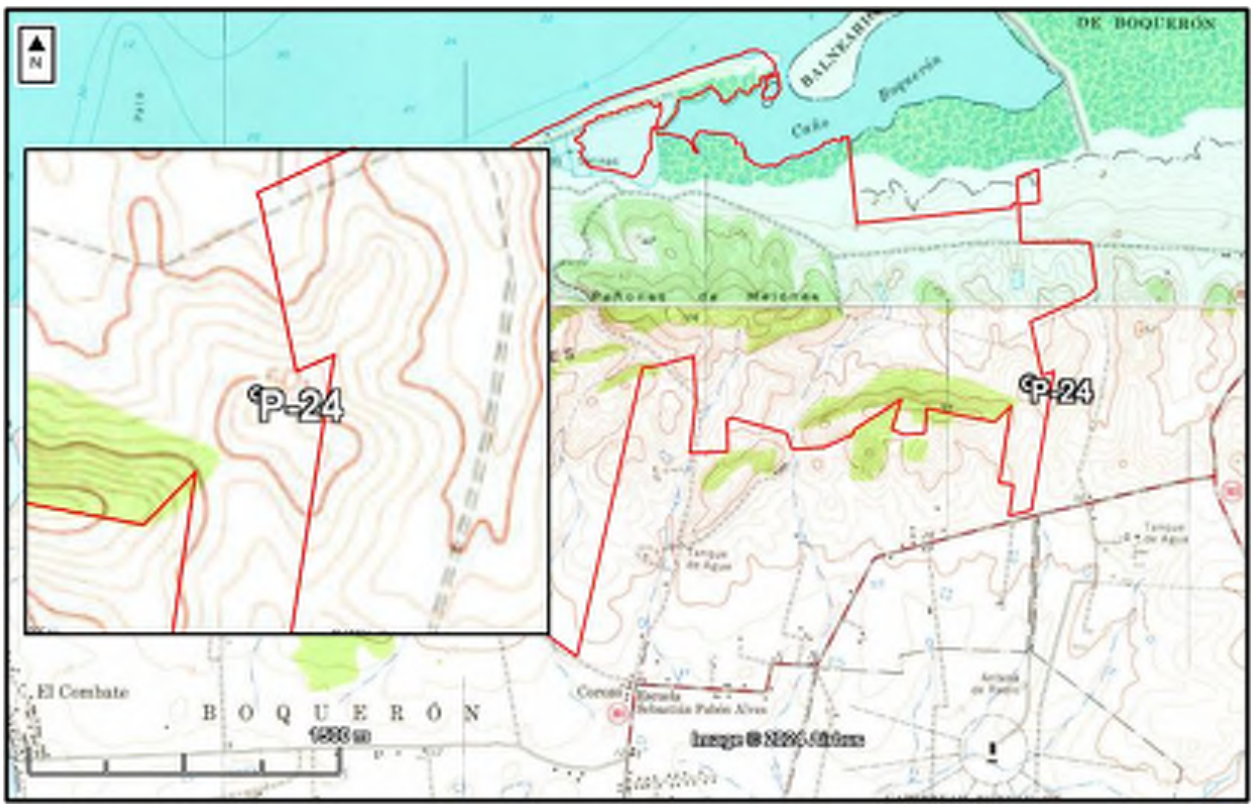


Figura 27. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-24 y el perímetro del proyecto en línea roja.

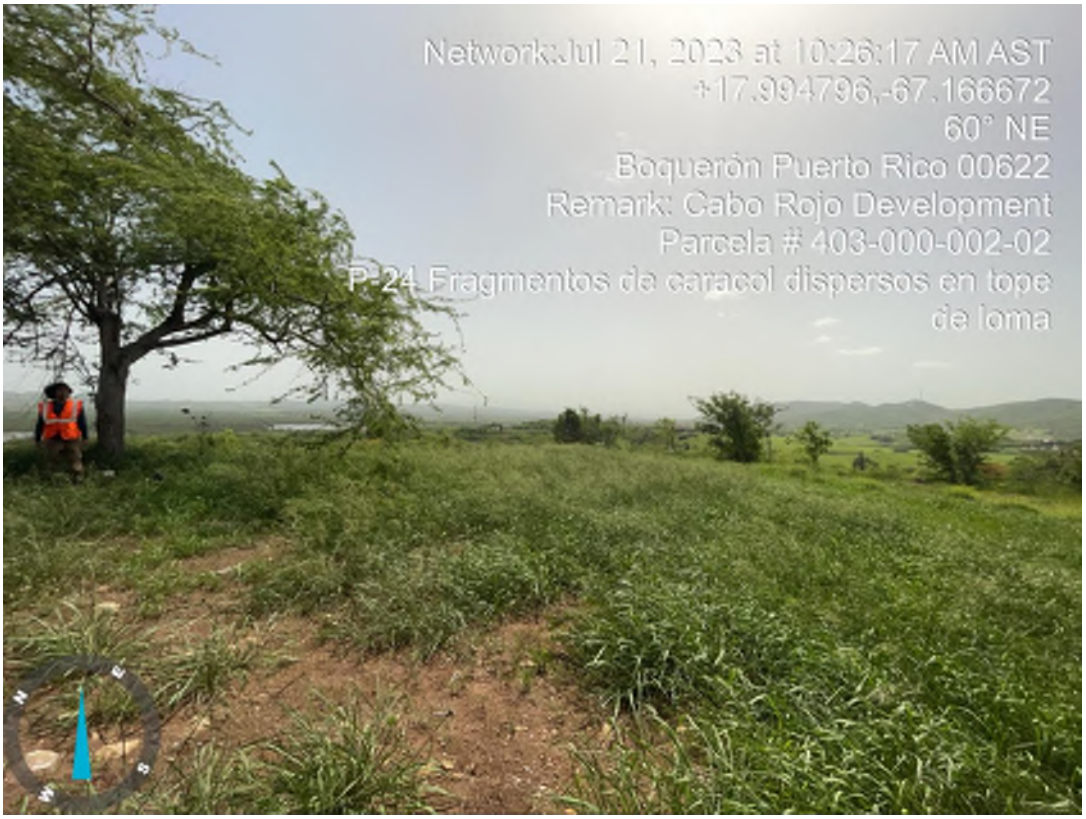


Foto 61. Elemento P-24, fragmento de almeja y concha.

Foto 62. Fragmento de concha dipersos.

P-25, fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma

Este sitio está localizado en uno de los topes del borde Noreste los Peñones de Melones en las coordenadas 17.99718, -67.17925 (Figura 28). Estos topes se caracterizan por la presencia de afloramientos de piedra caliza que forman promontorios con poca cubierta vegetal. Es probable, por la dificultad de acceso y lo irregular del terreno que estos topes de loma estén relativamente in tactos en cuanto a intervenciones de maquinaria pesada y otros disturbios humanos modernos. El terreno es pedregoso y hay poco suelo intacto visible. El mismo consiste en una capa de material pedregoso meteorizado con un color Munsell marrón de 7.5YR 4/4. La vegetación del área consiste en una capa densa de arbustos y arboles de hábitat de bosque seco incluyendo almácigo y varios tipos de cactus. El sitio consiste en la presencia de material de almeja y concha cubriendo la superficie. Entre el material identificado, se encuentran varios especímenes intactos de Crassostrea, Codakia y Anadara. Se identifican además varios fragmentos de pedernal. En adición al material identificado en el tope de la loma, se encuentran varios fragmentos en la superficie de la ladera empinada que sube a la misma. Entendemos que este material puede ser resultado del efecto de la gravedad sobre material del tope. Se identificó material en la ladera hasta 200m de distancia.

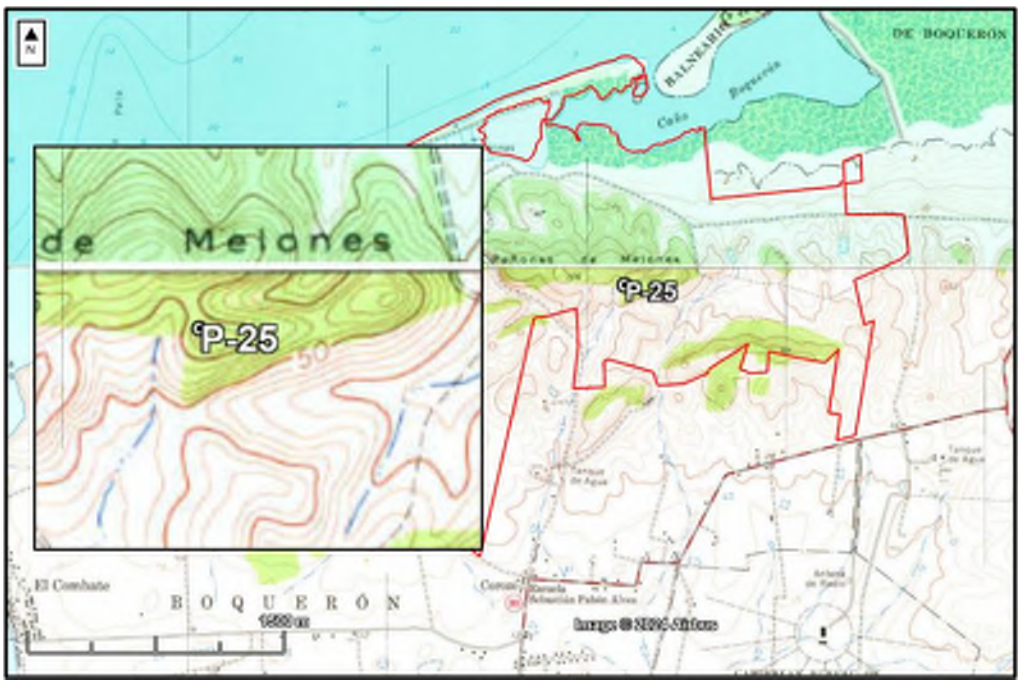


Figura 28. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-25 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 63. Fragmento de concha.

Foto 64. Fragmento de almeja.

P-26, especímenes de concha y caracol identificados en área de playa

Este sitio se identifica en una playa aislada que se encuentra en la base del acantilado de piedra que forma el borde Noroeste de los Peñones de Melones, justo al Norte de Punta Melones. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99373, -67.21159 (Figura 29). El suelo en el área consiste en arena fina con un Color Munsell marrón muy pálido 10YR 7/4. La playa está cubierta además de una gran cantidad de gravilla de playa. La vegetación del área consiste en una cubierta de árboles de majagua. El sitio consiste en varios fragmentos y especímenes de almeja y concha dispersos sobre la superficie. Entre éstos, se identifican especímenes de Crassostrea, Strombus, Codakia, Anadara y coral. El material se identifica disperso sobre un área de 50x20m (fotos 65-66).

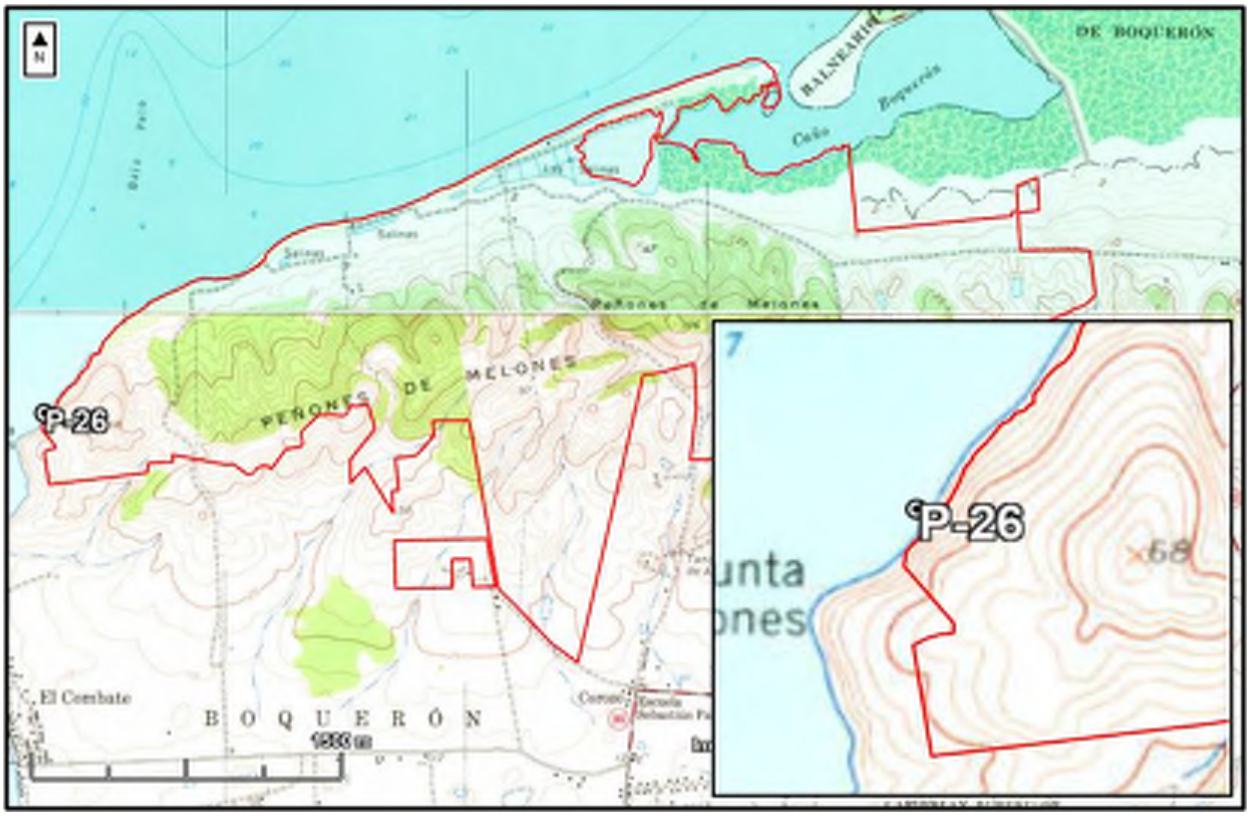


Figura 29. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-26 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 65. Concentración de almeja y concha en área de playa.

Foto 66. Concentración de concha y almeja.

P-27, especímenes de concha y caracol identificados en área de playa

Este sitio se identificó a 296m al Noreste del elemento P-26, en la misma área geográfica y en las coordenadas 17.99576, -67.20978 (Figura 30). La superficie de la playa aquí contiene muy poca arena, y está compuesta mayormente de gravilla meteorizada proveniente del acantilado que la bordea hacia el Sureste. La playa en esta sección no contiene vegetación, aunque el acantilado arriba tiene una cubierta de grama y algunos arbustos de aroma. El sitio consiste en varios fragmentos y especímenes intactos de almeja y concha dispersos sobre la superficie. Entre éstos, se identifican especímenes de Codakia y dos posibles herramientas de Strombus. El material se identificó disperso sobre un área de 5x2m (fotos 67-68).

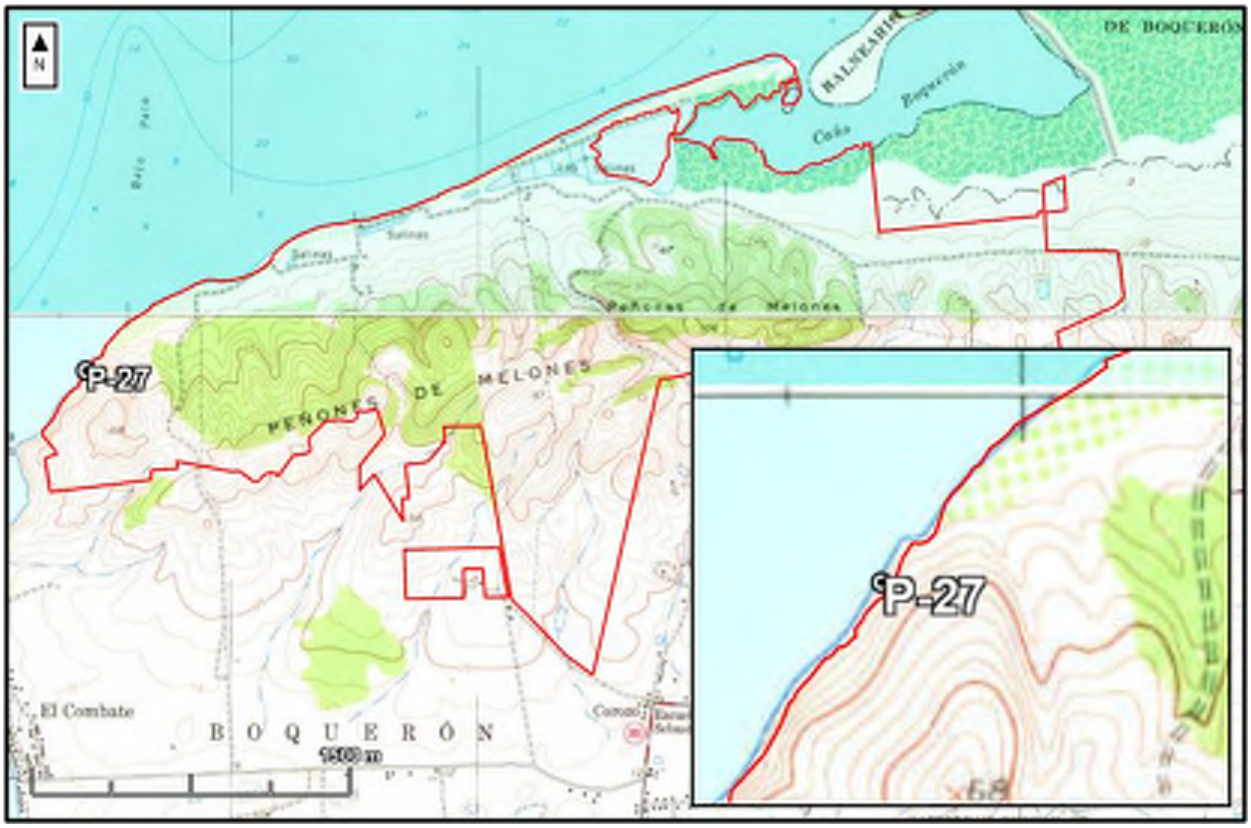


Figura 30. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-27 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 67. Fragmentos de concha y almeja disperso en área de playa.

Foto 68. Fragmentos de concha y almeja disperso en área de playa.

P-28, Fragmento de concha y almeja disperso en la superficie

Este sitio se identifica a 179m al Noreste del sitio P-27 en las coordenadas 17.99700, -67.20869 (Figura 31). Esta zona de la costa no tiene acantilado, sino que aquí se inicia el llano costero que está presente en casi todo el borde Norte del proyecto, donde bordea el litoral sur de la Bahía de Boquerón. El suelo en el área consiste en arena fina con un Color Munsell marrón pálido 10YR 7/2. La playa está cubierta además de una gran cantidad de gravilla de playa. La vegetación del área consiste en una cubierta de árboles de Majagua. El sitio consiste en varios fragmentos y especímenes intactos de almeja y concha dispersos sobre la superficie. Entre éstos, se identificaron especímenes de Strombus, Codakia, Anadara y coral. El material se identificó disperso sobre un área de 10m del litoral (ver fotos 69-70).

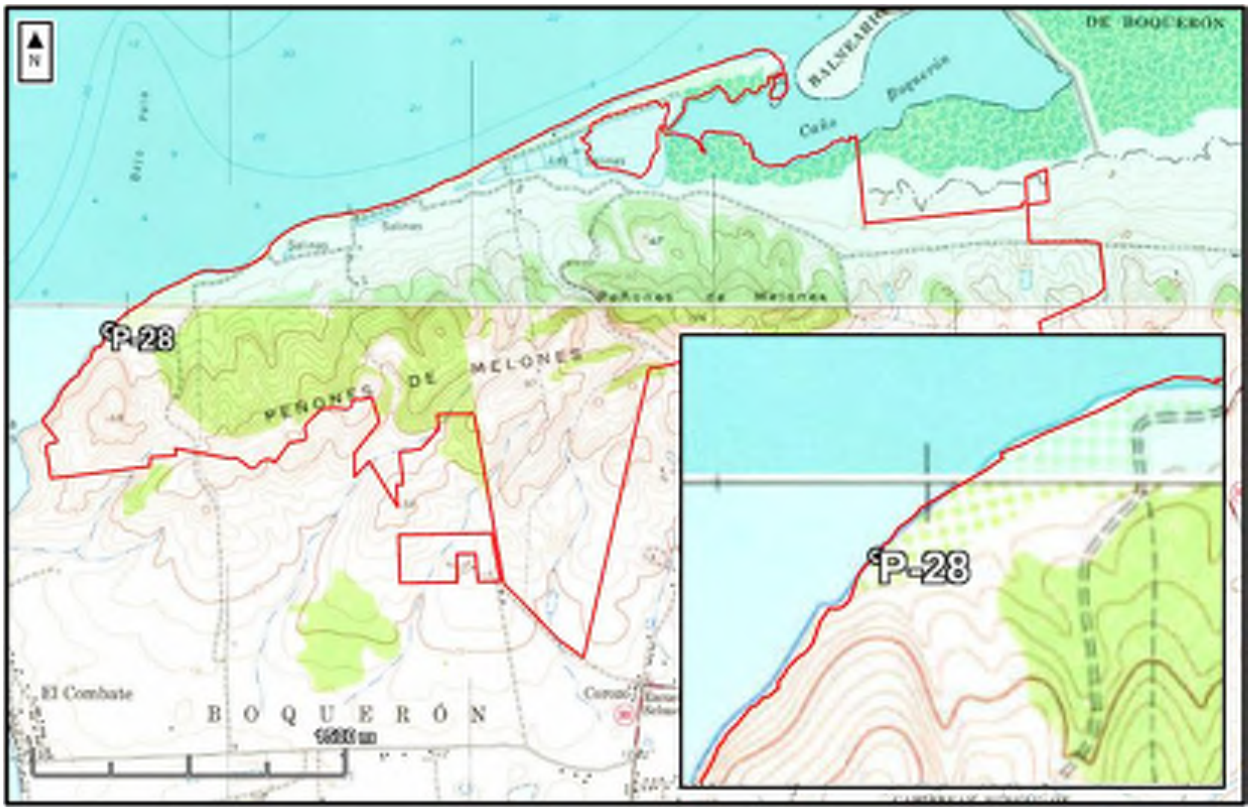


Figura 31. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-28 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 69. Almejas dispersas en superficie.

Foto 70. Fragmento de concha.

P-29, fragmentos de caracol y pedernal en tope de loma

Este sitio está localizado cerca del tope de la loma más al Oeste de la cordillera que forma los Peñones de Melones, justo al Este de Punta Melones. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99278, -67.20884 (figura 32). El terreno es pedregoso y hay poco suelo intacto visible. El mismo consiste en una capa de material pedregoso meteorizado con un color Munsell Marrón de 7.5YR 4/4. La vegetación consiste en una capa de grama de guinea y arbustos de aroma esparcidos por el área. En fotos aéreas del 2007 se puede ver que el área había sido intervenida con maquinaria pesada. El elemento consiste en fragmentos de caracol y un fragmento de pedernal identificados en la superficie en un área de 3x3m (fotos 71 y 72).

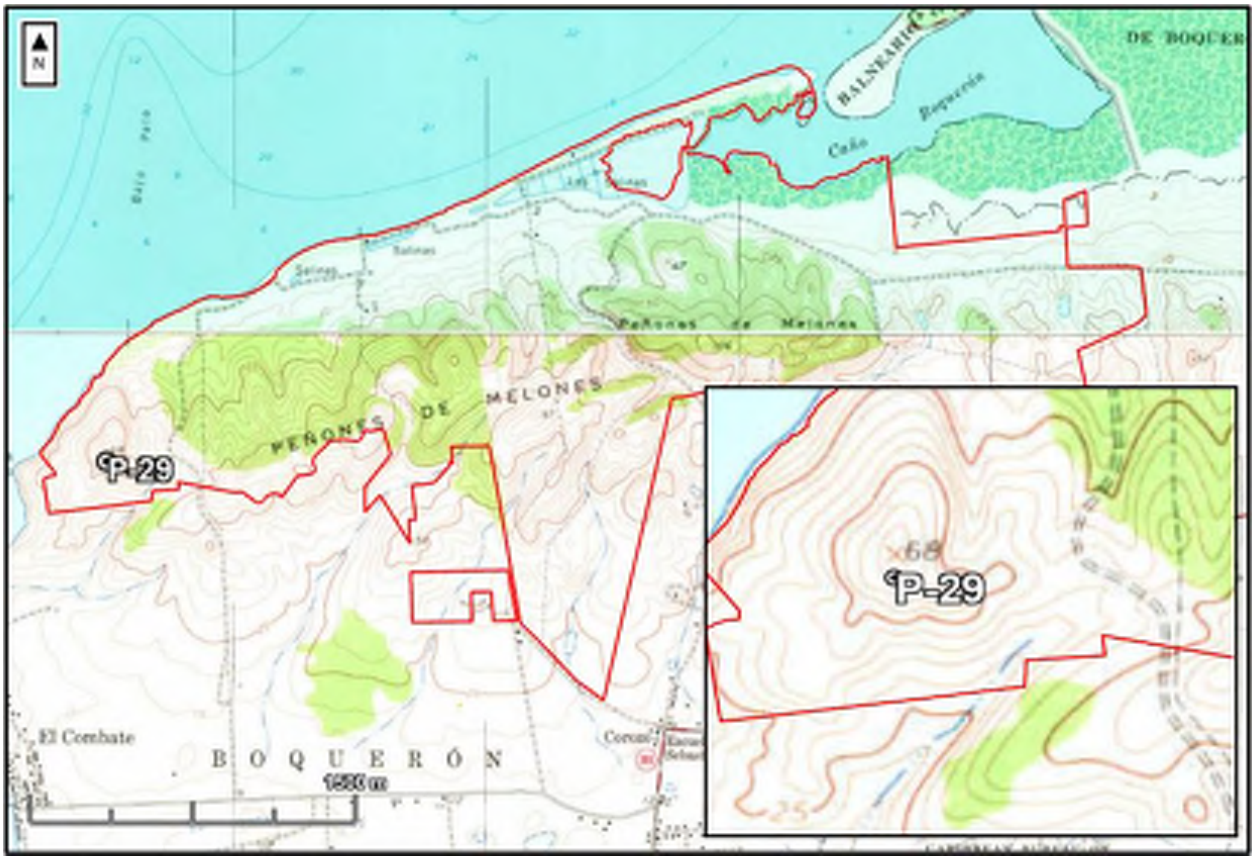


Figura 32. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-29 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 71. Fragmentos de caracol y pedernal.

Foto 72. Fragmentos de caracol y pedernal.

P-30, Fragmentos de caracol en ladera de loma

Este sitio se identifica a 75m al Suroeste del sitio P-29, en la misma área geográfica, con las mismas características de terreno y vegetación previamente documentadas para la zona general. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99222, -67.20919 (figura 122). El sitio consiste en un fragmento de Murex y caracoloes disperos identificados en una ladera cerca del tope de la loma. El mismo mide aproximadamente 3x3m (fotos 73-74).

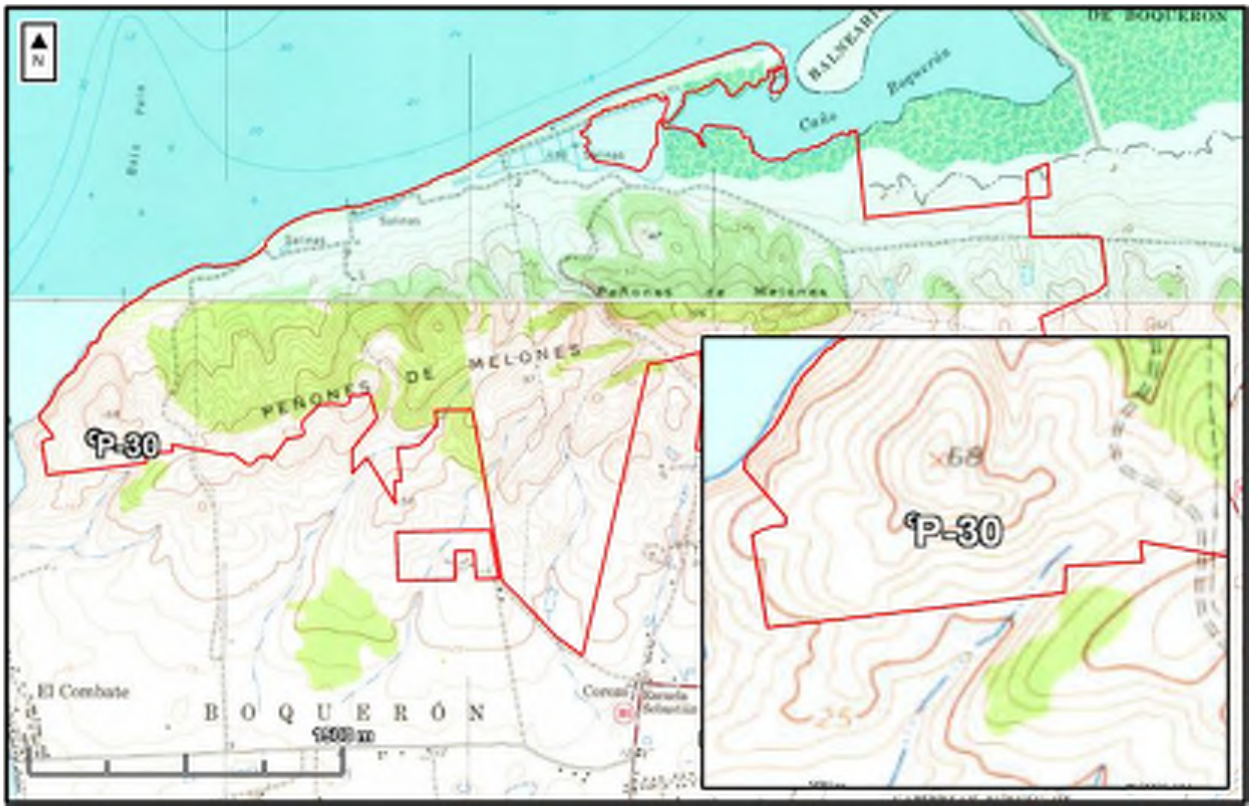


Figura 33. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-30 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 73. Fragmentos de caracol.

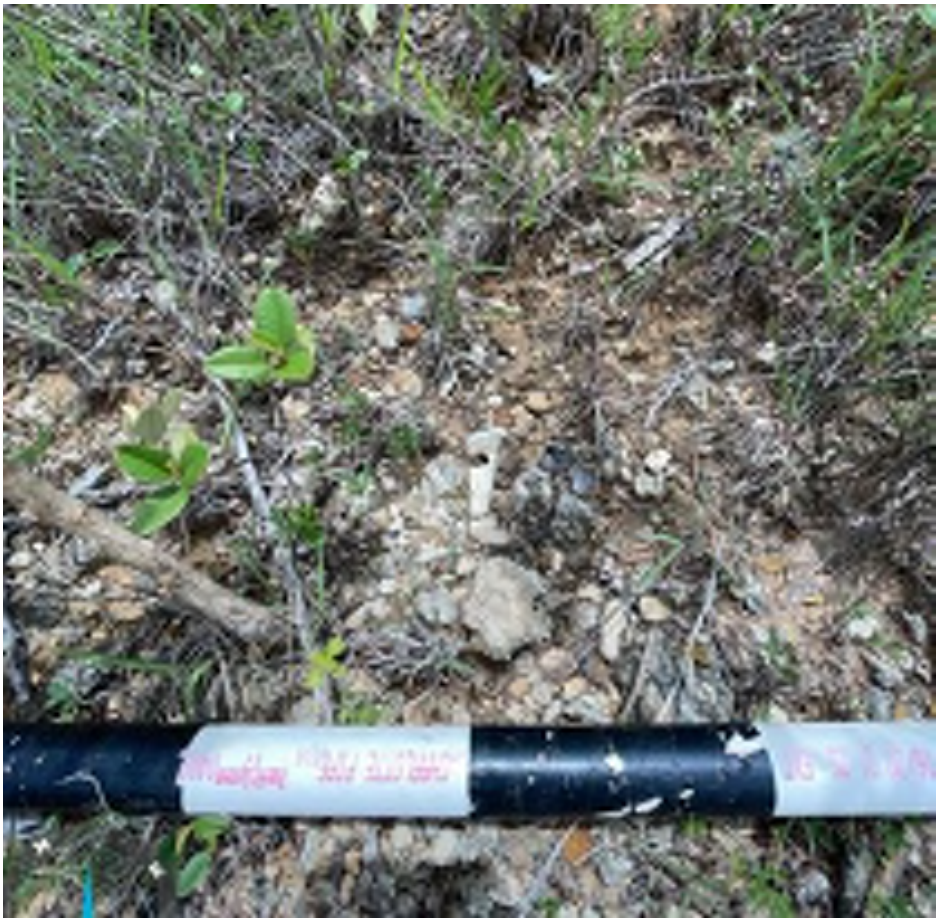


Foto 74. Fragmentos de caracol.

P-31, Concentración de concha y almeja en superficie

Este sitio está localizado a 82m al este del elemento P-28, en la misma área geográfica. El mismo se encuentra a 70m al Sureste del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.99693, -67.20793, y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado como CR-148 en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria (Figura 34). El terreno consiste en una arena arcillosa compacta marrón con un Color Munsell 7.5YR 4/4, con gran cantidad de gravilla meteorizada. La vegetación del área consiste en una capa de grama de guinea, y varios árboles maduros de aroma y tamarindo y varias palmas de coco. La presencia de eneas en el área sugiere que hay un área de humedal o agua estancada. El sitio consiste en la presencia de una concentración de fragmentos de almeja y concha meteorizada sobre la superficie. Entre el material identificado, se incluyen además algunos especímenes intactos de Anadara, y una posible herramienta de Strombus. El material cubre un área visible de 3x2m (fotos 75-76).

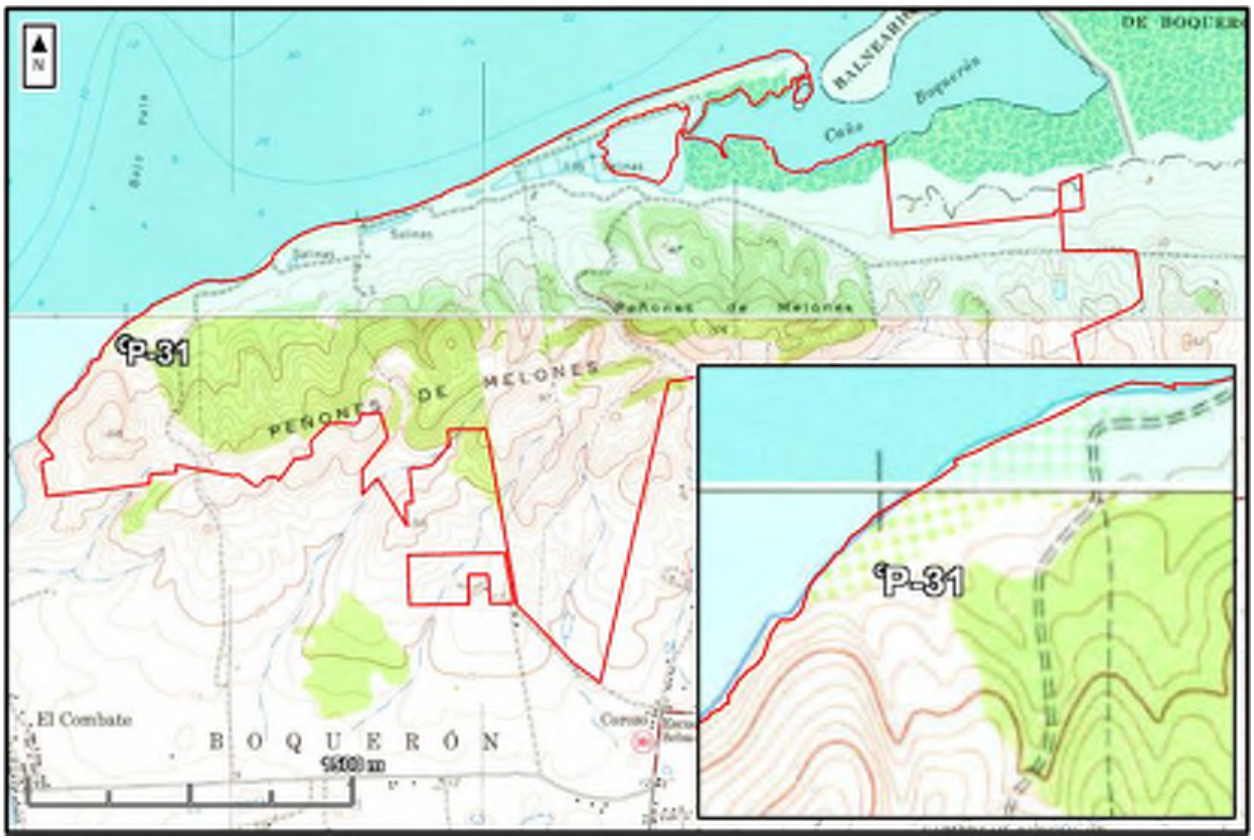


Figura 34. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-31 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 75. Fragmentos de concha y almeja.

Foto 76. Fragmentos de concha y almeja.

P-32, Fragmentos de concha dispersos en superficie

Este sitio está localizado en la ladera Norte de la sección Oeste de los Peñones de Melones, donde bajan hacia el valle costero del Norte. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.995648, -67.206426 (Figura 35). El terreno consiste en una arena arcillosa compacta marrón con un Color Munsell 7.5YR 4/4, con gran cantidad de gravilla meteorizada. La vegetación del área consiste en una capa de grama de guinea con arbustos de aroma esparcidos. El sitio consiste en varias posibles herramientasy remanentes de Strombus y conchas identificadas en la superficie sobre una distancia de 75m (fotos 77-78).

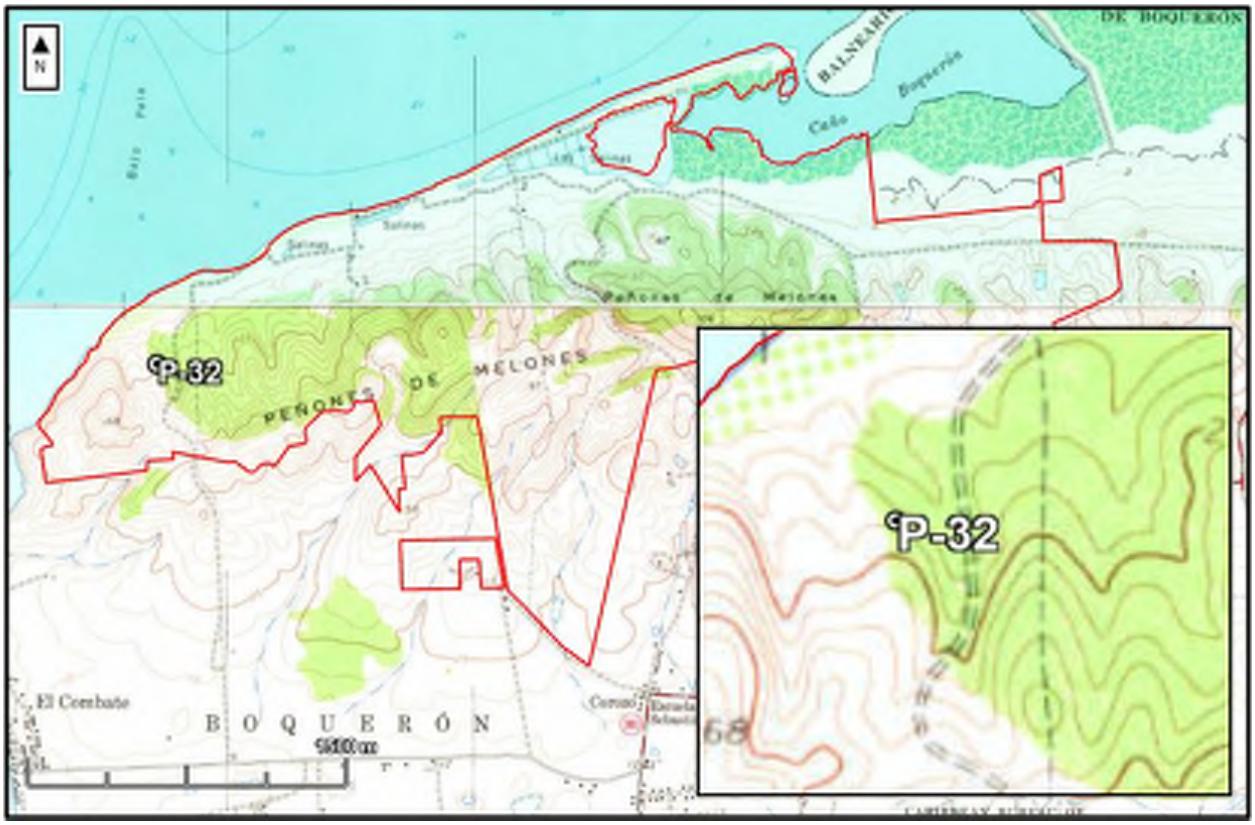


Figura 35. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-32 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 77. Fragmentos de concha y almeja.

Foto 78. Fragmentos de concha y almeja.

P-33, Fragmentos de concha dispersos en superficie

Este sitio está localizado en la ladera Norte de la sección Oeste-central de los Peñones de Melones, donde bajan hacia el valle costero del Norte. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99825, -67.20005 (figura 125). El terreno consiste en una arena arcillosa compacta marrón con un Color Munsell 7.5YR 4/4, con gran cantidad de gravilla meteorizada. La vegetación del área consiste en una capa de grama rodeada de una capa densa de vegetación común a los sistemas de bosque seco. El sitio consiste en 5 posibles herramientas de Strombus y otros fragmentos de conchas identificadas en la superficie sobre una distancia de 5m (fotos 79 y 80).

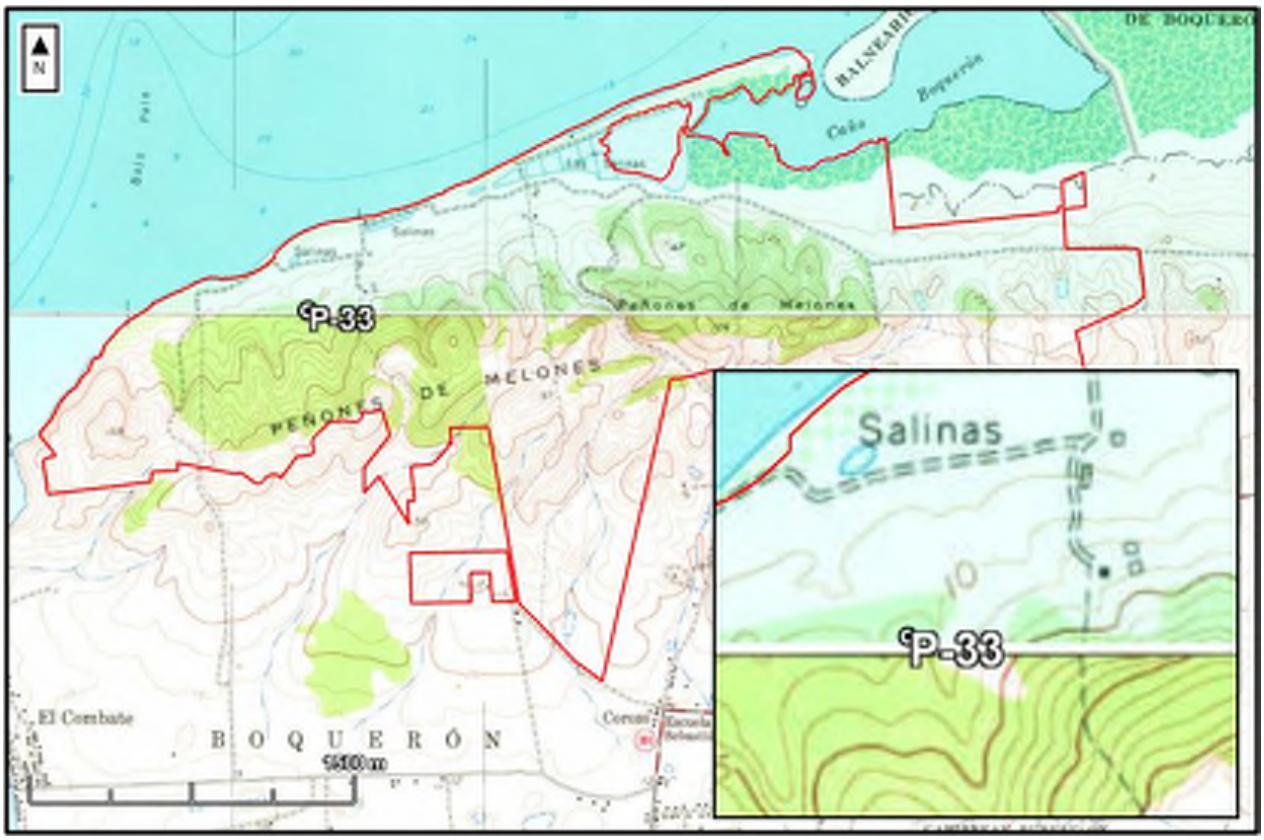


Figura 36. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-33 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 79. Fragmentos de concha.

Foto 80. Fragmentos de concha y caracol.

P-34, fragmentos de concha y almeja presentes en superficie

Este sitio está localizado en el valle costero del Norte donde la capa de vegetación termina y da paso al humedal que discurre de Oeste a Este paralelo al litoral. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.00078, -67.19800 (Figura 37). El terreno consiste en arcilla arenosa compacta con color Munsell Marrón 10YR 5/3. El terreno muestra señales de habitación de cangrejos e iguanas por las muchas aperturas de cuevas en la superficie. La vegetación consiste en arboles de aroma y poca a ninguna cubierta vegetal en la superficie. El yacimiento consiste en varios fragmentos de material marino meteorizado en la superficie incluyendo algunos ejemplares de Crassostrea, Arca, Anadara y Murex (fotos 81 y 82).

Durante las excavaciones de Fase IB en el área circundante a P-34, tres de los pozos de prueba que se realizaron resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico (fotos 83-84). Entre estos, resultaron de particular interés los siguientes pozos:

#504, donde se identificaron un espécimen de Strombus altamente meteorizado y con posibles huellas de uso, almeja meteorizada, vidrio y piedra entre 0-40 cm, y

#510, en el cual se identificaron fragmentos de material marino mixto entre 0-40 cm, y una mancha de carbón en 25cm, posible madera descompuesta.

A pesar de la ausencia de concentraciones densas de material en dichos pozos, la presencia de material carbonizado y la identificación de una posible herramienta de concha alrededor del elemento P-34 son evidencia inequívoca de uso del área en tiempos prehistóricos.

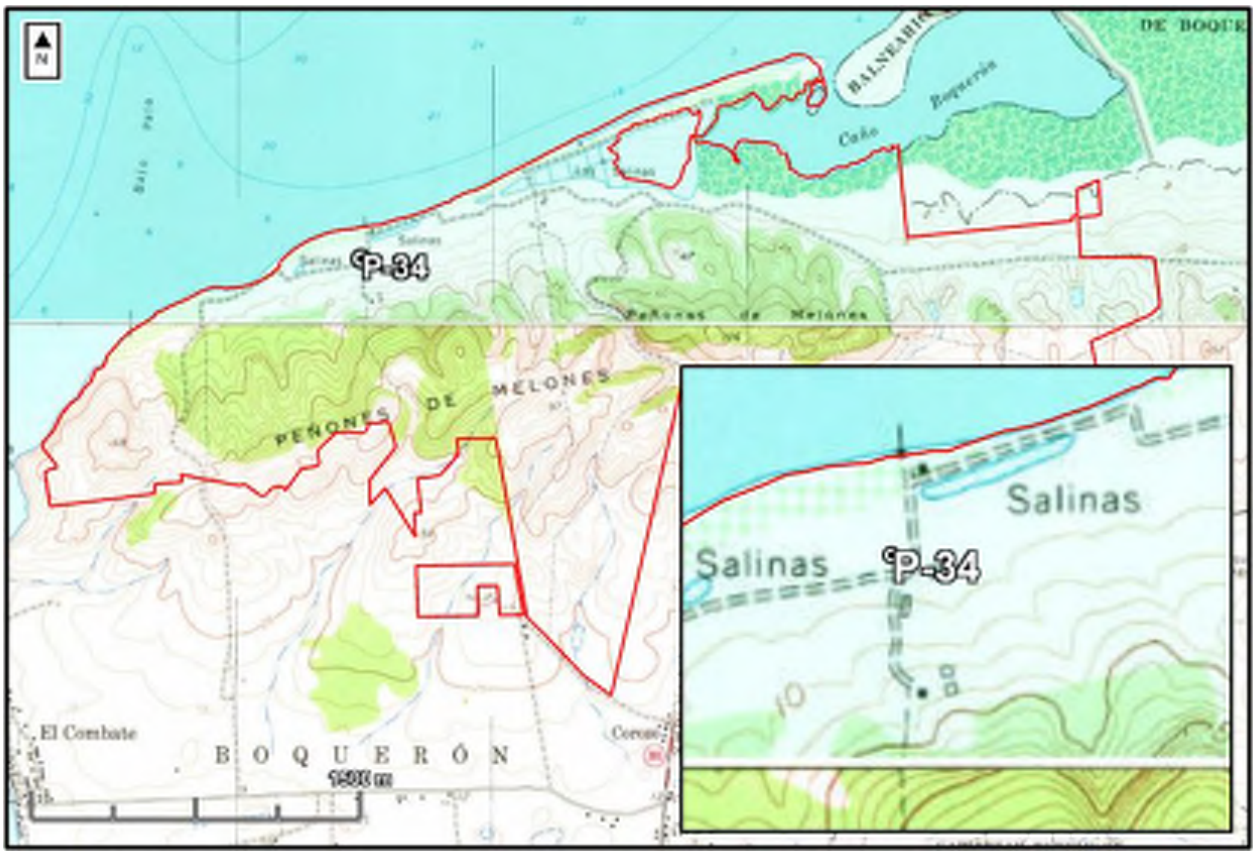


Figura 37. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-34 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 37B. Área de elemento P-34, y pozos aledaños.

Foto 81. Fragmentos de concha y almeja dispersos en superficie.

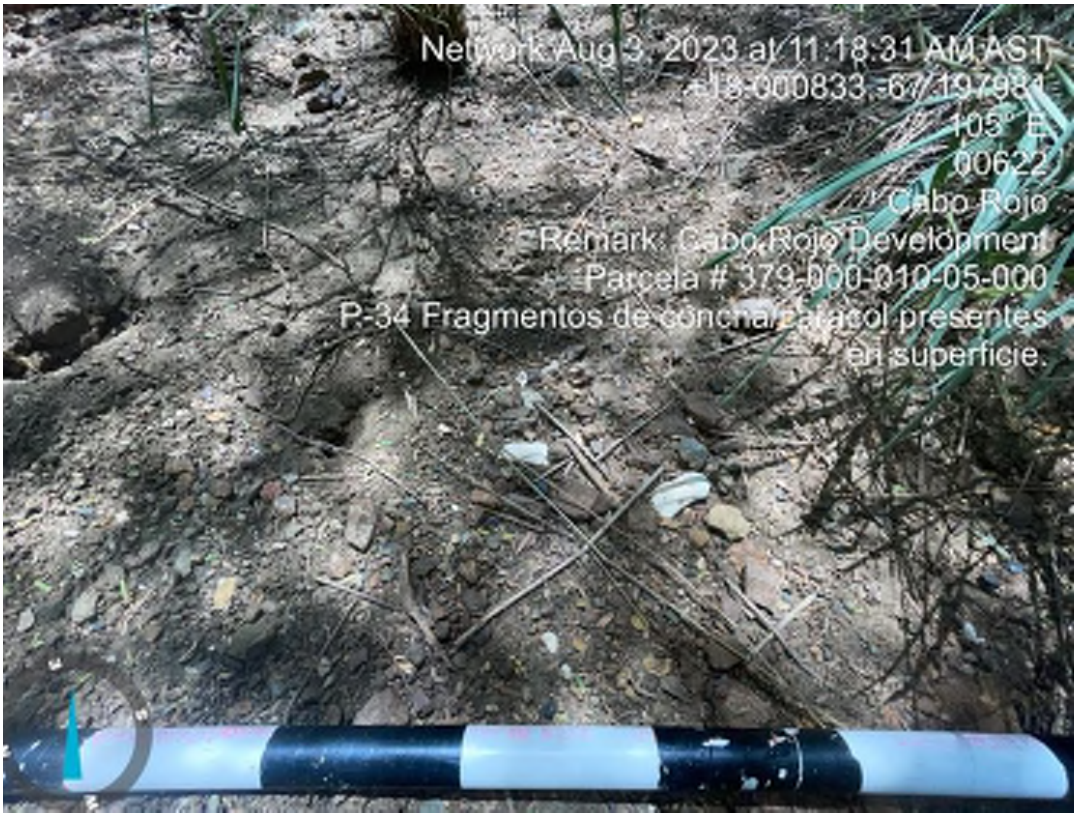


Foto 82. Fragmentos de concha.

Foto 83. Fragmentos de material marino mixto y una mancha de carbón en pozo #510.

Foto 84. Documentación en laboratorio de material marino.

P-35, concentraciones de conchas y almejas presentes en superficie

Este sitio comprende un área extensa con varios residuarios densos, y otras áreas con material disperso sobre la superficie (fotos 85-89). El mismo está localizado a 70m al Norte del yacimiento P-34 en las coordenadas 18.00140, -67.19817 (figura 38). El sitio está localizado tanto en el área del litoral hacia el norte como en el humedal hacia el Sur, incluyendo varios montículos. El suelo en el área consiste mayormente en arena polvorienta suelta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2 en el lado del litoral, y arcilla arenosa compacta con color Munsell Marrón, 10YR 5/3 hacia el lado del humedal. La vegetación del área es común a zonzas de litoral costero e incluye uvas playeras, majagua, palmeras de coco y una cubierta extensiva de verdolaga playera común a zonas de humedal.

Este yacimiento es similar al P-17, identificado a 385m al Este, en cuanto a que consiste en una acumulación densa de material marino mixto que incluye tanto fragmentos de almeja, concha y coral meteorizados como especímenes intactos y posibles herramientas. Al igual que en P-17, hay varios montículos independientes asociados, pero, en su mayoría, se trata de una acumulación densa entre la orilla del mar y el humedal. El sitio tiene un largo de más de 100m y un ancho promedio de 70m, y el grosor visible de la capa de material fluctúa considerablemente. Este depósito, al igual que P-17, puede ser el resultado de una combinación de procesos de deposición natural y de centenares de años de actividad humana de pesca y procesamiento del material marino.

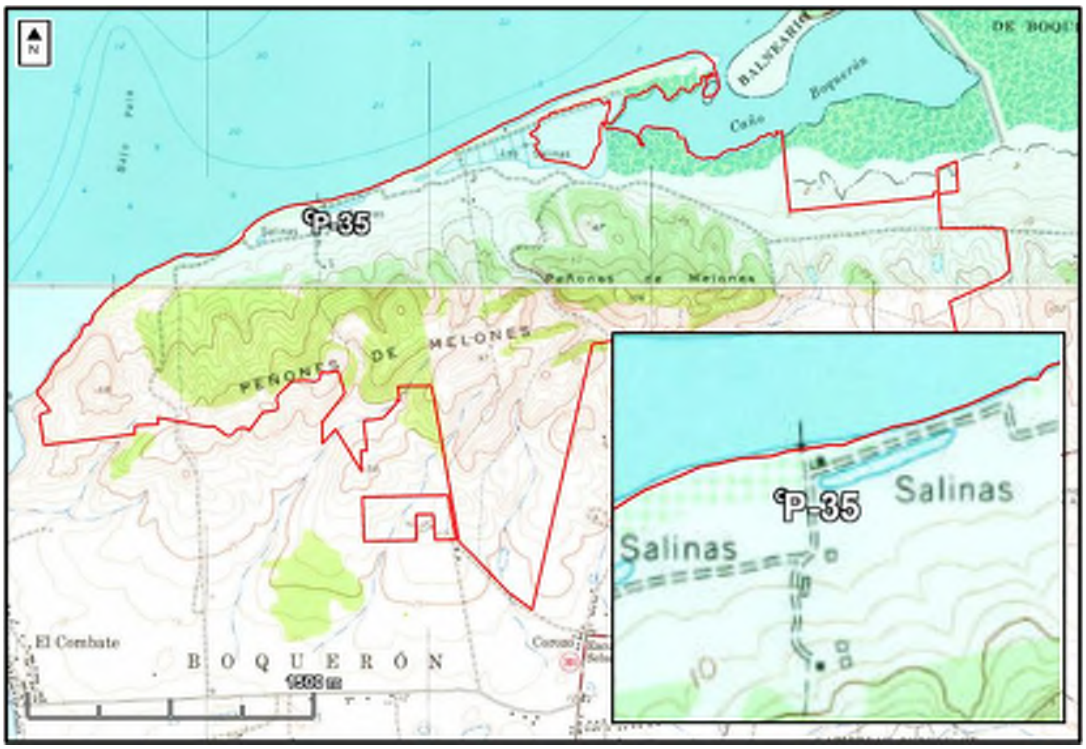


Figura 38. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-35 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 85. Extensa área general de P-35.

Foto 86. Ejemplo de montículo en P-35.

Foto 87. Área de concentración de conchas en P-35.

Foto 88. Fragmentos de concha y caracol.

Foto 89. Fragmentos de concha y caracol.

P-36, fragmentos de almeja dispersos en superficie de camino y pedernal asociado

Este sitio se identificó a lo largo de un tramo largo de las orillas de varios caminos localizados en el valle costero en el área Noreste de la parcela, hacia el Sur del Caño de Boquerón, y el humedal de la Reserva de Aves de Cabo Rojo. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.00152, -67.17489 (Figura 39). El terreno en esta área consiste en una arena arcillosa compacta marrón con un Color Munsell 7.5YR 4/4, con gran cantidad de gravilla meteorizada. La vegetación del área consiste en una cubierta superficial de grama de guinea, y una capa densa de vegetación común a sistemas de bosque seco, incluyendo arboles de aroma, cactus y algunos árboles frutales como quenepa y tamarindo. La identificación del sitio recorre una distancia de aproximadamente 243m de un camino de Este a Oeste, y luego da un giro hacia el Suroeste, donde continua la identificación de materiales en la superficie por unos 248m adicionales. La densidad del material fluctúa entre dispersa en el tramo del Norte hasta moderadamente concentrada en el extremo Oeste. El material incluye fragmentos de almeja y concha meteorizados, varios especímenes intactos de Anadara, y algunos posibles artefactos de Strombus y Murex (fotos 90-91). Se identificó además un fragmento de pedernal.

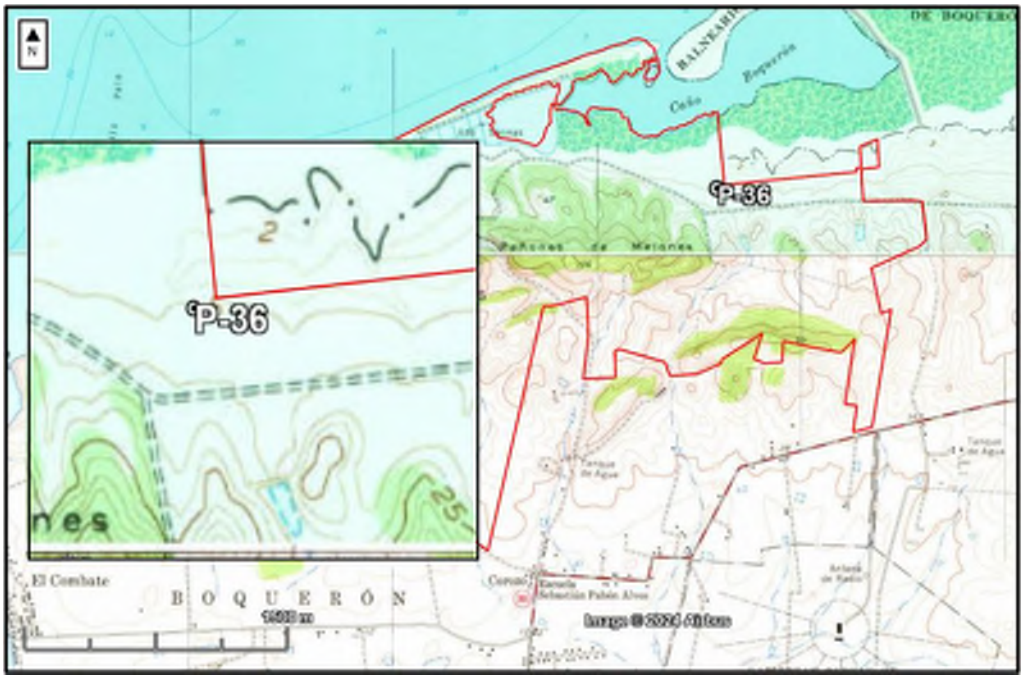


Figura 39. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-36 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 90. Fragmentos de concha y almeja.

Foto 91. Fragmentos de almeja, concha y pedernal.

P-37, concentración de fragmentos de almeja en tope de loma

Este sitio se localiza en el tope de una de las lomas menores en el extremo Este de los Peñones de Melones en las coordenadas 17.99841, -67.17454 (Figura 40), y parece coincidir con el área general por el sitio previamente identificado en el listado del Programa de Arqueología Terrestre con el código CR-166. El terreno en esta área consiste en una arena arcillosa compacta marrón con un Color Munsell 7.5YR 4/4, con gran cantidad de gravilla meteorizada. La vegetación del área consiste en una cubierta superficial de grama de guinea, y una capa de vegetación común a sistemas de bosque seco, incluyendo arboles de aroma, cactus y un árbol de tamarindo en el tope de la loma. El sitio consiste en una capa de material de almeja meteorizada identificada sobre la superficie del terreno en un área de 3x3m (fotos 92-93). El material parece estar compuesto mayormente de fragmentos de Crassostrea.

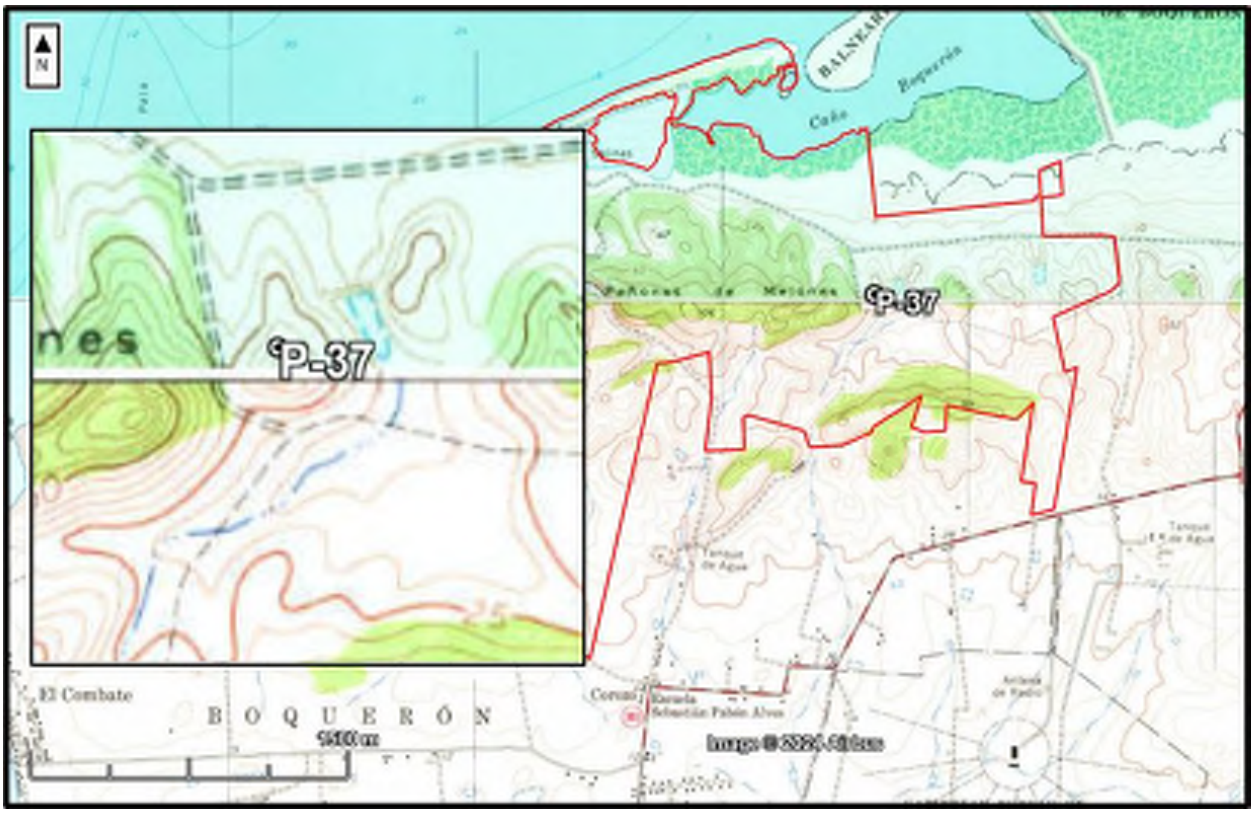


Figura 40. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-37 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 92. Concentración de fragmentos de almeja.

Foto 93. Concentración de fragmentos de almeja.

P-38, fragmentos de almeja dispersos en tope de loma

Este sitio se localiza en el tope de una de las lomas menores en el extremo Este de los Peñones de Melones en las coordenadas 17.99985, -67.16517 (Figura 41), y parece coincidir con el área general por el sitio previamente identificado en el listado del Programa de Arqueología Terrestre con el código CR-174. El terreno en esta área consiste en una arena arcillosa compacta marrón con un Color Munsell 7.5YR 4/4, con gran cantidad de gravilla meteorizada. La vegetación del área consiste en una cubierta superficial de grama de guinea, y una capa de vegetación común a sistemas de bosque seco. El sitio consiste en la presencia la presencia fragmentos de almeja en la superficie (fotos 94-95). Los materiales se identifican en un área de 3x3m.

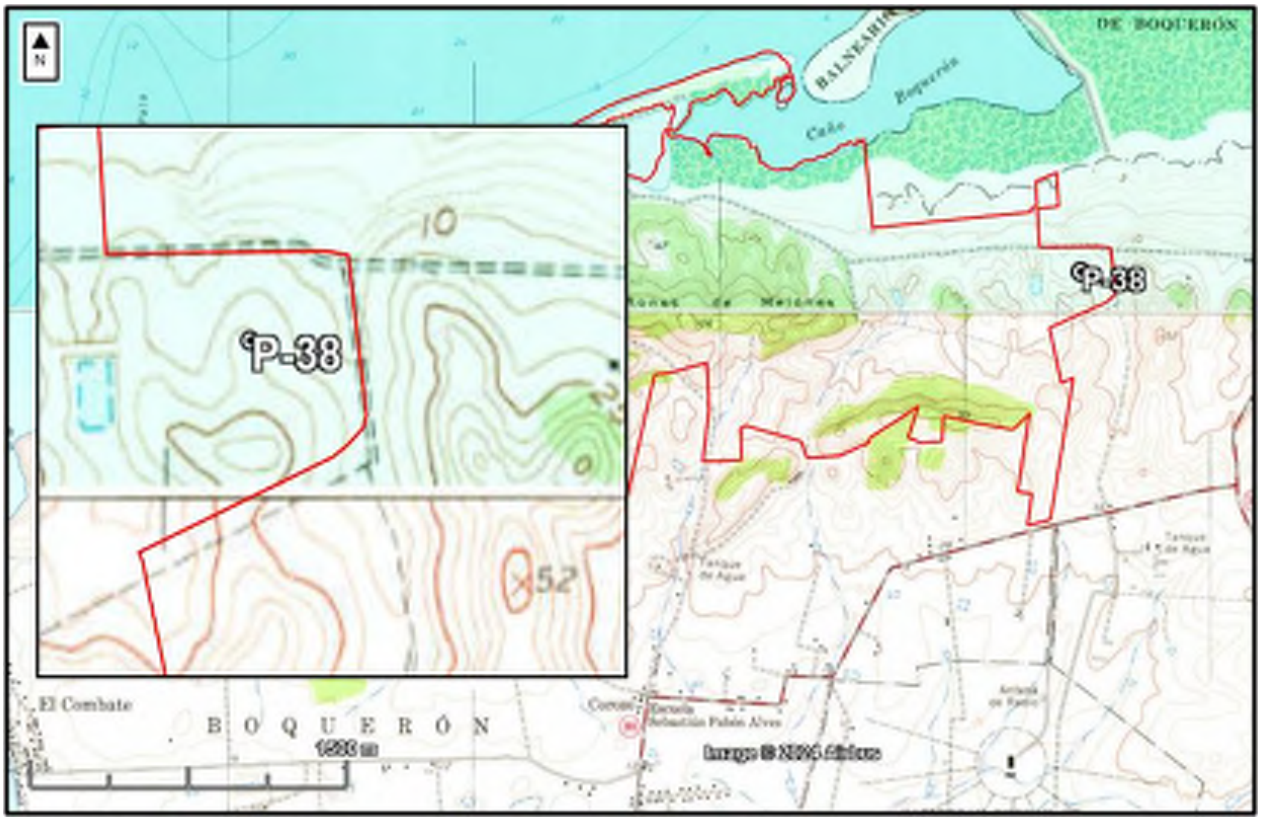


Figura 41. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-38 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 94. Fragmentos de almeja.

Foto 95. Fragmentos de almeja.

P-39, fragmentos de almeja disperso en tope de loma

Este elemento está localizado a 105m al Sur del sitio P-38, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99894, -67.16491 (Figura 42). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características generales previamente documentadas para la zona. El sitio consiste en la presencia de fragmentos dispersos de almeja meteorizada sobre la superficie en el tope de una loma, en un área estimada de 3x3m (fotos 96-97).

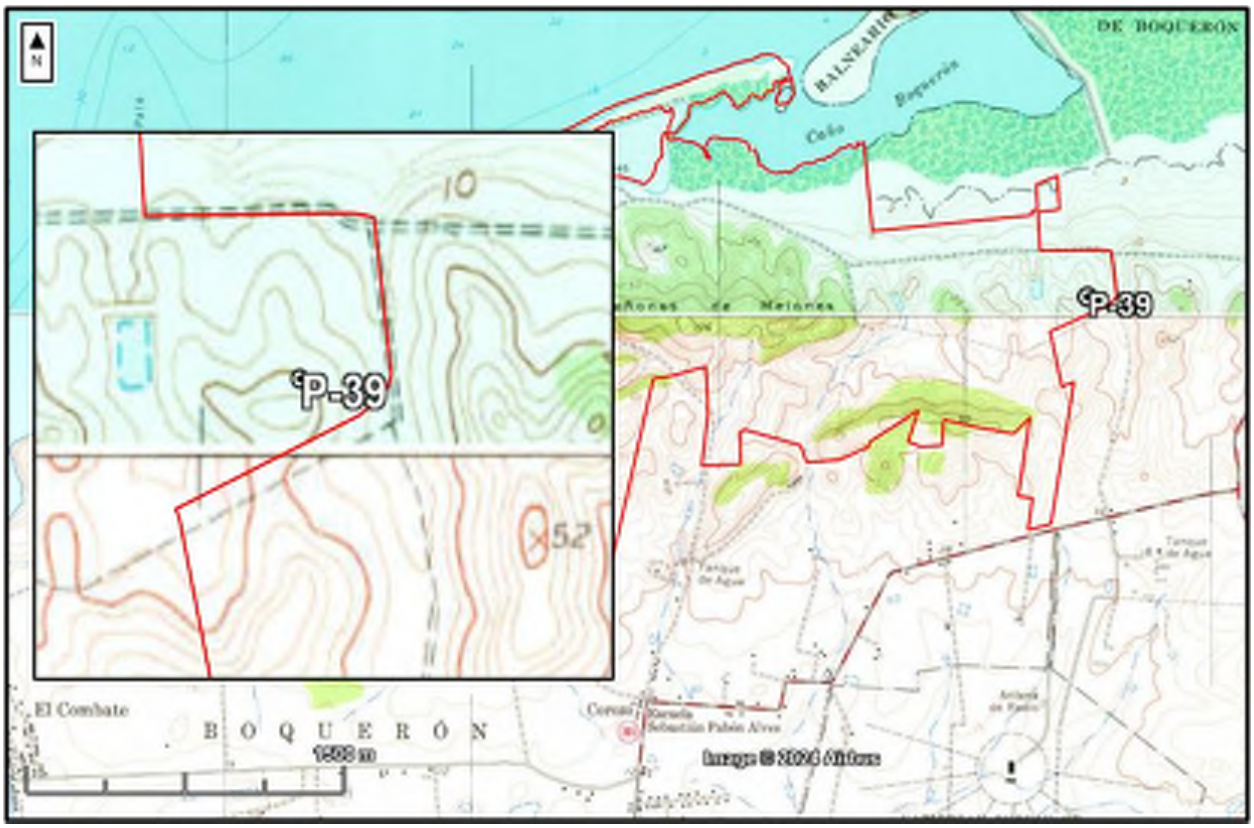


Figura 42. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-39 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 96. Fragmentos de almeja.

Foto 97. Fragmentos de almeja.

P-40, fragmentos de almeja dispersos en superficie

Este sitio está localizado a 130m al Suroeste del yacimiento P-39, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99794, -67.16556 (Figura 43), y parece coincidir con el área general por el sitio previamente identificado en el listado del Programa de Arqueología Terrestre con el código CR-175. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características generales previamente documentadas para la zona. El sitio consiste en la presencia de fragmentos dispersos de almeja meteorizada sobre la superficie en la ladera Sur de una loma (fotos 98-99), en un área aproximada de 1x1m.

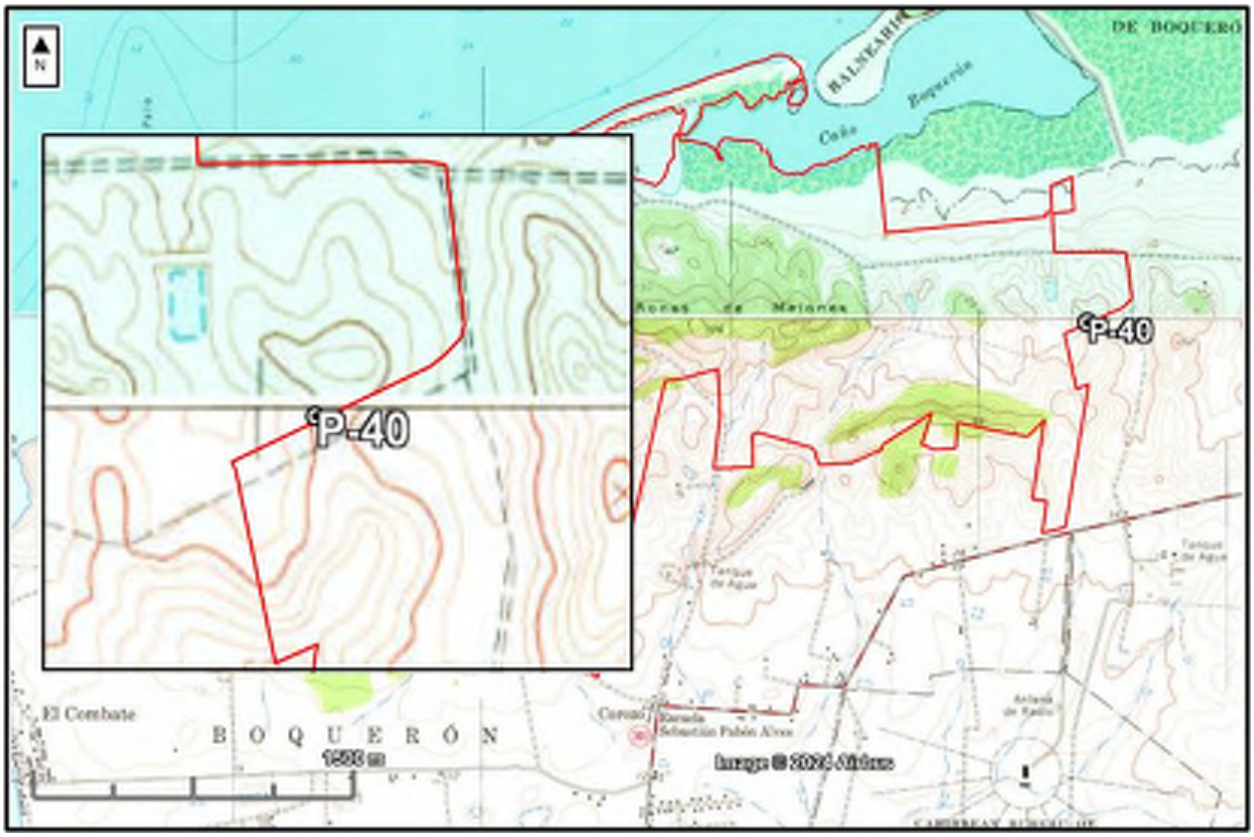


Figura 43. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-40 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 98. Fragmentos de almeja.

Foto 99. Fragmentos de almeja.

P-41, fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie

Este sitio está localizado a 140m al Noroeste del sitio P-38, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.00062, -67.16621 (Figura 44). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características previamente documentadas para la zona general. El sitio consiste en la presencia de fragmentos dispersos de almeja meteorizada y posibles herramientas de conha sobre la superficie en la ladera Norte de una loma. Entre los materiales, se identifica un espécimen intacto de Codakia, y una posible herramienta de Strombus sobre un área de 2m x 2m (fotos 100-101).

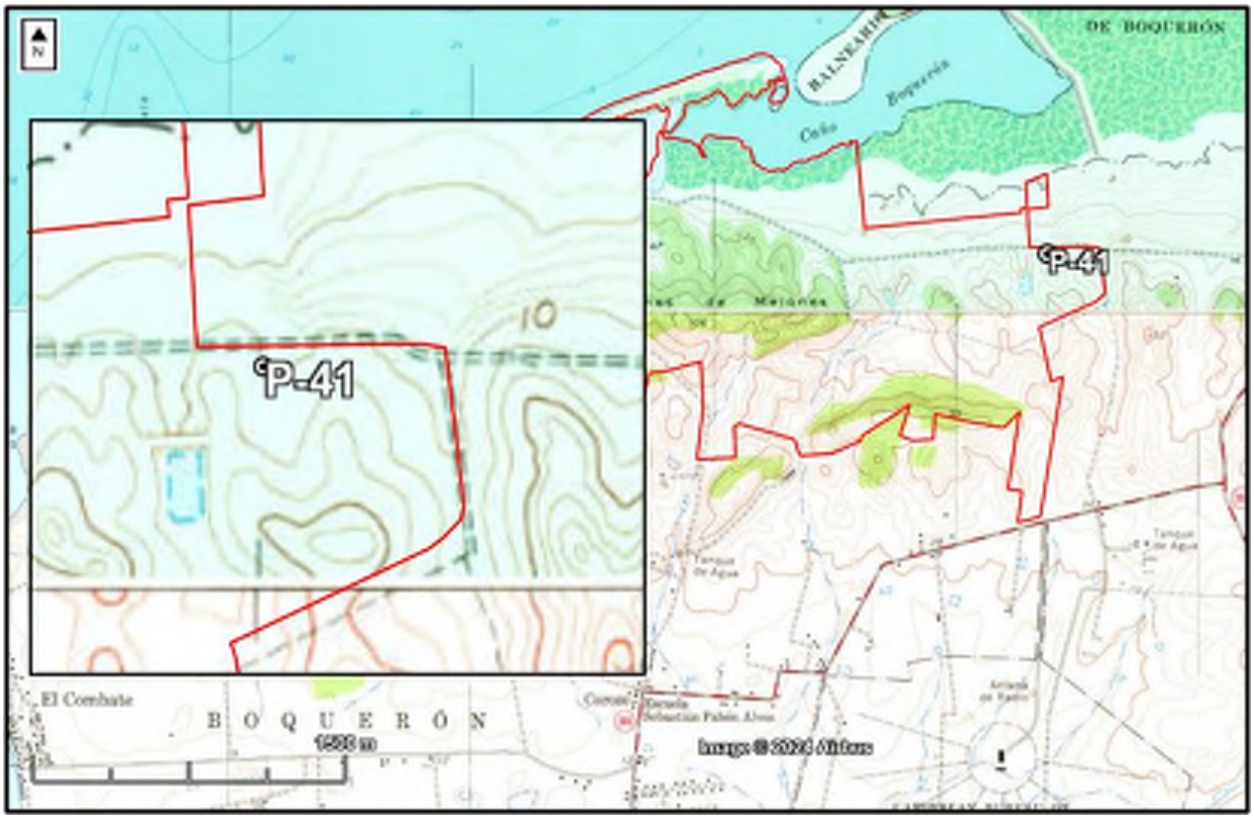


Figura 44. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-41 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 100. Fragmentos de almeja y concha.

Foto 101. Fragmentos de concha.

P-42, concentración de fragmentos de almeja y concha en camino

Este sitio está localizado a 40m al Suroeste del yacimiento P-41, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.00038, -67.16649 (figura 45). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características generales para el área según previamente documetnadas. El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja y concha meteorizada sobre la superficie de un camino en la ladera Este de una loma a lo largo de un tramo de aproximadamente 35m de distancia. Entre las especies identificables, están Crassostrea, Codakia, Zebra y Murex (fotos 102-103). El ancho promedio del área de la concentración es de 1.50m.

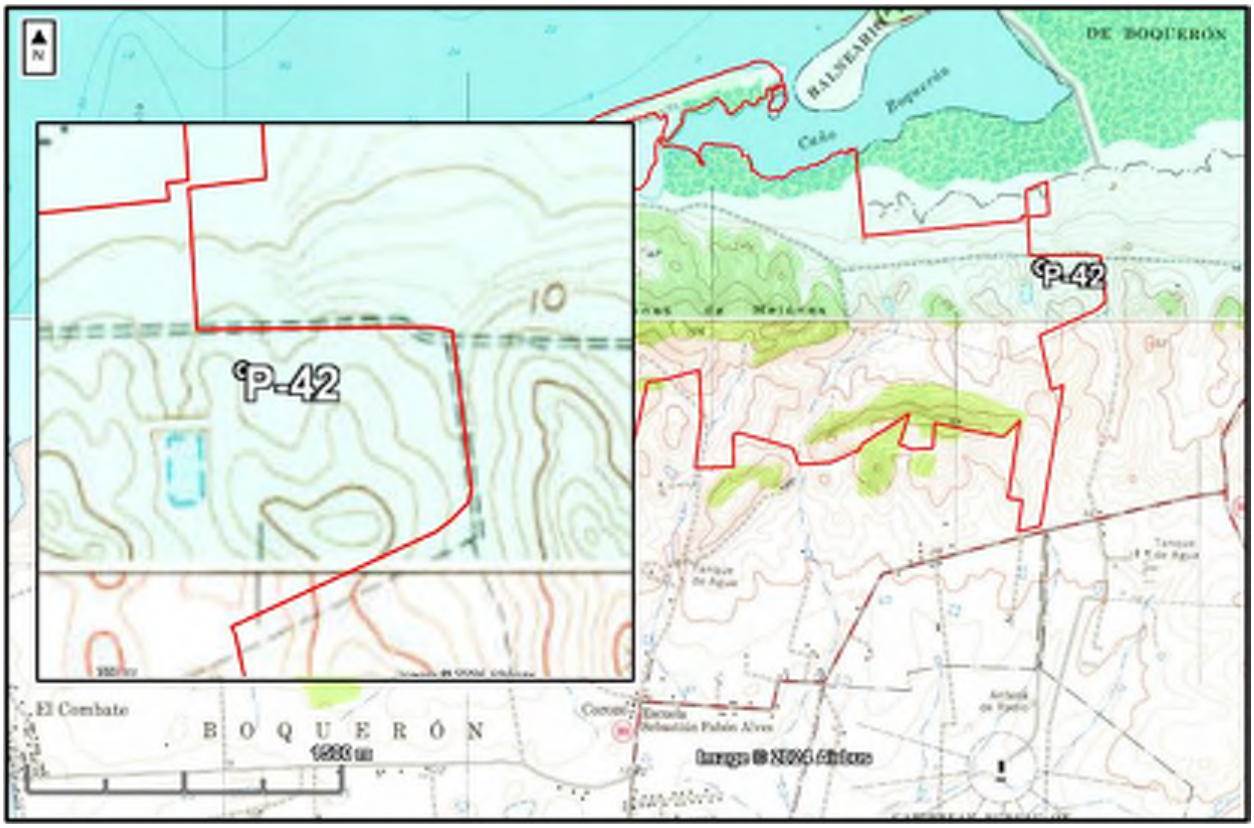


Figura 45. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-42 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 102. Fragmentos de almeja y concha en superficie de camino.

Foto 103. Fragmentos de almeja y concha.

P-43, concentración de fragmentos de almeja en tope de loma

Este sitio está localizado a 275m al Suroeste del yacimiento P-42, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99845, -67.16814 (Figura 46). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características generales previamente documentadas para la zona. El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie en el tope de una loma, bordeando un afloramiento de piedra caliza (fotos 104-105). El material se identifica sobre un área de 2m x 2m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

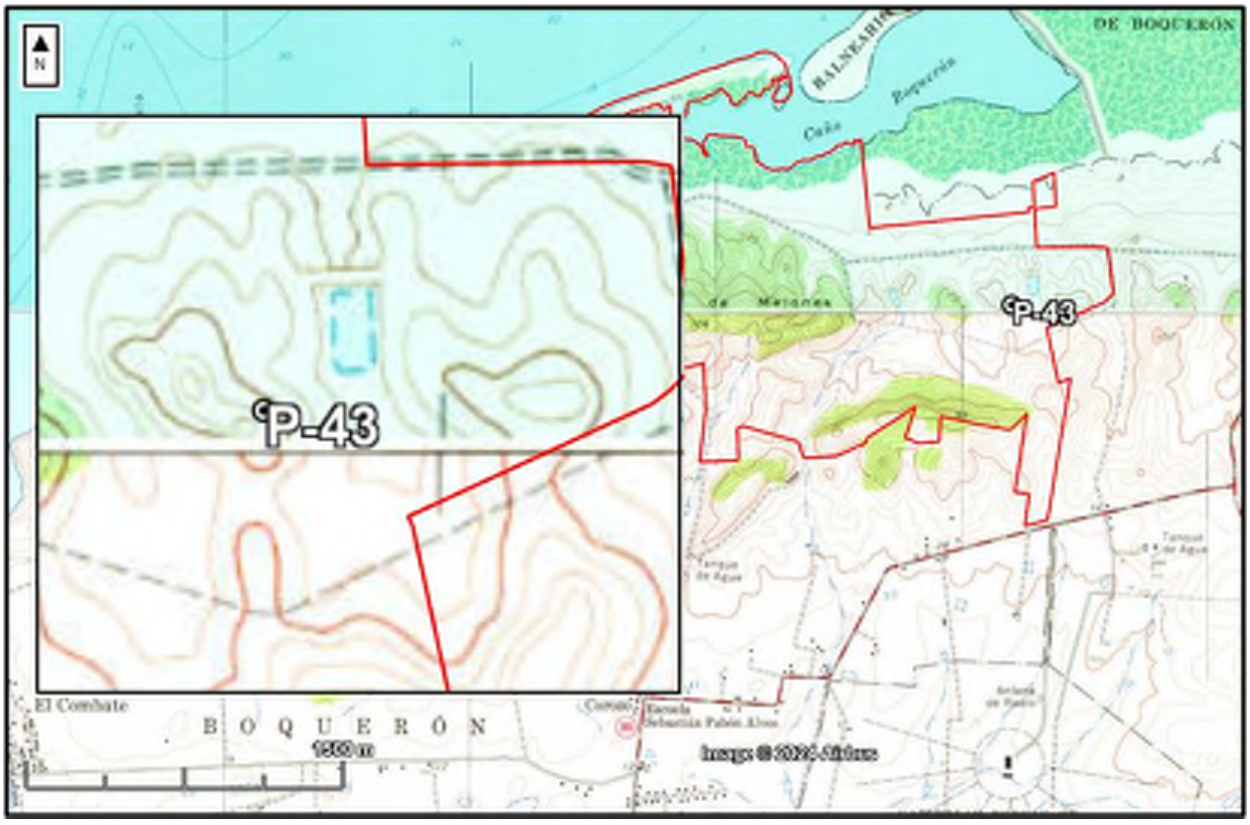


Figura 46. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-43 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 104. Concentración de fragmentos de almeja.

Foto 105. Concentración de fragmentos de almeja.

P-44, concentración de fragmentos de almeja en tope de loma

Este sitio está localizado a 200m al Norte-noroeste del yacimiento P-43, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas18.00020, -67.16863 (Figura 47), y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-170. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características. El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie en el tope de una loma (fotos 106-107). El material inicialmente se identifica sobre un área de 1x1m, pero luego se sigue identificando material por la ladera Norte hasta una distancia de 24m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea, y se identifica un fragmento de pedernal. El material identificado por la ladera hacia el Norte puede ser resultado de movimiento desde arriba por la acción de la gravedad y el intemperismo.

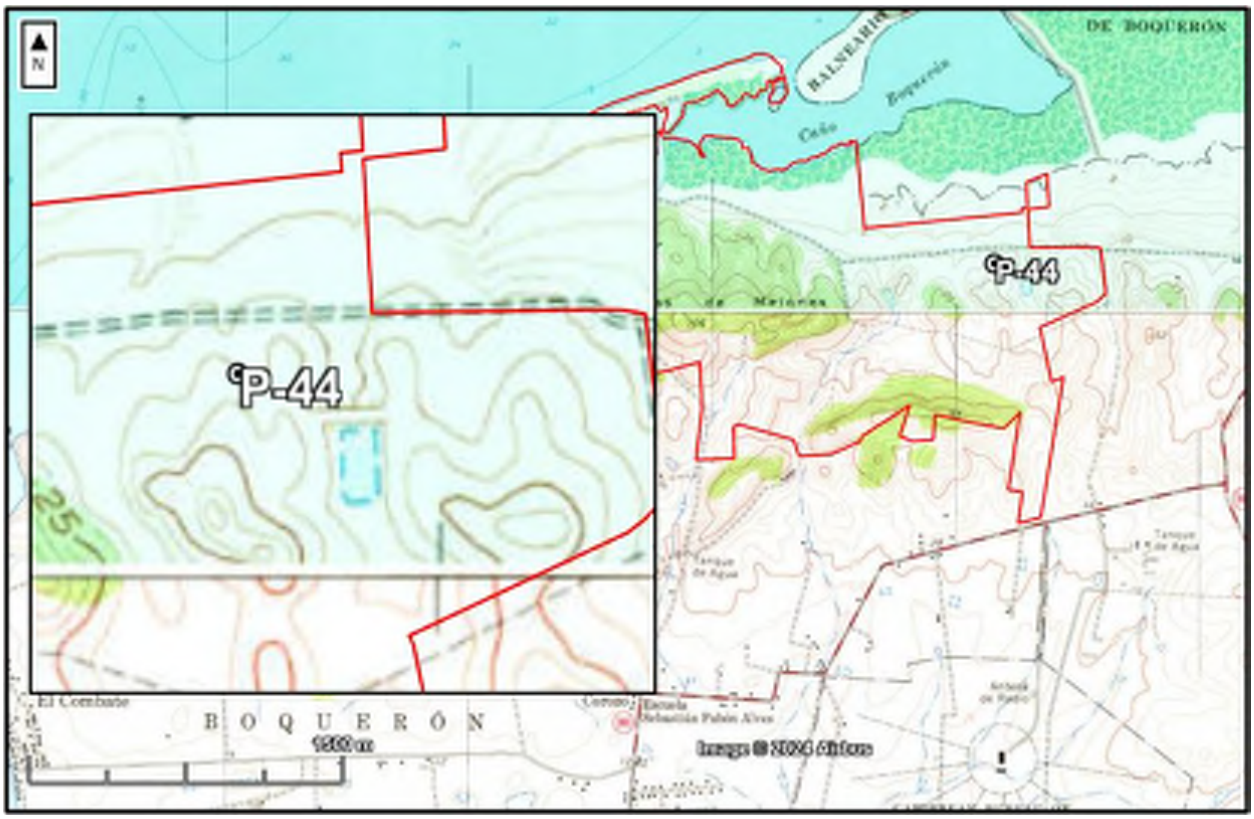


Figura 47. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-44 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 106. Concentración de fragmentos de almeja.

Foto 107. Fragmentos de almeja y pedernal.

P-45, concentración de fragmentos de almeja en superficie de camino

Este sitio está localizado a 108m al Oeste del yacimiento P-44, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.00001, -67.16970 (Figura 48), y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-170 (igual que el caso anterior). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características generales de la zona según previamente documentadas. El elemento consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie de un camino en la ladera Norte de una loma (fotos 108-109). El material inicialmente se identifica relativamente disperso sobre un camino de 1.50m de ancho, pero a la medida que se va ascendiendo, el material se concentra cerca del punto 17.999482, -67.169406. la presencia de material entre disperso y concentrado cubre una distancia de aproximadamente 70m lineales. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

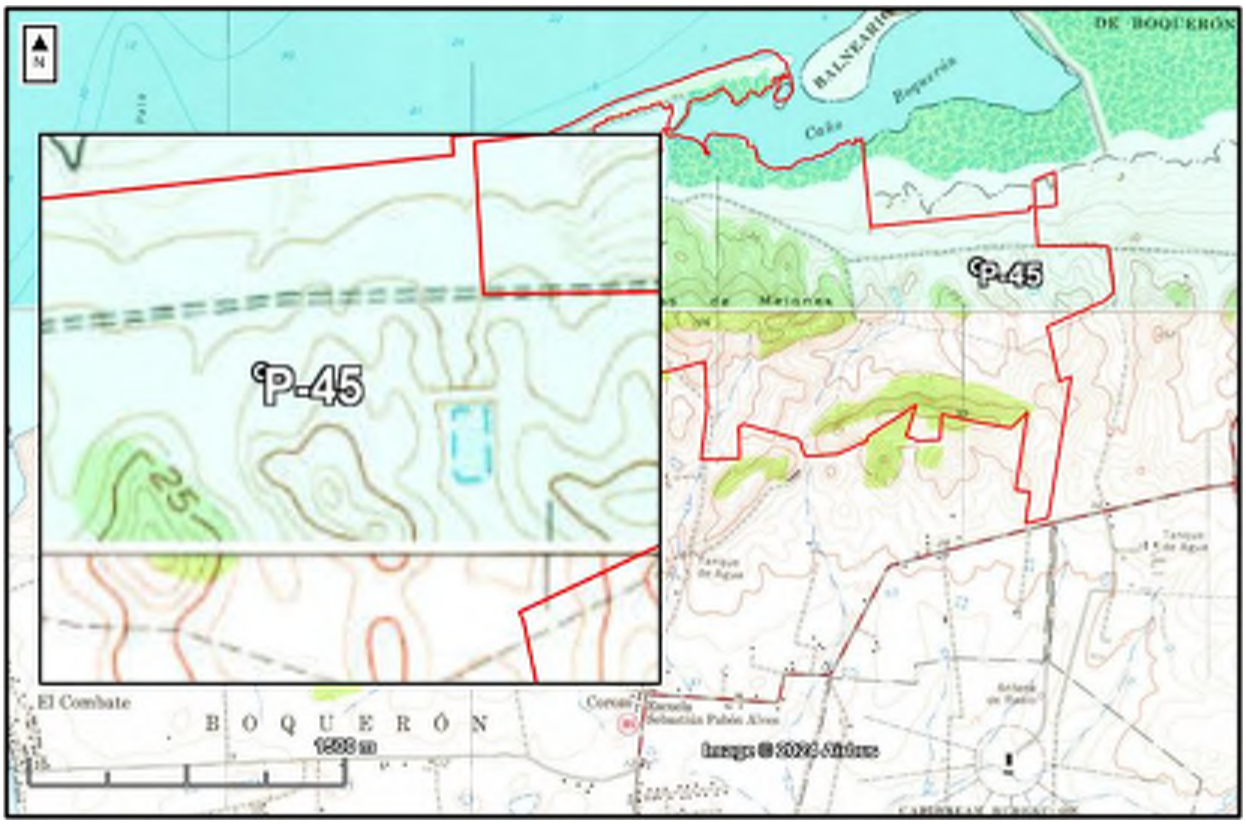


Figura 48. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-45 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 108. Fragmentos de almeja dispersos en superficie.

Foto 109. Fragmentos de almeja.

P-46, concentración de fragmento de almeja dispersos en tope de loma

Este sitio está localizado a 192m al Suroeste del sitio P-45, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99829, -67.17071 (Figura 49), y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-169. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características. El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie del tope de una loma (fotos 110-111). El material inicialmente se identifica relativamente disperso sobre un camino de 1.50m de ancho, pero a la medida que se va ascendiendo, el material se concentra cerca del punto 17.998181, -67.170880. La presencia de material entre disperso y concentrado cubre una distancia de aproximadamente 43m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea, aunque se identifica un espécimen intacto de Codakia.

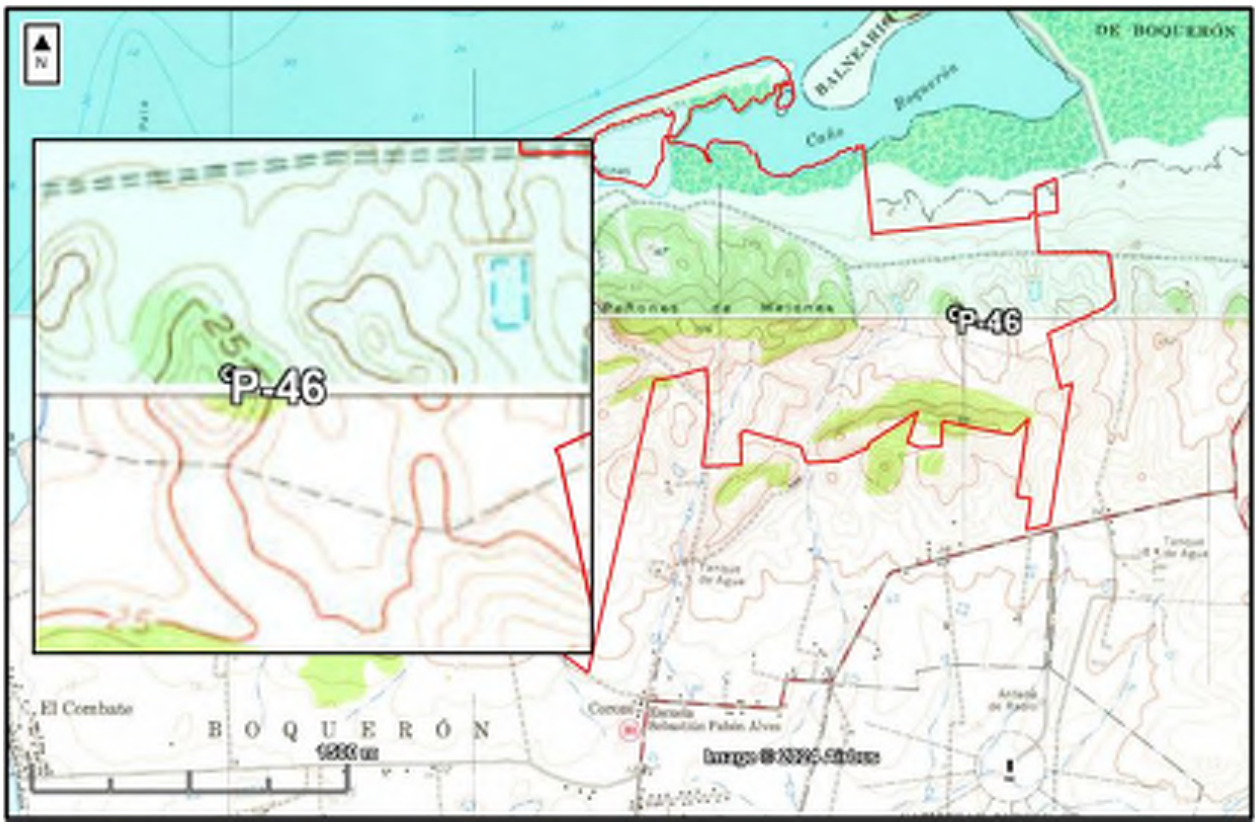


Figura 49. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-46 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 110. Fragmentos de almeja.

Foto 111. Fragmentos de almeja.

P-47, fragmentos de almeja dispersos en superficie

Este elemento está localizado a 110m al Norte del sitio P-46, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99957, -67.17107 (Figura 50), y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-168. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características. El elemento consiste en la presencia de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie cerca del tope de una loma. El material que se identifica está relativamente disperso sobre una distancia de aproximadamente 10m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

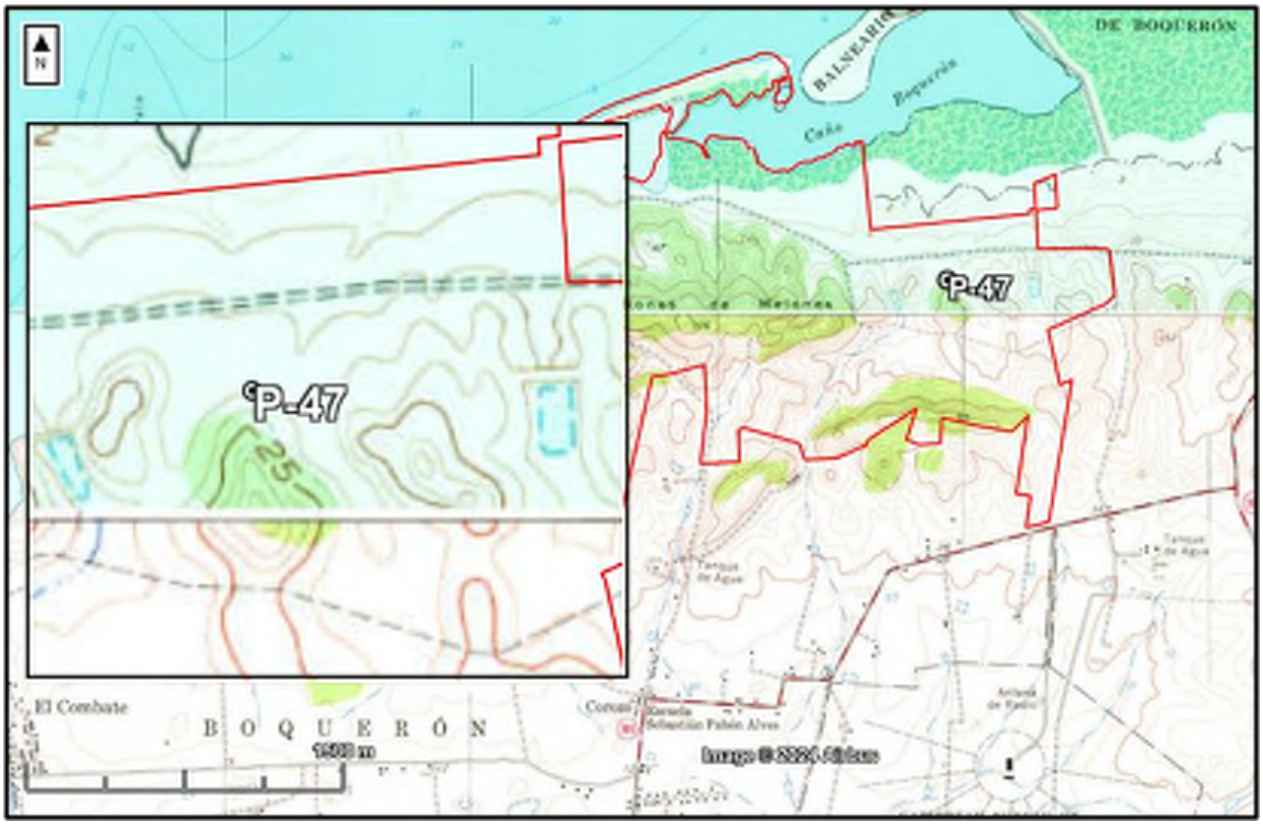


Figura 50. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-47 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 112. Fragmentos de almeja.

Foto 113. Fragmentos de almeja.

P-48, fragmentos de concha y almeja dispersos en tope de loma

Este sitio está localizado en uno de los topes del borde Noreste los Peñones de Melones, a 70m al Norte del elemento P-25, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.000556, -67.178194 (Figura 51), y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-157. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características. El terreno es pedregoso y el poco suelo intacto visible consiste en una capa de material pedregoso meteorizado con un color Munsell marrón de 7.5YR 4/4. El sitio consiste en una concentración de material de almeja meteorizada cubriendo la superficie en el tope de una loma (fotos 114-115). Inicialmente, se identifica la concentración en un área de 1x1m en la superficie plana del tope de la loma, luego se identifica material adicional disperso hasta una distancia de 37m. El material expuesto parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

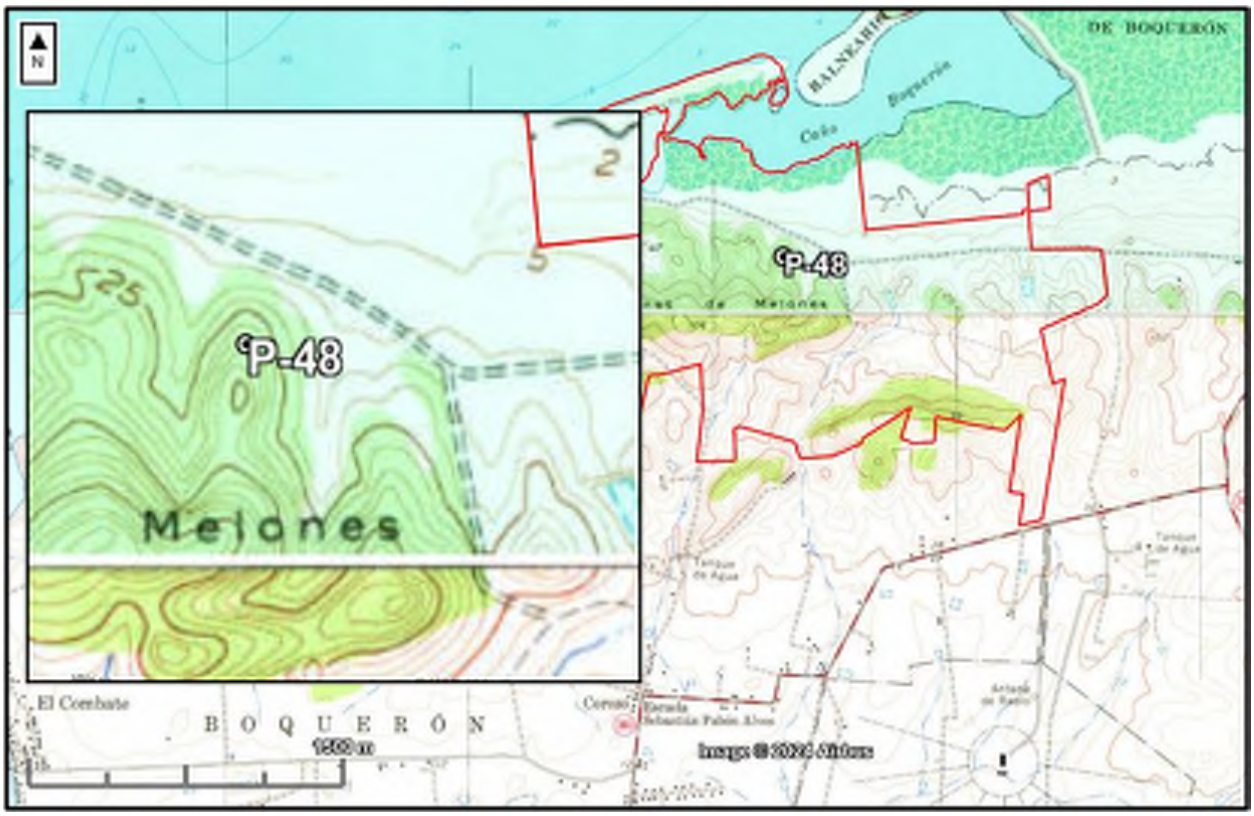


Figura 51. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-48 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 114. Fragmentos de almeja.

Foto 115. Fragmentos de almeja.

P-49, concentración de fragmentos de almeja en tope de loma

Este sitio está localizado a 150m al Oeste del yacimiento P-47, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99967, -67.17277 (Figura 143) y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-167. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características previamente documentadas para la zona. El sitio consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie en el tope de una loma (116-117). El material se identifica inicialmente sobre una superficie de 3x3m, pero le sigue identificando en los alrededores hasta una distancia de 10m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

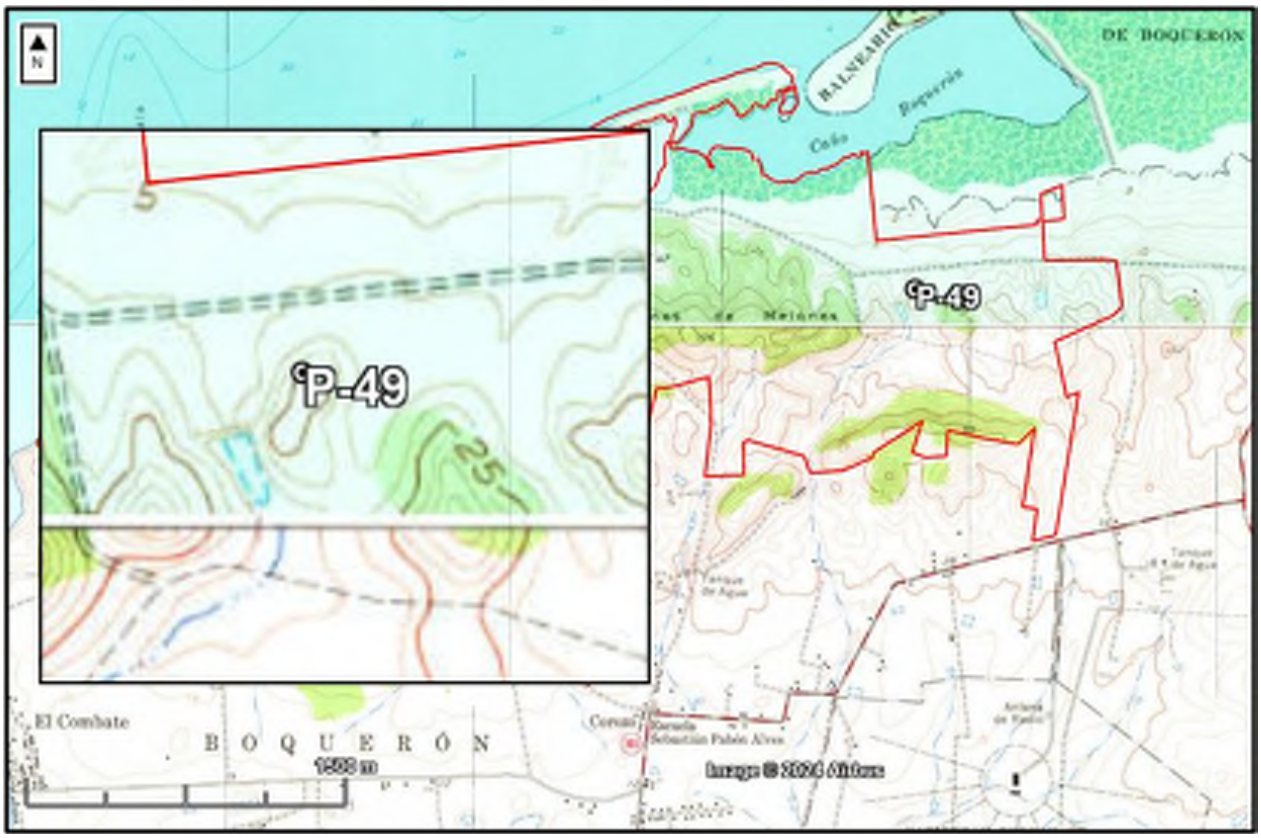


Figura 52. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-49 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 116. Fragmentos de almeja.

Foto 117. Fragmentos de almeja.

P-50, concentración de fragmentos de almeja en superficie

Este sitio está localizado a 83m al Sur del yacimiento P-49, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99889, -67.17233 (Figura 53), y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-167 (al igual que el anterior). Las condiciones del terreno tienen las mismas características generales de área documentadas para el resto de la zona. La ausencia de vegetación en esta loma, sin embargo, sugiere que por lo menos parte de la misma puede haber sido intervenida con maquinaria pesada recientemente. El elemento consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie en el tope y las laderas de una loma (fotos 118-119). El material se identifica sobre una superficie 37x10m. El material parece consistir mayormente en fragmentos de Crassostrea.

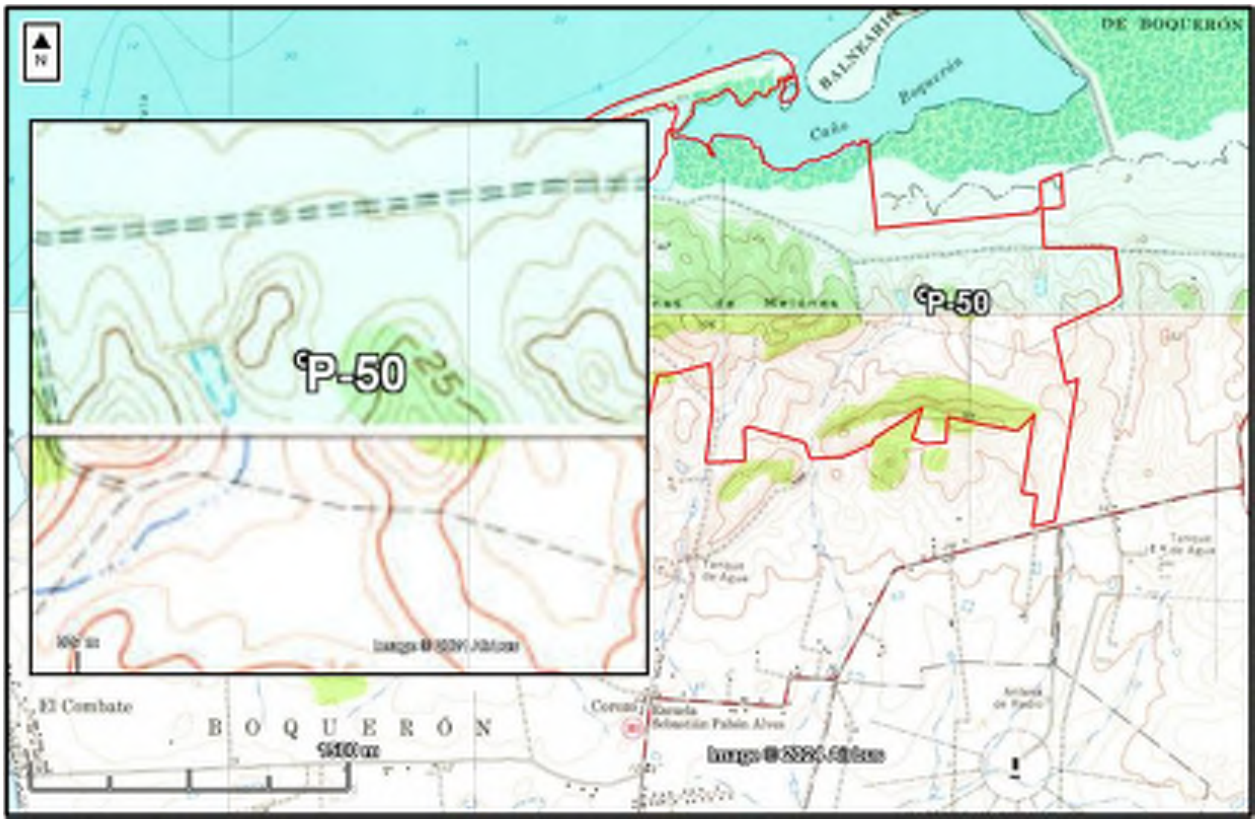


Figura 53. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-50 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 118. Fragmentos de almeja.

Foto 119. Fragmentos de almeja.

P-51, fragmentos de almeja dispersos en superficie

Este elemento está localizado en la esquina Noreste del proyecto, en las áreas de mangle donde el terreno colinda con los humedales de la Reserva de Vida Silvestre de Boquerón. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.00408, -67.16554 (Figura 54). El terreno consiste en una arcilla arenosa compacta con un Color Munsell marrón oscuro 10YR3/3 con gran cantidad de gravilla meteorizada. La vegetación del área consiste en una cubierta superficial de grama baja de humedal, y arbustos medianos de zona costera incluyendo majaguas. El sitio consiste en varios fragmentos de almeja meteorizada identificados en la superficie de un camino de 80cm de ancho (fotos 120-121). Los fragmentos se identifican sobre una distancia de 1m.

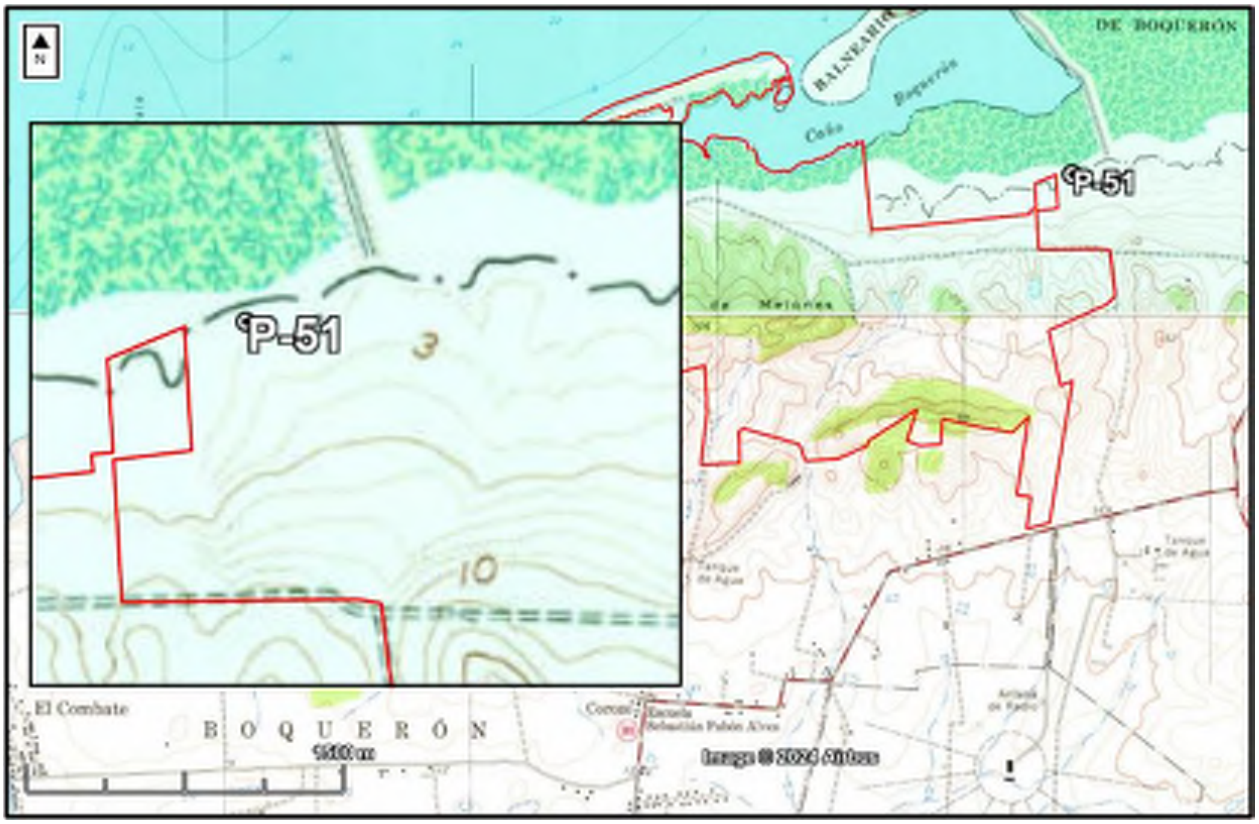


Figura 54. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-51 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 120. Fragmentos de almeja dispersos en superficie.

Foto 121. Fragmentos de almeja.

P-52, fragmentos de almeja dispersos en tope de loma

Este elemento está localizado 120m al Norte del sitio P-25, en uno de los topes del borde Noreste los Peñones de Melones que se caracterizan por la presencia de afloramientos de piedra caliza que forman promontorios con poca cubierta vegetal. El terreno es pedregoso y hay poco suelo intacto visible. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.998812 -67.178747 (Figura 55), y parece coincidir con el área general del yacimiento previamente identificado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-162. El suelo consiste en una capa de material pedregoso meteorizado con un color Munsell Marrón de 7.5YR 4/4. La vegetación del área consiste en una capa densa de arbustos y arboles de hábitat de bosque seco incluyendo Almacigo y varios tipos de cactus. El sitio consiste en la presencia de material de almeja meteorizada cubriendo una superficie de 1x1m (foto 122-123). Entre el material identificado, se encuentran varios especímenes intactos de Crassostrea y Codakia. En adición al material identificado en el tope de la loma, se continúan encontrando fragmentos en la superficie de la ladera por una distancia de 74m. Entendemos que este material puede ser resultado de la acción de la gravedad y el intemperismo sobre el material del tope.

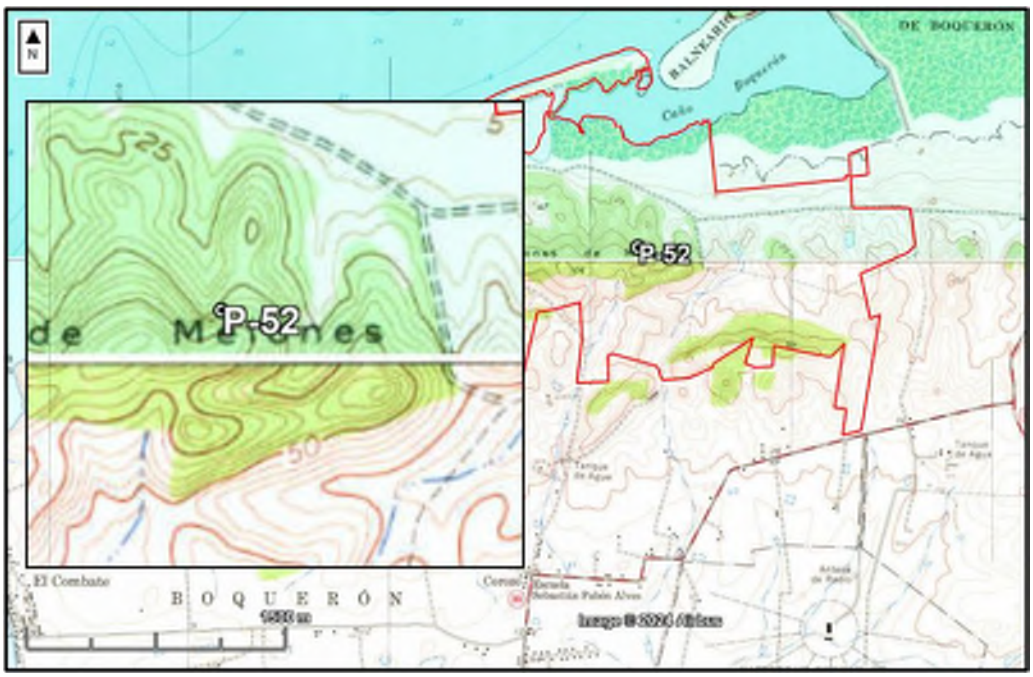


Figura 55. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-52 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 122. Fragmentos de almeja.

Foto 123. Fragmentos de almeja.

P-53, Fragmentos de almeja dispersos en tope de loma

Este sitio está localizado 70m al Oeste del yacimiento P-52, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.998483, -67.180311 (Figura 56). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características anteriormente documentadas para la zona general. El sitio consiste en la presencia de material de almeja meteorizada cubriendo la superficie alrededor de un promontorio de afloramiento de piedra caliza, y en las superficies aledañas hasta una distancia de 63m hacia el Oeste (foto 124-125). Entre el material identificado, se encuentran varios especímenes intactos de Crassostrea.

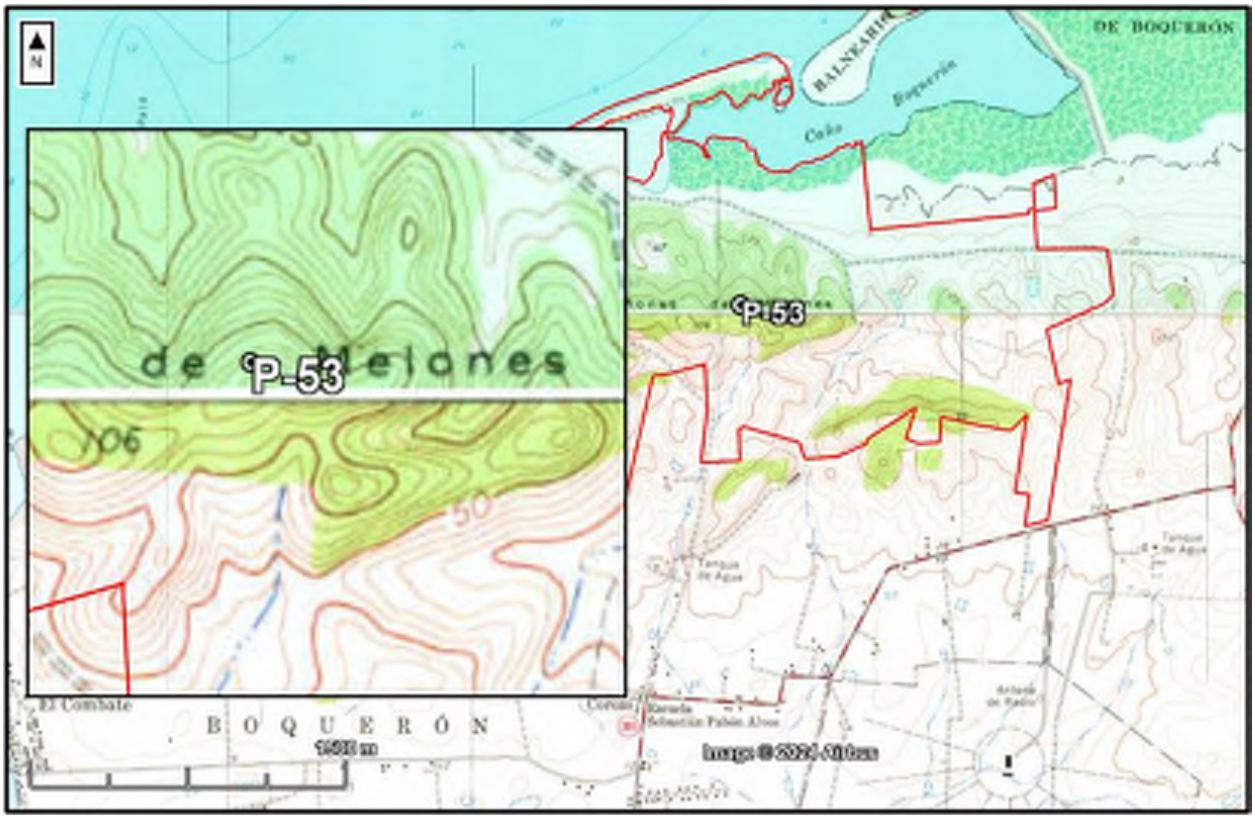


Figura 56. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-53 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 124. Fragmentos de almeja.

Foto 125. Fragmentos de almeja.

P-54, fragmentos de almeja disperso en superficie

Este sitio está localizado en la ladera Norte de una de las lomas ubicadas en el extremo Sureste de los Peñones de Melones. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99410, -67.17593 (Figura 57). Esta sección de los Peñones está caracterizada por un afloramiento de peñascos masivos en el tope de la ladera Norte. El terreno en esta área consiste en una arcilla polvorienta compacta con un Color Munsell marrón amarillento 10YR 5/6. La vegetación consiste en una cubierta de grama baja y una cubierta densa de bosque maduro con ejemplares grandes de aroma, almácigo y otras especies comunes a climas de bosque seco. El sitio consiste en varios fragmentos de almeja meteorizada presentes sobre la superficie en un área de 2m x 2m (fotos 126-127).

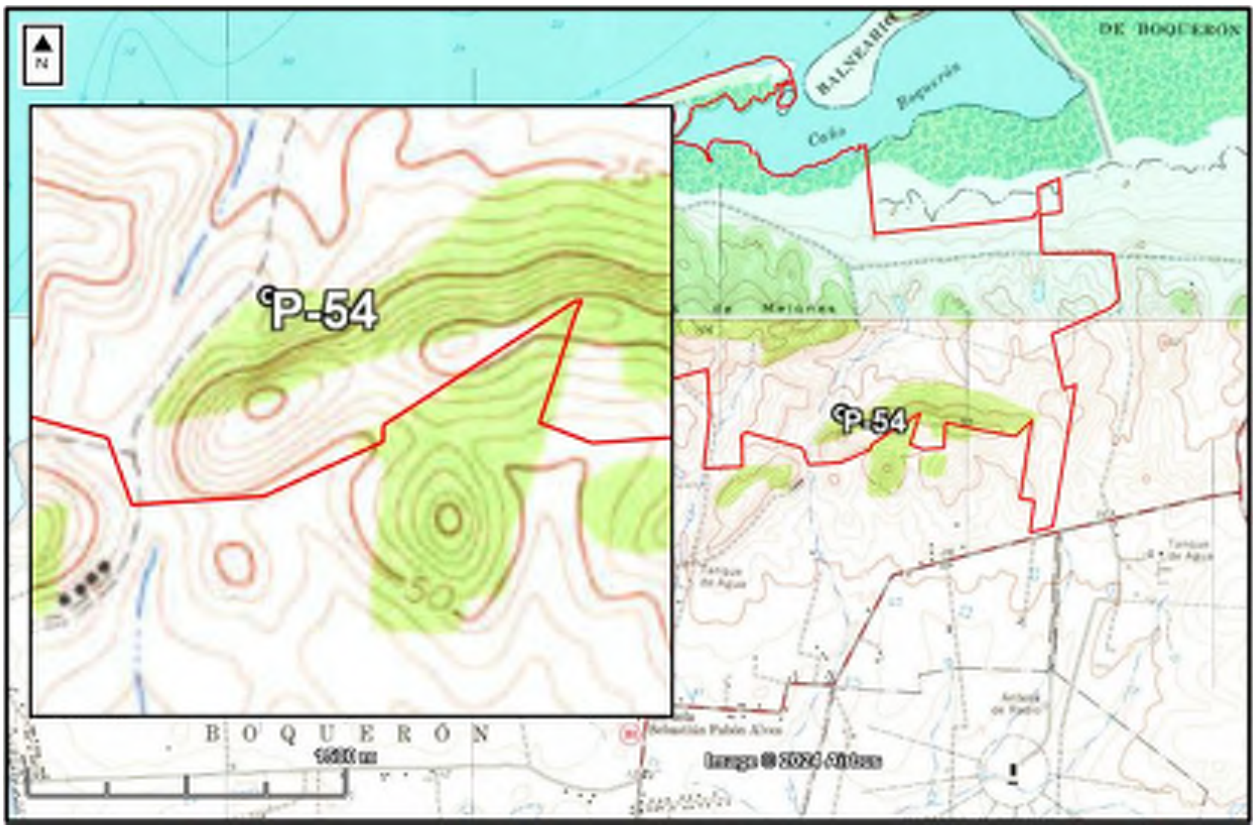


Figura 57. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-54 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 126. Fragmentos de almeja.

Foto 127. Fragmentos de almeja.

P-55, fragmentos de almeja, concha y cerámica disperso en tope de loma

Este sitio está localizado en una de las lomas del Sureste de los Peñones de Melones, en una parcela que en la actualidad se encuentra en uso para pastoreo de ganado. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99346, -67.17946 (Figura 58), y parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-200. La presencia de las reses resulta en un terreno compacto con una capa baja de grama, y arbustos de aroma esparcidos. El suelo consiste en arcilla polvorienta compacta con un Color Munsell marrón amarillento 10YR5/6. El sitio consiste en una agrupación de fragmentos de almeja y concha identificados en el tope de una loma sobre un área de 14m de diámetro (128-129). Entre los materiales identificados, hay varios ejemplares intactos de Anadara y Codakia, y varias posibles herramientas de Strombus. Aquí se identifica, en el punto 17.993461, -67.179453, un fragmento de cerámica indígena. El mismo consiste en un fragmento semi-rectangular de 1.8x1.5cm con un grosor de 6mm.

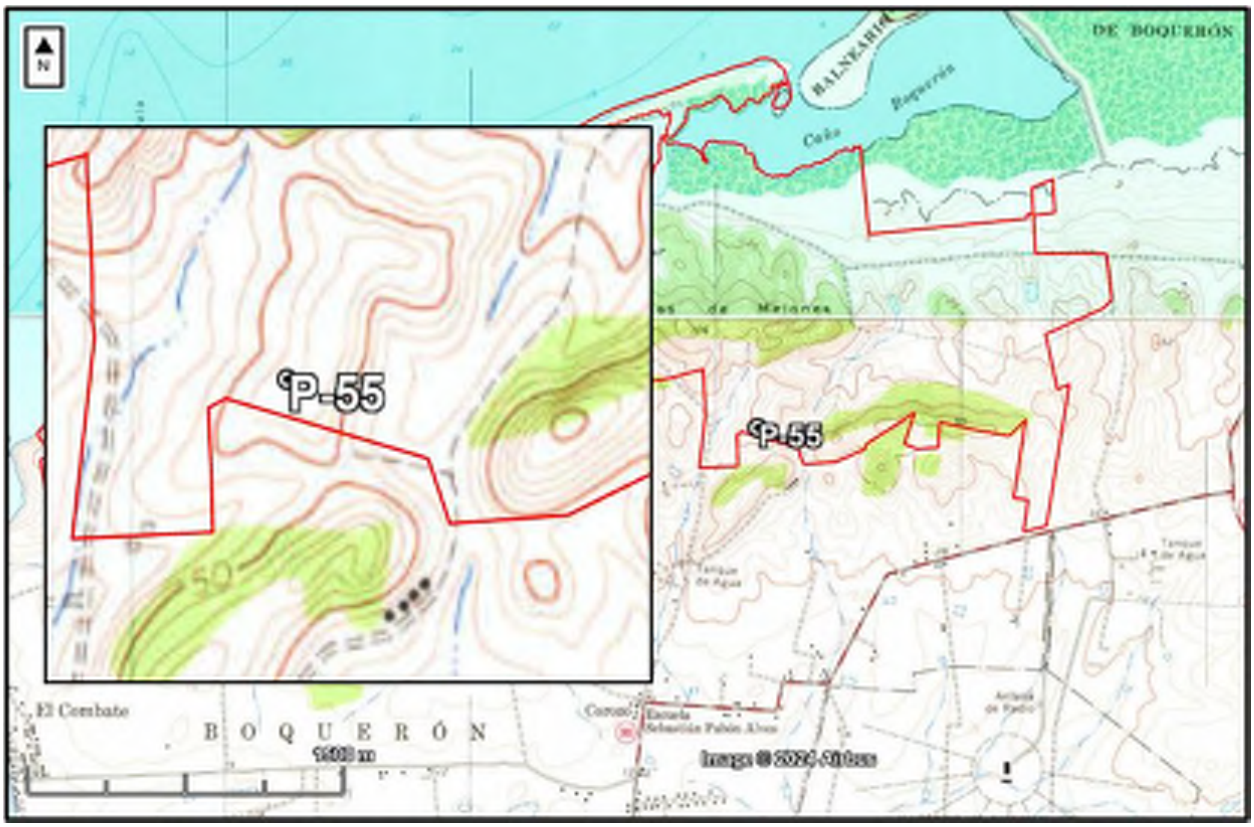


Figura 58. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-55 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 128. Fragmentos de almeja y concha.

Foto 129. Fragmento de cerámica prehistórica.

P-56, fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma

Este sitio está localizado 80m al Oeste del sitio P-55, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.993345, -67.180198 (Figura 59). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características generales del área previamente documentadas. El sitio consiste en varios fragmentos de concha dispersos sobre un área de 2x3m cerca del tope de una loma (fotos 130-131). El material parece ser mayormente de alguna variedad de Strombus.

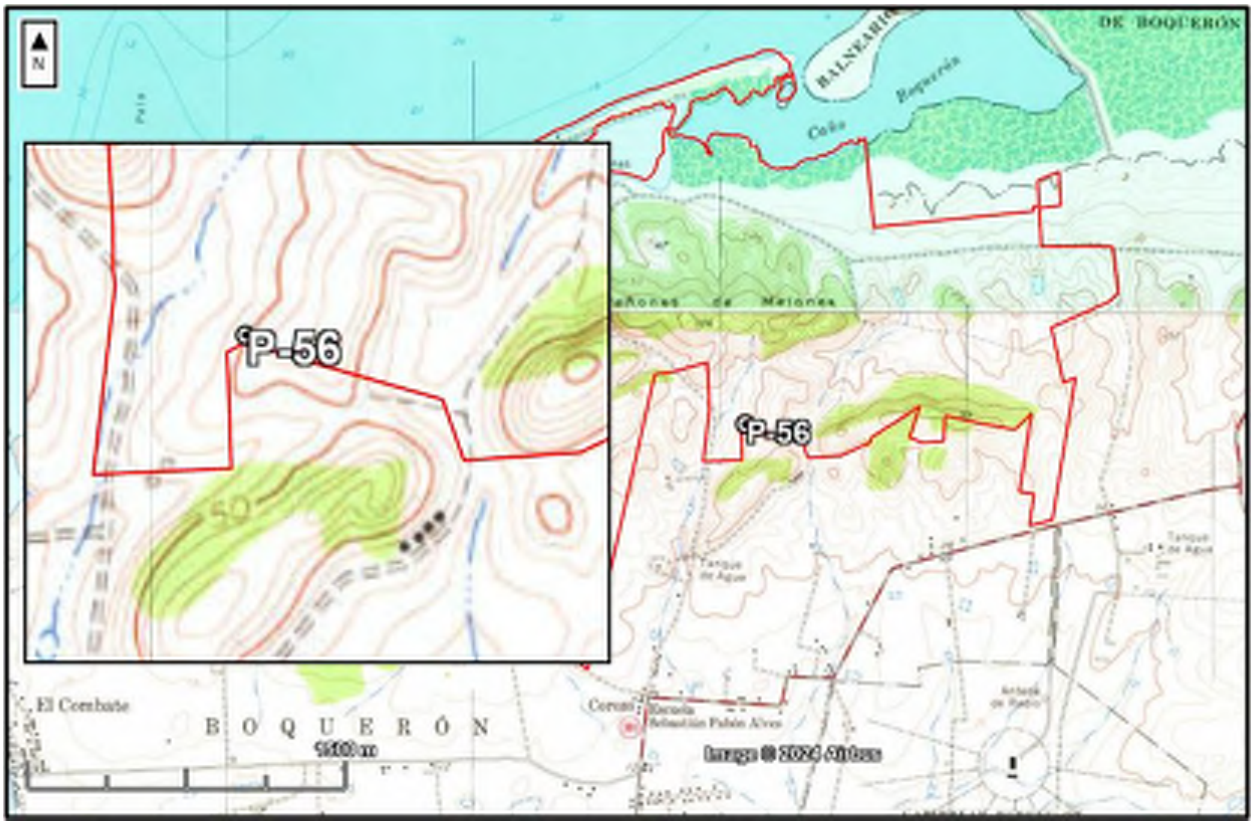


Figura 59. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-56 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 130. Fragmentos de almeja y concha.

Foto 131. Fragmentos de almeja y concha**.**

P-57, fragmentos de concha y pedernal en tope de loma

Este sitio está localizado 350m al Noroeste del sitio P-56, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.996220, -67.181791 (Figura 60), y parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-198. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características de la zona general según previamente documentadas. El elemento consiste en un fragmento de Murex y una posible herramienta de pedernal sobre la superficie en el tope de una loma (foto 132). Los materiales se identifican en un área de 40x10cm.

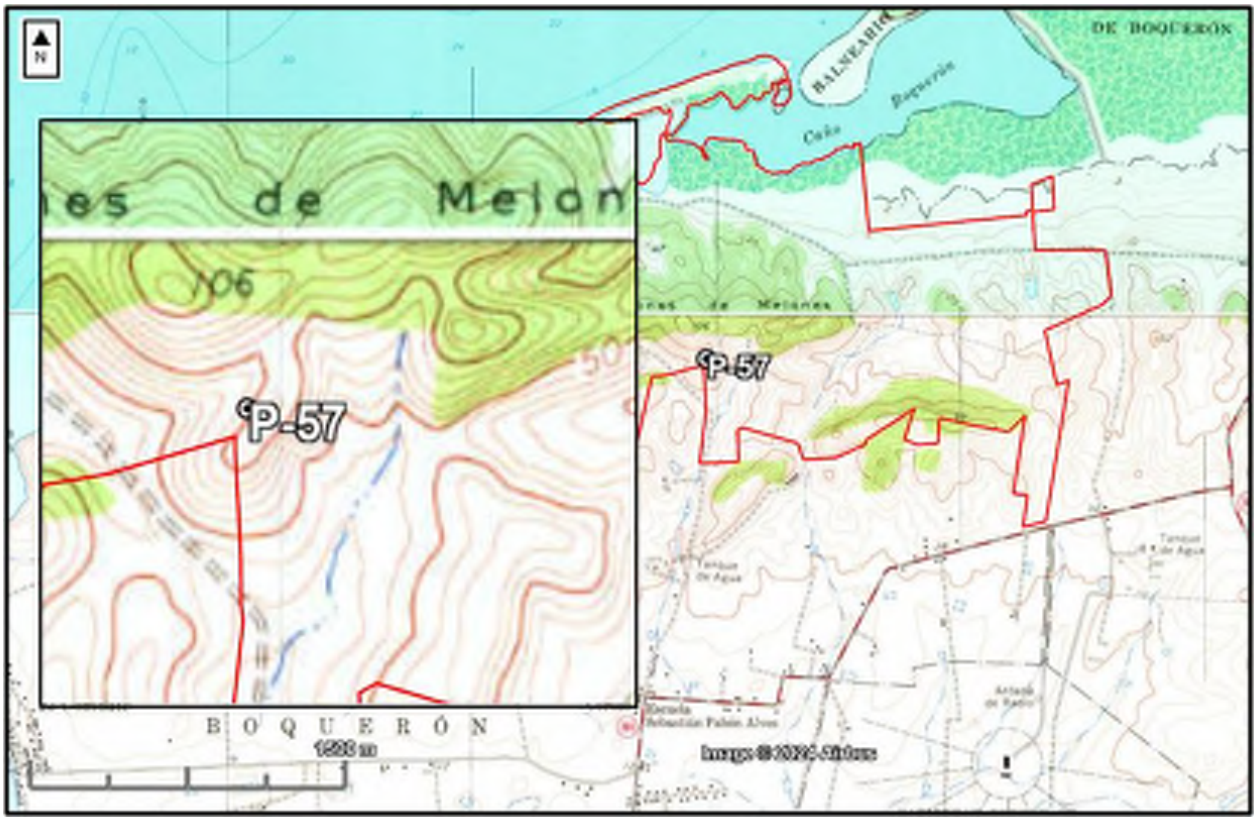


Figura 60. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-57 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 132. Fragmentos de concha y pedernal.

P-58, fragmento disperso de concha en tope de loma

Este sitio está localizado en el tope de una de las lomas más altas de los Peñones de Melones. Se ubica a 440m al Noroeste del elemento P-57, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99832, -67.18534 (Figura 61). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características previamente documentados para la zona en general. Por la condición de los caminos, la ausencia de vegetación densa en el tope y el nivelamiento del mismo, es evidente que parte del área ha sido intervenida con maquinaria pesada. El elemento consiste en la presencia de fragmentos de almeja dispersos sobre la superficie en el tope de una loma (fotos 133-134). Los materiales se identifican en un área de 20m de diámetro.

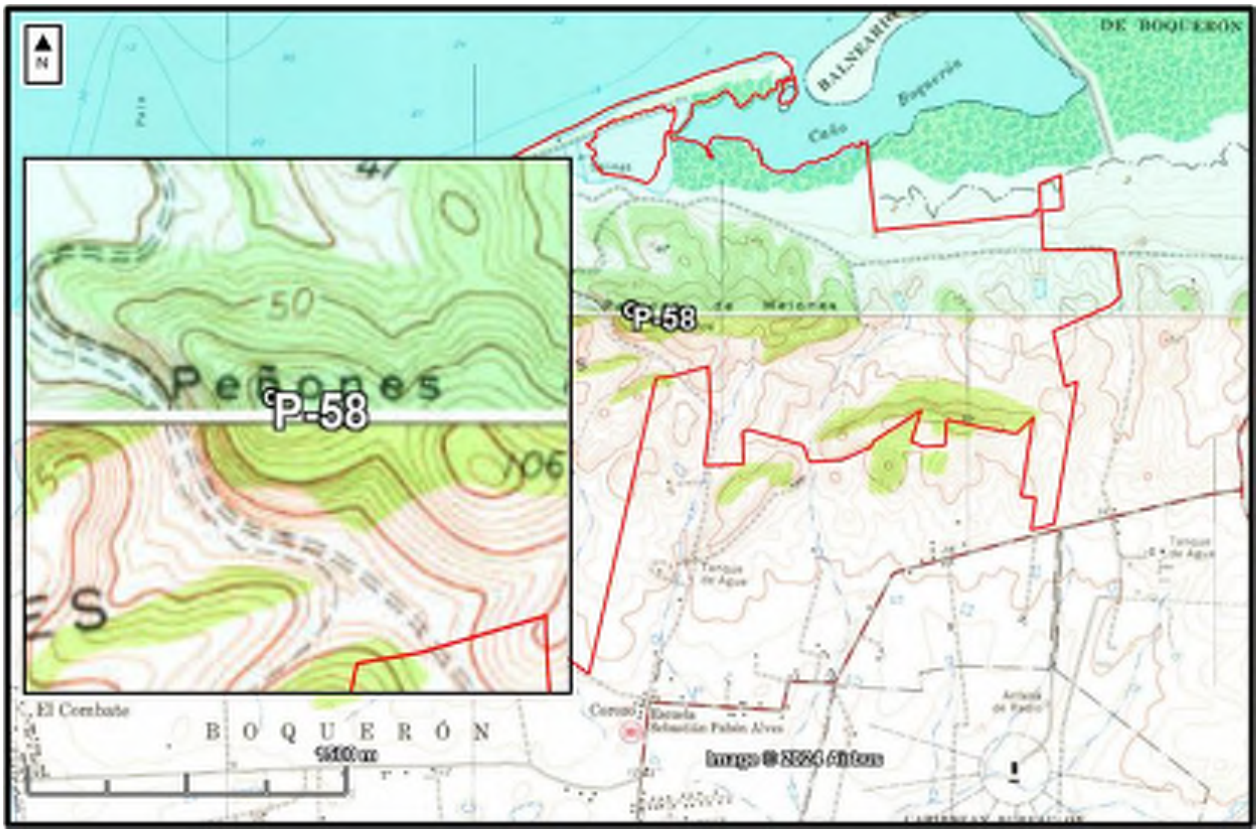


Figura 61. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-58 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 133. Fragmentos de concha y almeja.

Foto 134. Fragmentos de concha y almeja.

P-59, fragmentos dispersos de almeja en tope de loma

Este sitio está localizado 235m al Noroeste del elemento P-53, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99769, -67.18268 (figura 153), y parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-161. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características de la zona general según previamente documentadas. El elemento consiste en la presencia de material de almeja meteorizada cubriendo la superficie de un camino en el tope de una loma. El material se identifica sobre el camino de 70cm de ancho por una distancia de 10m (fotos 135-136). Entre el material identificado, se encuentran varios especímenes intactos de Crassostrea.

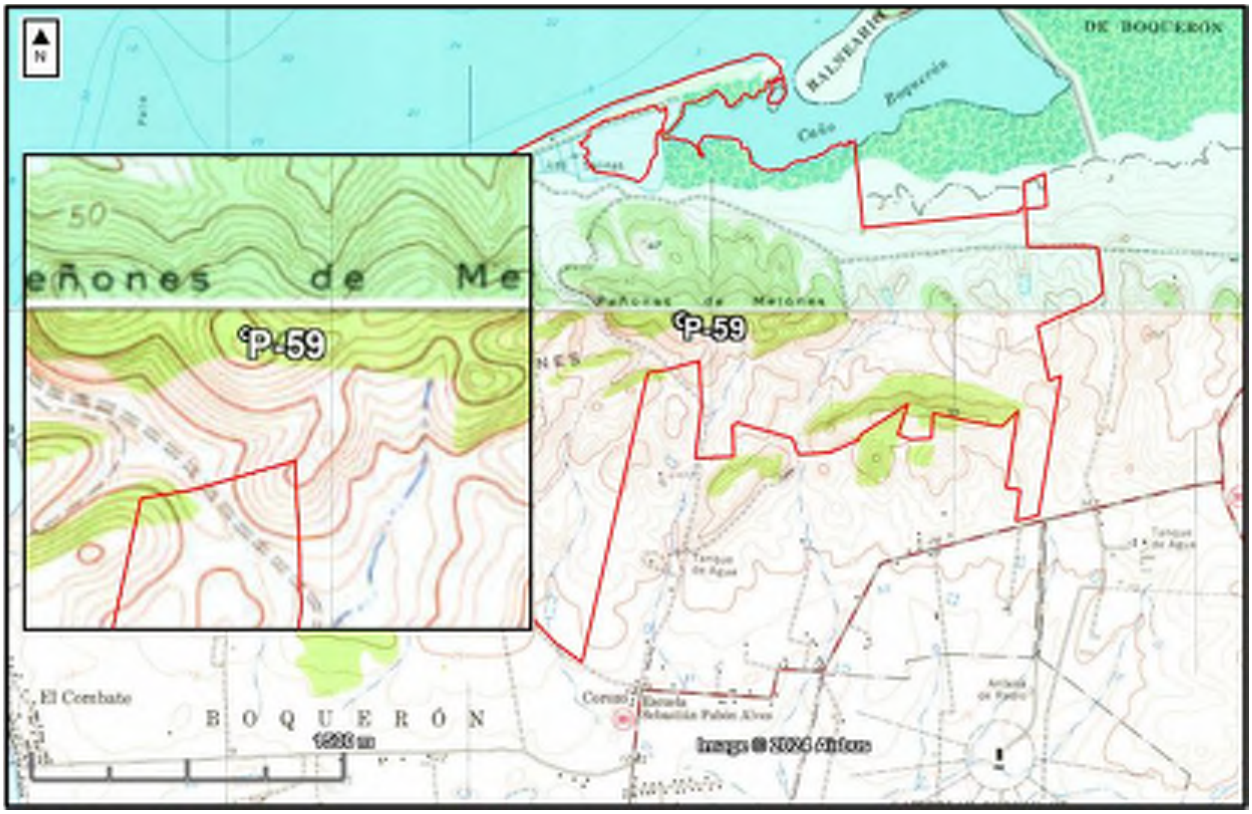


Figura 62. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-59 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 135. Fragmentos de concha y almeja.

Foto 136. Fragmentos de concha y almeja.

P-60, fragmentos de almeja disperso en tope de loma

Posiblemente asociado al sitio P-53, previamente documentado. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99846, -67.18032 (Figura 63). Presenta materiales de almejas y conchas dispersos en el tope de una loma (fotos 137-138).

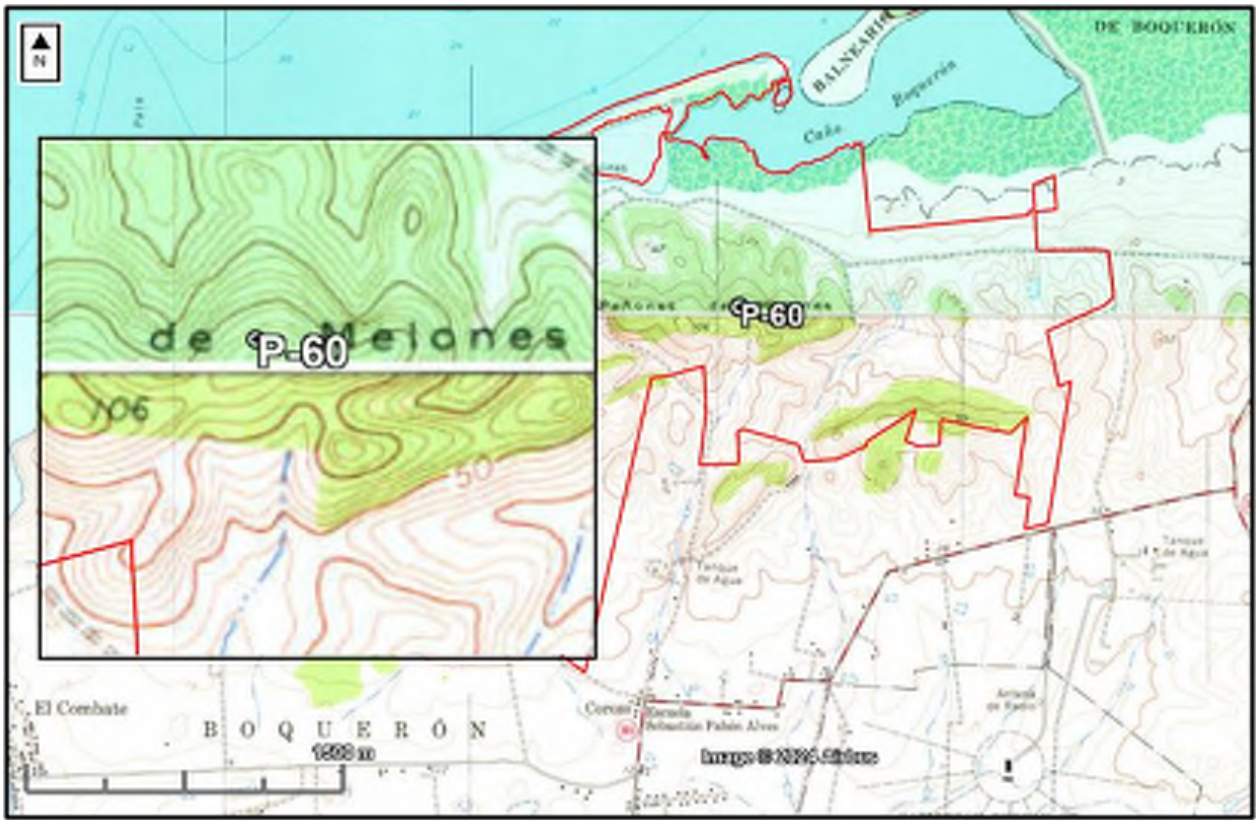


Figura 63. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-60 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 137. Fragmentos de almeja dispersos en superficie.

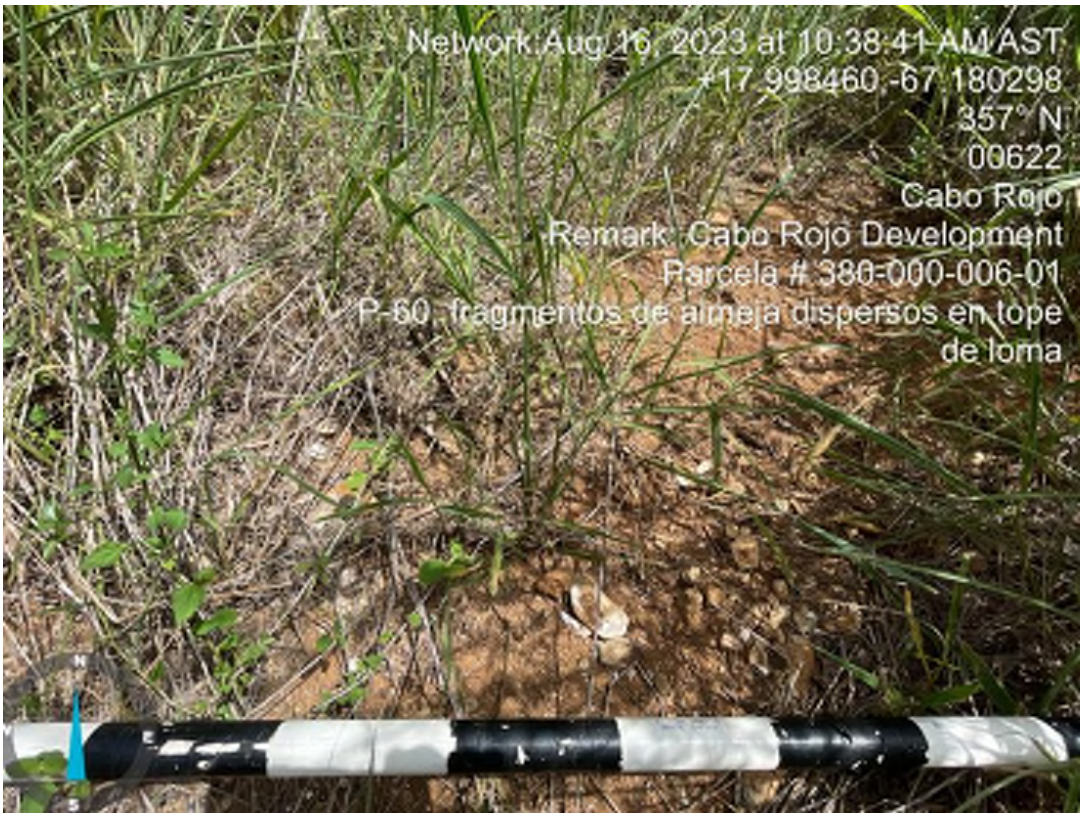


Foto 138. Fragmentos de almeja.

P-61, concentración de fragmentos de almeja y pedernal en tope de loma

Este sitio está localizado 37m al Nororte del yacimiento P-57, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.996537, -67.181685 (Figura 64, y parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-188. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características. El elemento consiste en una concentración de fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie en el tope de una loma, y varias posibles herramientas de pedernal asociadas (foto 139-140). Los materiales se identifican sobre un área de 40x6m.

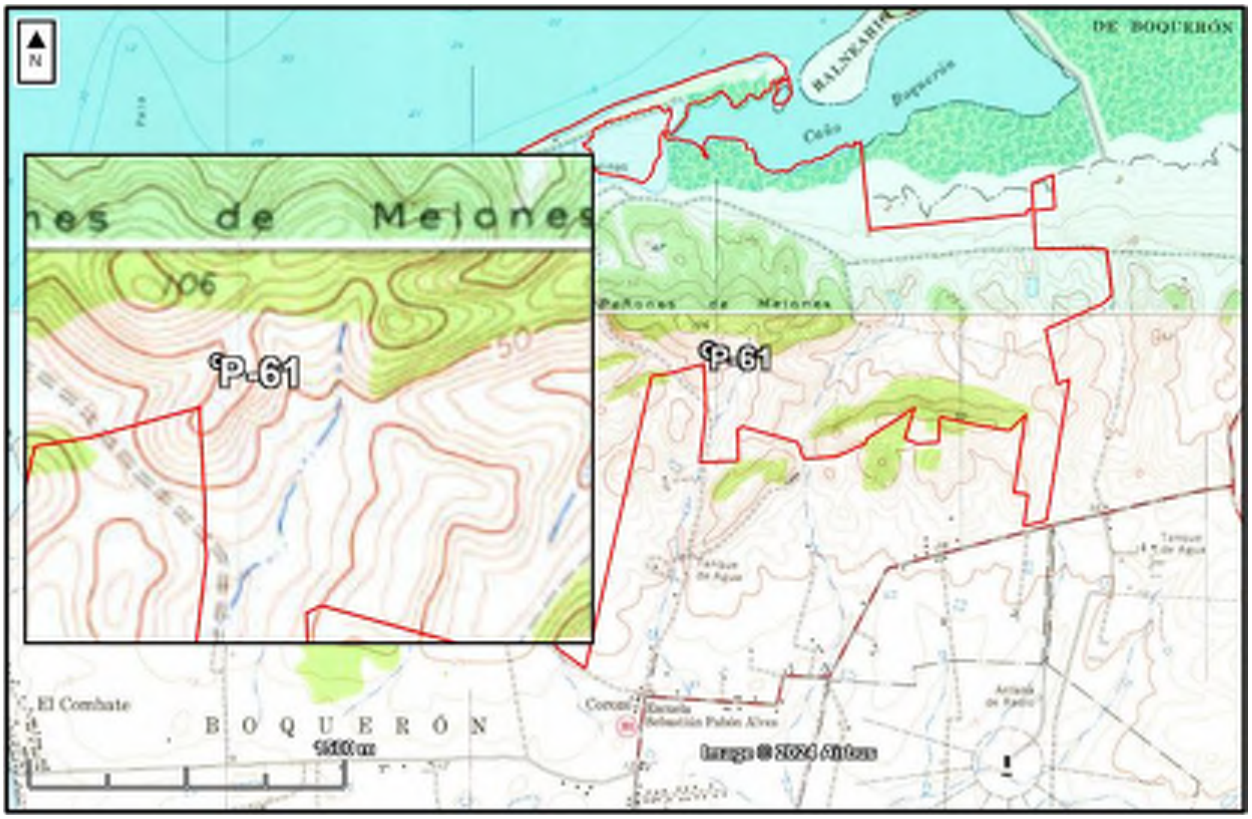


Figura 64. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-61 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 139. Fragmentos de pedernal y almeja.

Foto 140. Fragmentos de pedernal y almeja.

P-62, residuario de fragmentos de almeja y concha en área de humedal

Este conchero denso está localizado en el borde del humedal del Noreste del proyecto, cerca de la colindancia con la Reserva de Vida Silvestre de Boquerón. Al Sur de los mangles del Caño de Boquerón. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.0027400, -67.1785100 (Figura 65), y parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-150. El área está rodeada de vegetación de humedal/mangle costero. El terreno hacia el Norte y Este está anegado, y forma la colindancia con el humedal. Hacia el Oeste y Sur, el terreno se forma una ladera cuya superficie está completamente cubierta de material marino mixto (fotos 141-142). El material incluye fragmentos y ejemplares intactos de varias especies entre las que predomina la Crassostrea. El grosor visible del material es de 40cm. El área visible de cubierta de material es de aproximadamente 10x10m.

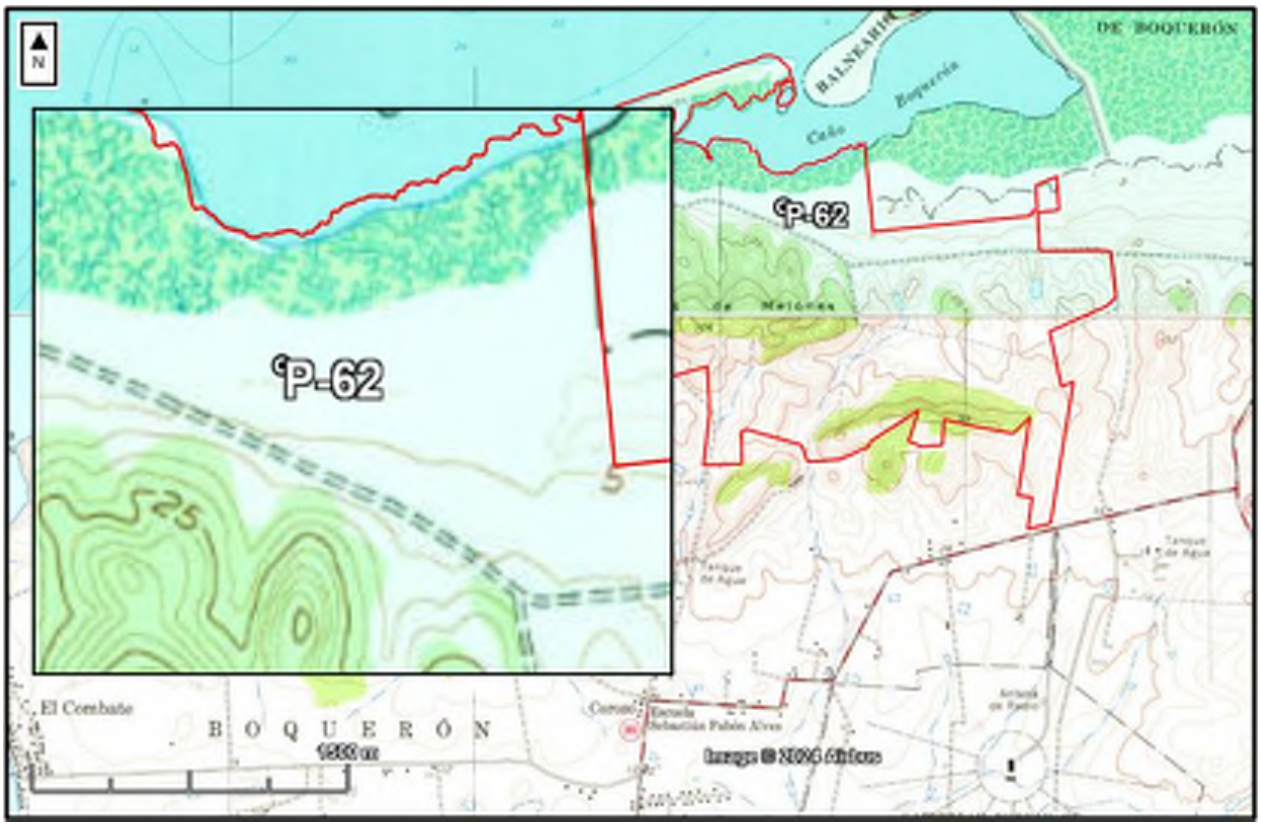


Figura 65. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-62 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 141. Concentración de fragmentos de concha y almeja.

Foto 142. Concentración de fragmentos de concha y almeja.

P-63, concentración de fragmentos de almeja en tope de loma

Este sitio está localizado 275m al Noroeste del yacimiento P-59, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.000633, -67.183343 (Figura 66), y parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-160. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características de la zona según previamente documentados. Esta loma tiene un afloramiento de piedra caliza en el tope. El elemento consiste una concentración de material de almeja y concha meteorizada cubriendo la superficie en el tope de una loma y en los caminos de las laderas aledañas. El material se identifica sobre el camino de 1m de ancho por una distancia de aproximadamente 100m (fotos 143-144). Entre el material identificado, se encuentran varios especímenes intactos de Crassostrea y Murex. En adición al material marino, se identifican varias posibles herramientas de pedernal.

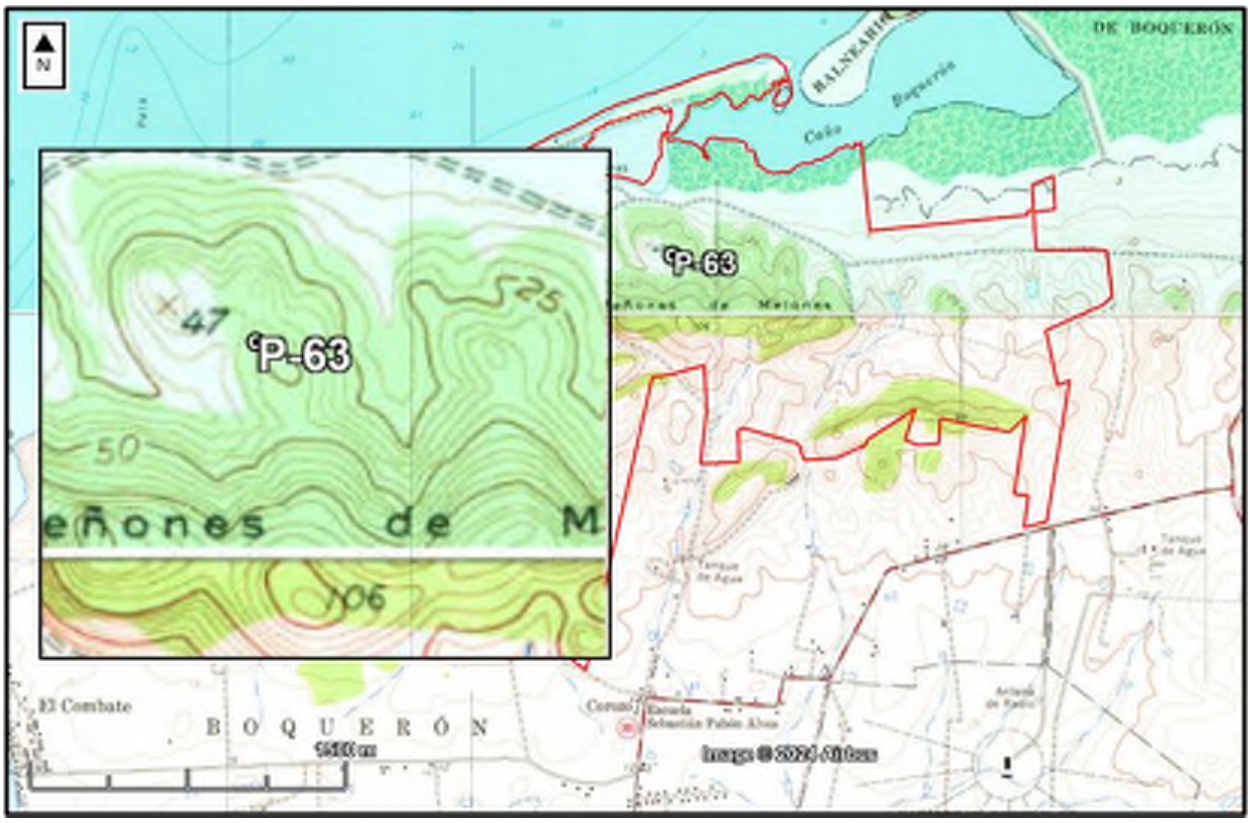


Figura 66. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-63 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 143. Concentración de fragmentos de almeja.

Foto 144. Concentración de fragmentos de almeja.

P-64, concentración de fragmentos de almeja y concha en tope de loma

Este sitio está localizado sobre una de las lomas bajas ubicadas en el Norte-este de los Peñones de Melones. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.001691, -67.186410 (figura 158). De aquí el terreno baja hacia el norte al borde del humedal que bordea el sur del Caño de Boquerón (Caño Rincón). Esta parcela sirve en la actualidad de área activa de pastoreo de ganado por lo cual la vegetación está esparcida, y la cubierta vegetal consiste mayormente de grama baja. El terreno del área consiste en una arcilla polvorienta compacta con un Color Munsell marrón amarillento 10YR5/6 con una abundancia de gravilla meteorizada. El elemento consiste en una concentración de material marino meteorizado mixto sobre el tope de una loma y en las laderas circundantes (145-146). En el tope de la loma hay un afloramiento de piedra caliza con brotes de cuarzo, y se identifican varios fragmentos de pedernal. El material parece consistir mayormente de fragmentos de Crassostrea, aunque se identifican algunos ejemplares intactos de Anadara. El sitio cubre un área de aproximadamente 70m de diámetro.

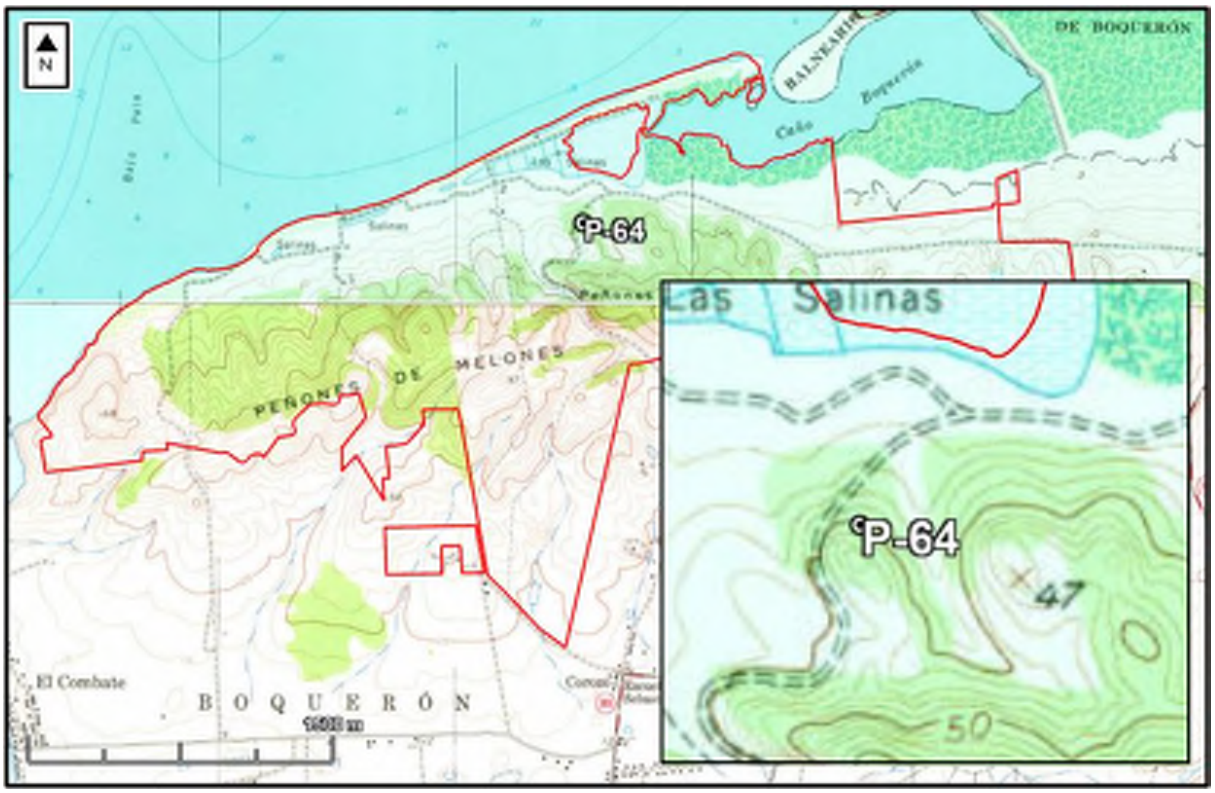


Figura 67. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-64 y el perímetro del proyecto en línea roja.

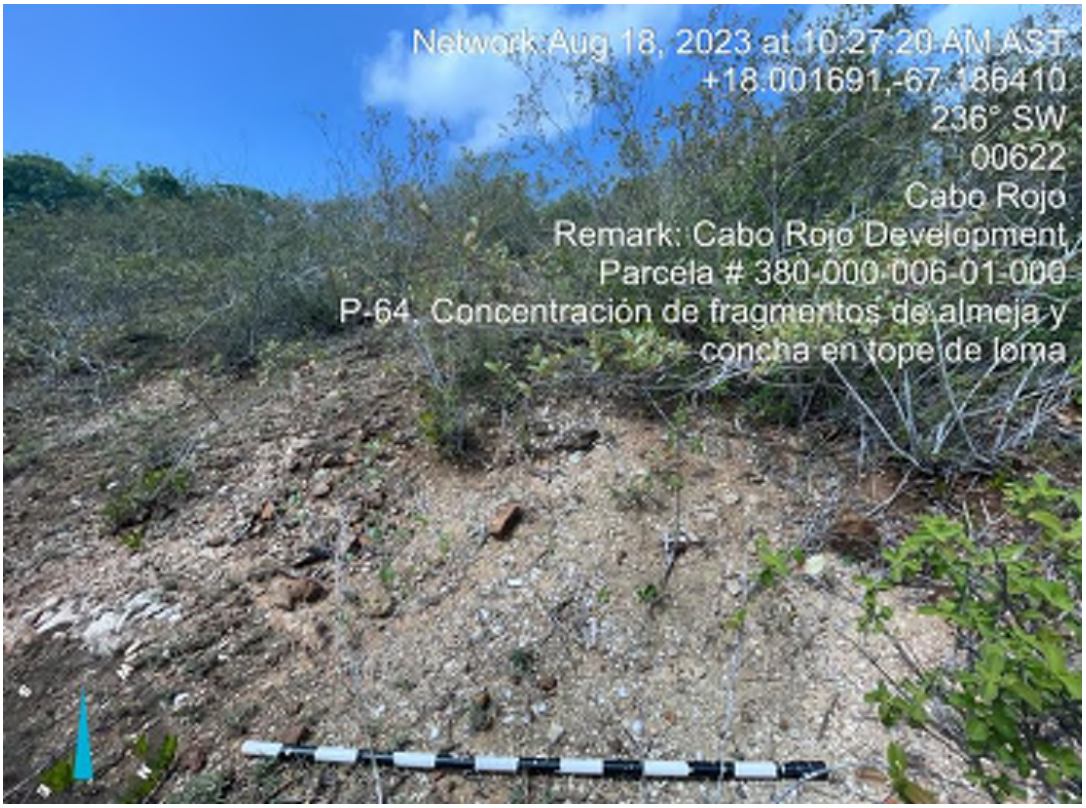


Foto 145. Concentración de fragmentos de concha y almeja.

Foto 146. Concentración de fragmentos de concha y almeja.

P-65, concentración de fragmentos de almeja y concha en tope de loma

Este sitio está localizado 230m al Este del yacimiento P-64, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.001302, -67.184241 (Figura 68), y parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-161. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características previamente documentadas para el área. El sitio consiste en una concentración de material marino meteorizado mixto sobre el tope de una loma (foto 147). La concentración mayor se identifica en un área de 70x70cm, pero hay material disperso presente sobre un área mayor del tope de la loma. El material parece consistir mayormente de fragmentos de Crassostrea.

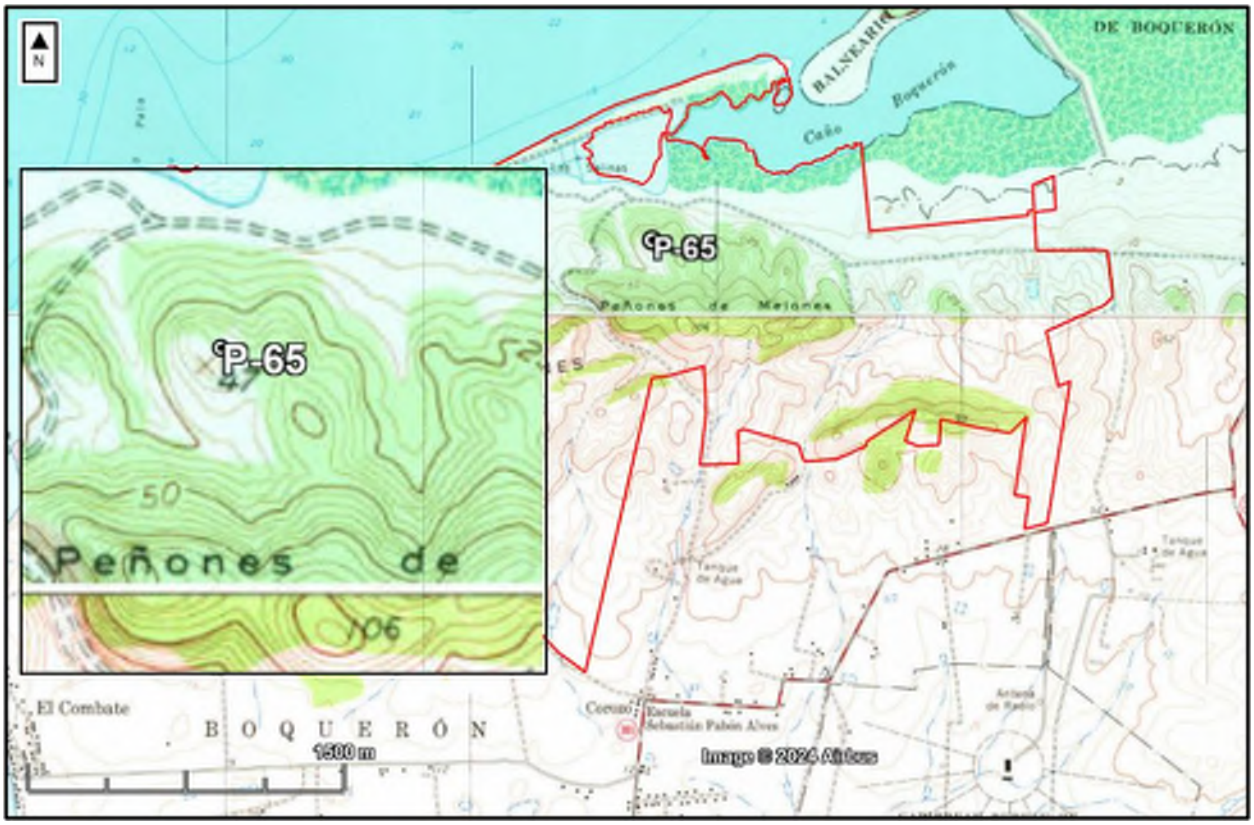


Figura 68. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-65 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 147. Concentración de fragmentos de concha y almeja.

P-66, posibles herramientas de Strombus dispersas en superficie en ladera de loma

Este sitio está localizado 210m al Sur del yacimiento P-64, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.999915, -67.186993 (Figura 160, y parece corresponder con el sitio previamente documentado en los listados del Programa de Arqueología y Etnohistoria con el código CR-197. Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características previamente documentadas. El elemento se identificó en la base de la ladera Norte de la loma alta donde ubica el elemento P-58, a 260m al Sureste. El material consiste en varias posibles herramientas de Strombus identificadas sobre un área de aproximadamente 10m de diámetro (fotos 148-149). En el área también se identificó una posible herramienta lítica.

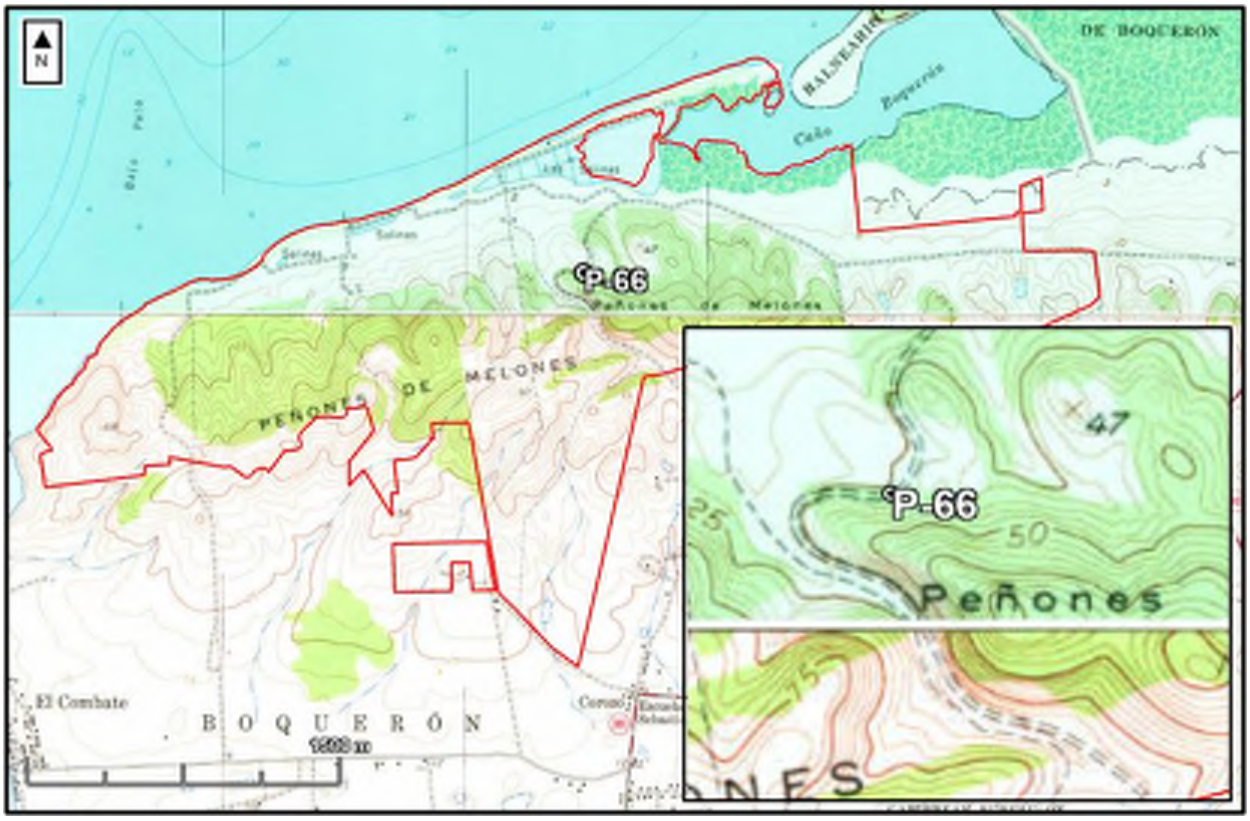


Figura 69. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-66 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 148. Fragmentos de concha.

Foto 149. Fragmentos de concha.

P-67, agrupamiento de fragmentos y posibles herramientas de Strombus

Este sitio está localizado en el valle costero del Norte, cerca del borde Sur del humedal que en algún momento fue utilizado de cuajadero para la producción de sal. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.003890, -67.189211 (Figura 70). El terreno consiste en una arcilla arenosa compacta con un Color Munsell marrón amarillento 10YR 5/6. La vegetación del área consiste en arboles de aroma maduros esparcidos, cactus trepadores y poca a ninguna cubierta vegetal sobre la superficie. El sitio consiste en una concentración de fragmentos de Strombus identificados sobre la superficie en el borde norte del camino, y varias posibles herramientas de Strombus dispersas en las áreas aledañas sobre un área de aproximadamente 35m de distancia (fotos 150-151).

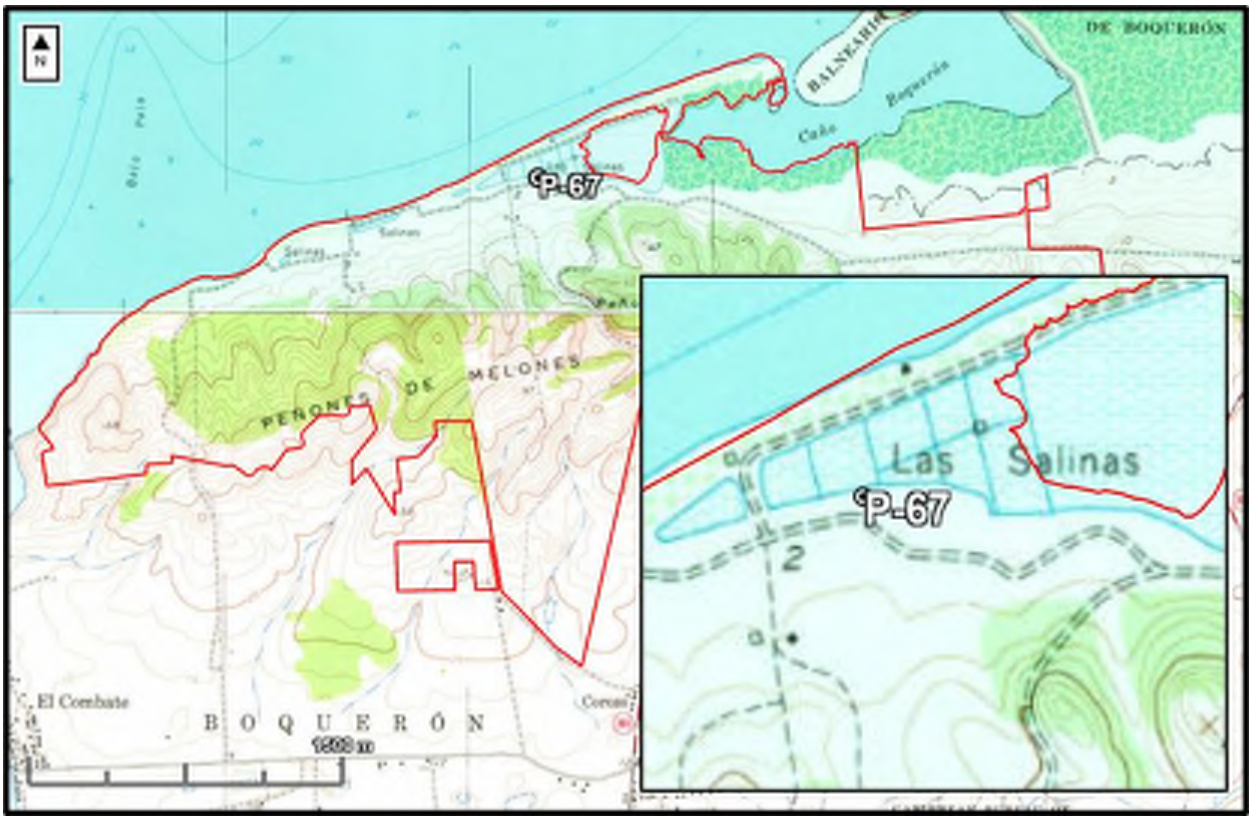


Figura 70. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-67 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 150. Fragmentos de concha.

Foto 151. Fragmentos de concha.

P-68, fragmentos de almeja dispersos en tope de loma

Este sitio está localizado 250m al este del yacimiento P-23, en la misma área geográfica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.999219, -67.192256 (Figura 71). Las condiciones del terreno y la vegetación tienen las mismas características previamente documentadas. El sitio consiste en la presencia de varios fragmentos de almeja meteorizada sobre la superficie de una loma identificadas sobre una distancia de aproximadamente 15m (fotos 152-153). En el área hay un afloramiento de piedra caliza, y el material parece estar compuesto mayormente de Crassostrea.

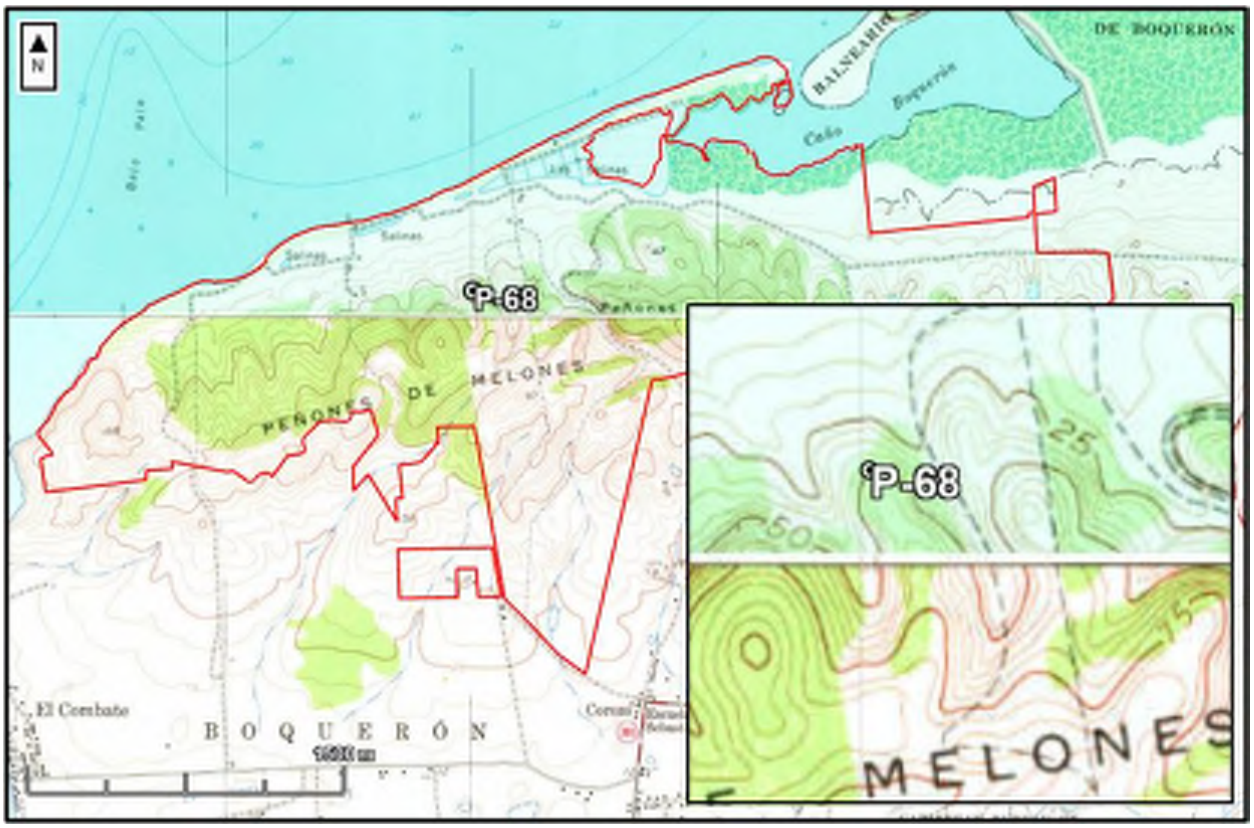


Figura 71. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-68 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 152. Fragmentos de almeja.

Foto 153. Fragmentos de almeja.

P-69, fragmentos de concha

Posible área de CR-147, localizado a 20 metros Oeste del sitio. El yacimiento consiste de fragmentos de concha dispersos en la superficie (fotos 154-155). Se encuentra ubicado en las coordenadas17.991668, -67.200665 (Figura 72).

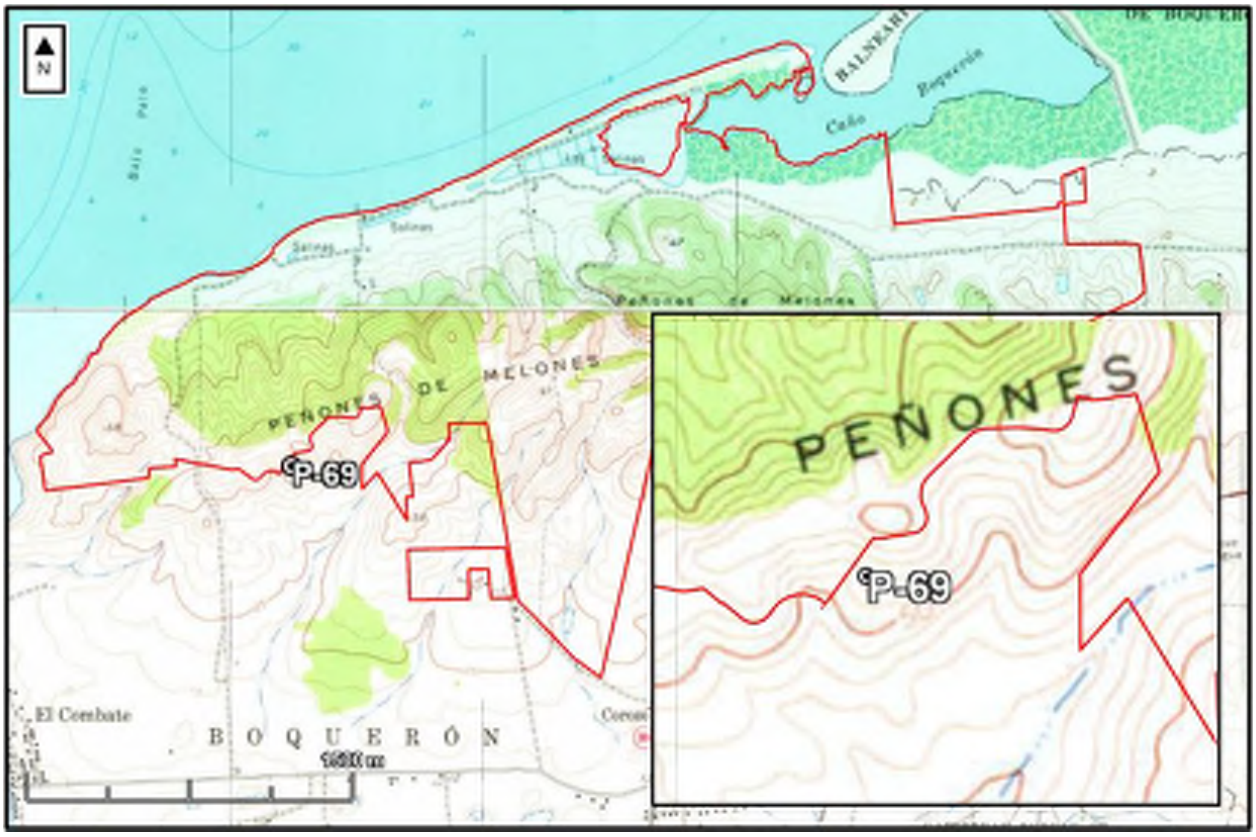


Figura 72. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-69 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 154. Fragmentos de concha. Posible área de CR-147.

Foto 155. Fragmentos de concha. Posible área de CR-147.

P-70, fragmentos de pedernal en superficie

El sitio consiste de concentración de fragmentos de pedernal dispersos sobre la superficie (fotos 156-157). Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.002438, -67.175584 (Figura 73).

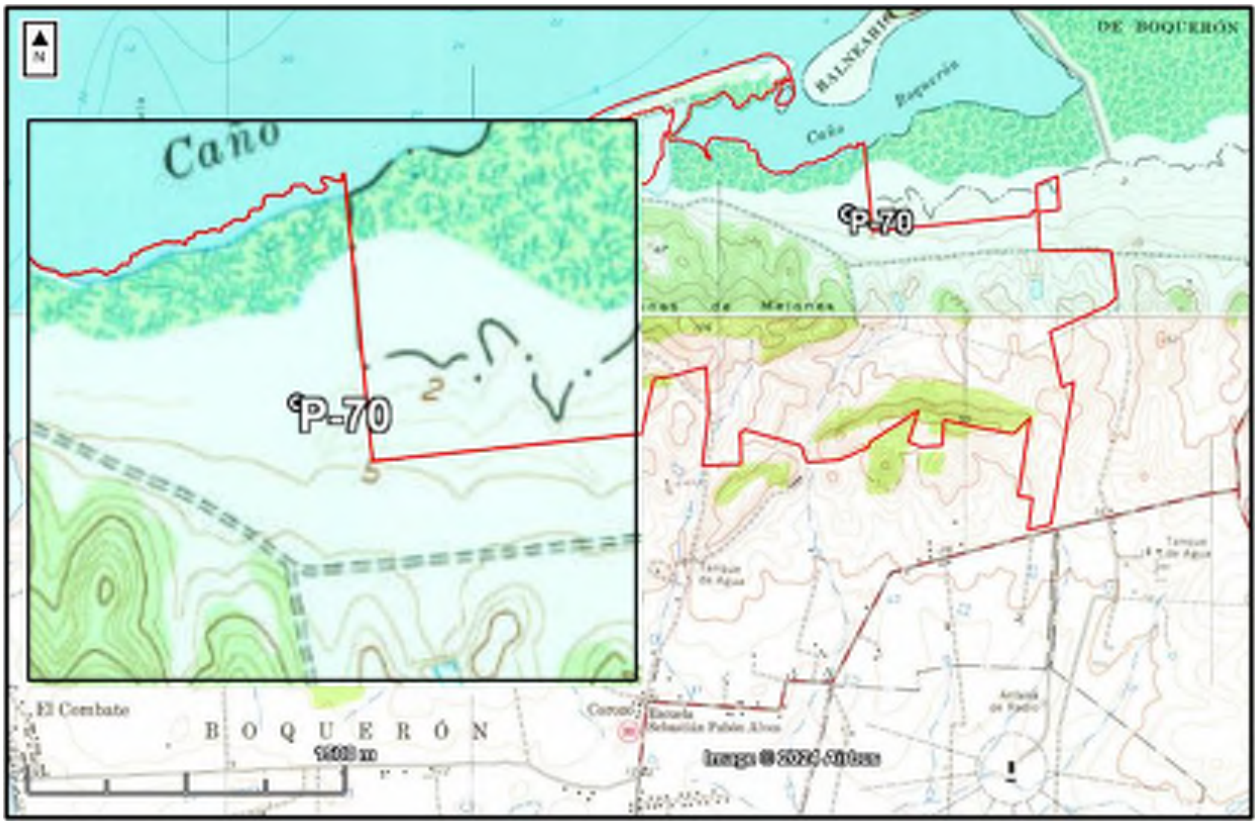


Figura 73. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-70 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 156. Concentración de fragmentos de pedernal.

Foto 157. Fragmentos de pedernal.

P-71, conchero

Posible área de CR-151 (las fotos dicen CR-153 por equivocación), que según las coordenadas de ICP se encuentra ubicado 176 metros al Suroeste del sitio P-71. El yacimiento consiste de concentración de fragmentos de concha, caracol y lítica. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.003933, -67.172649 (Figura 74). En cualquier caso, el sitio queda localizado fuera de los límites del proyecto propuesto (fotos 158-159).

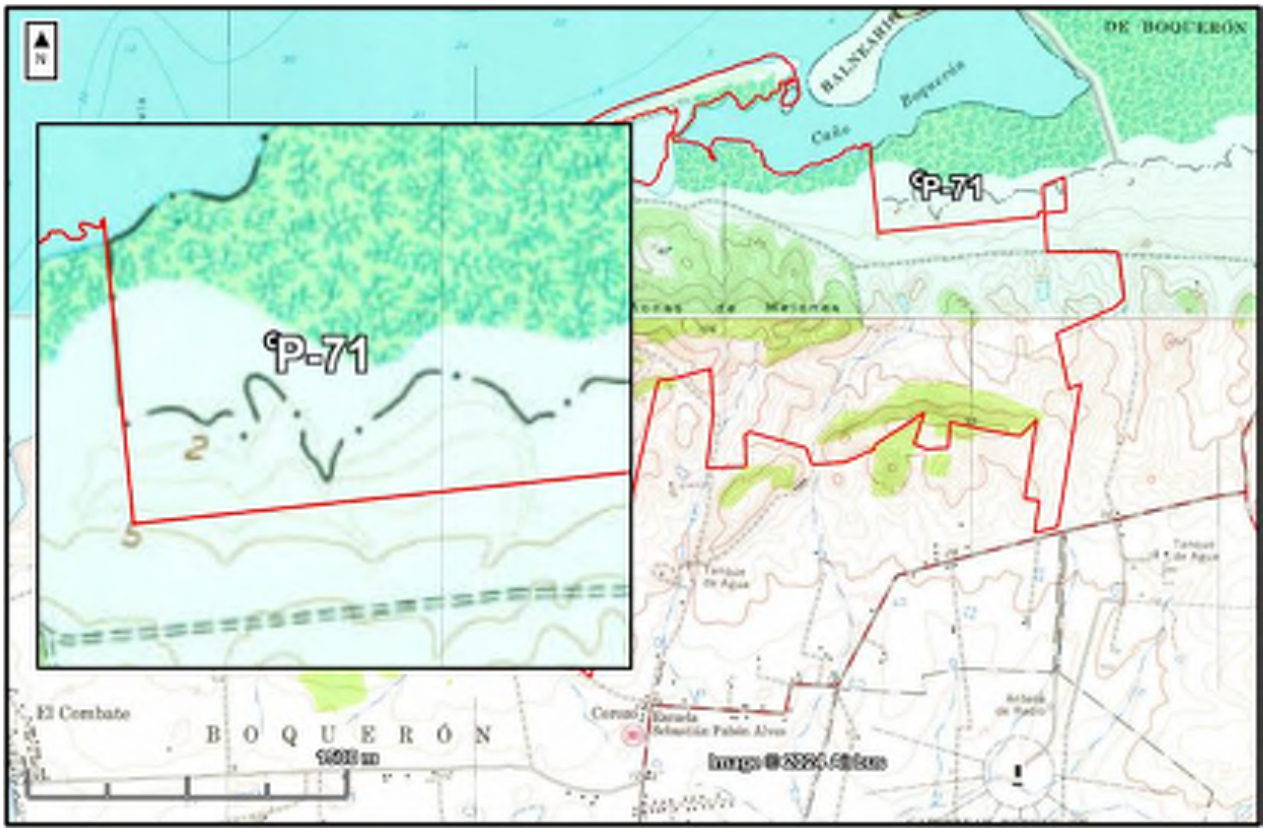


Figura 74. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-71 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 158. Conchero denso en area de humedal.

Foto 159. Conchero denso en area de humedal.

P-72, concentración de fragmentos de almeja

Posible área de CR-154, ubicado a 155 metros al Noreste del sitio. El elemento consiste de concentración de fragmentos de almeja sobre la superficie. Se encuentra ubicado en las coordenadas 18.003396, -67.168227 (Figura 75). Según esta ubicación, el yacimiento queda fuera de los límites del proyecto (fotos 160-161).

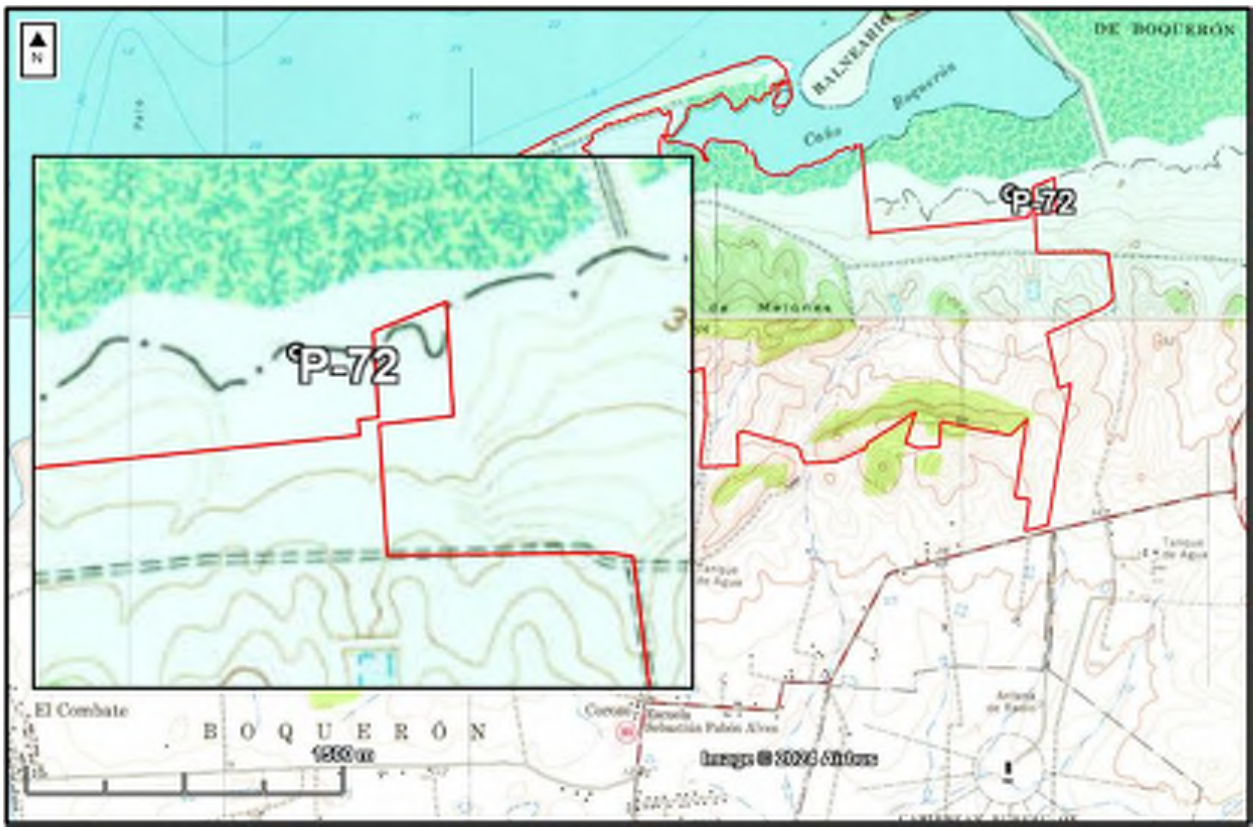


Figura 75. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-72 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 160. Concentración de fragmentos de almeja.

Foto 161. Concentración de fragmentos de almeja.

P-73 Fragmento de concha en tope de loma

Posible área de CR-163, ubicado aproximadamente 78 metros al Suroeste del sitio. El yacimiento consiste de fragmentos de concha dispersos sobre tope de loma (fotos 162-163). Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.997862, -67.176661 (Figura 76).

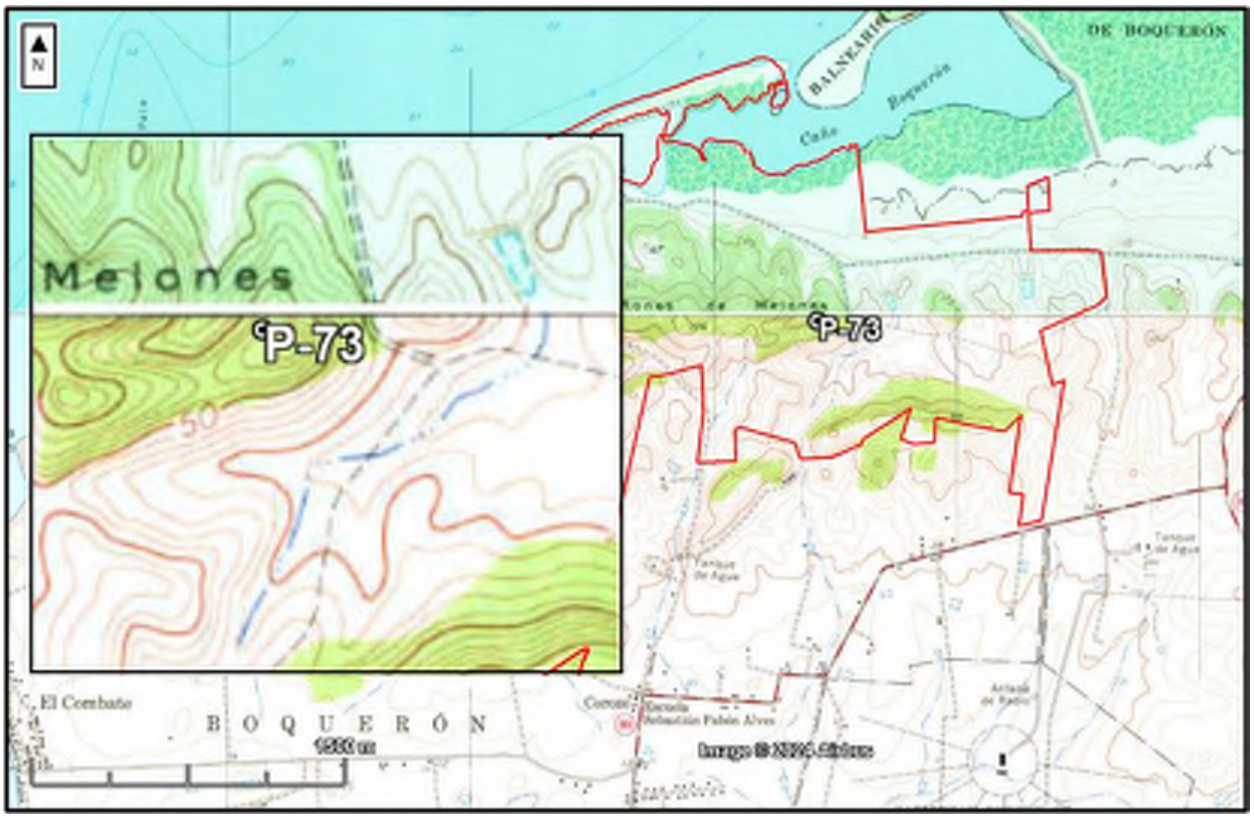


Figura 76. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-73 y el perímetro del proyecto en línea roja.

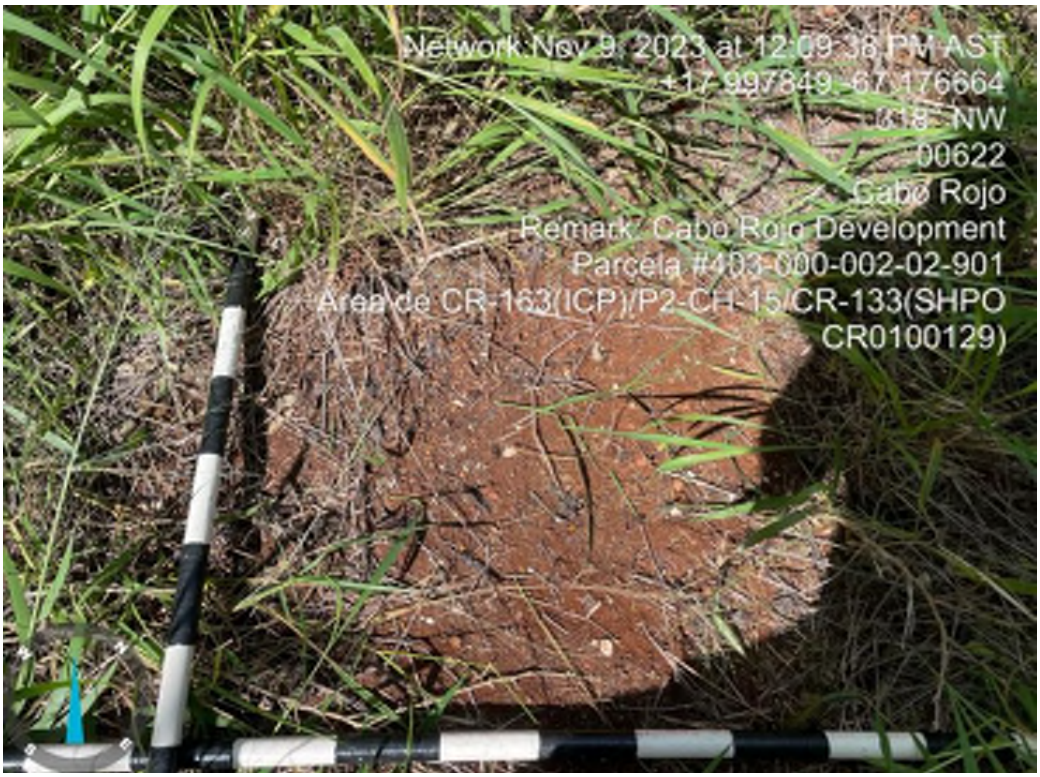


Foto 162. Posible área de CR-163 (ICP)/CR-133(SHPO). Fragmentos de concha en tope de loma.

Foto 163. Posible área de CR-163 (ICP), CR-133 (SHPO). Fragmentos de concha en tope de loma.

P-74, Fragmentos de almeja dispersos en superficie

Posible área de CR-168, ubicado aproximadamente 73 metros al Noreste de la ubicación oficial del sitio. El yacimiento consiste de fragmentos de almeja dispersos en superficie (fotos 164-165). Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.999814, -67.170982 (figura 77).

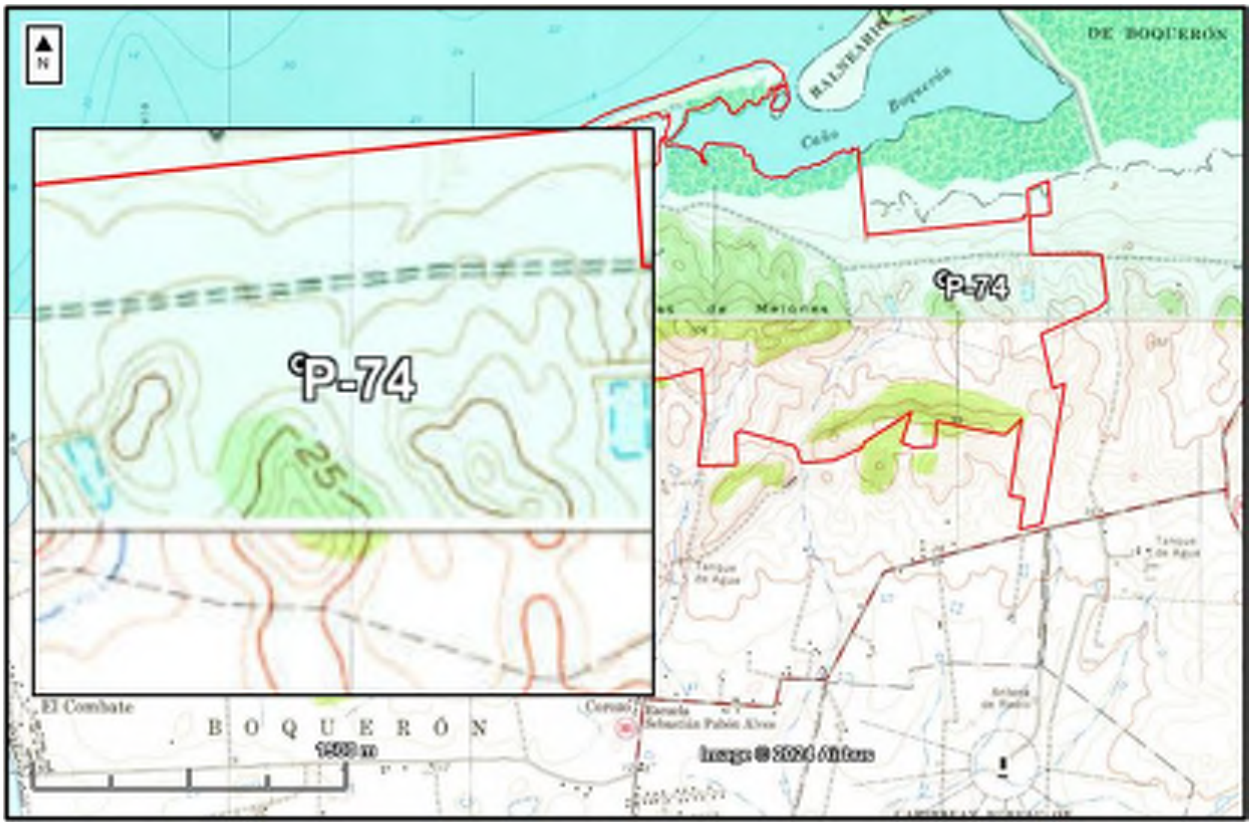


Figura 77. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-74 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 164. Posible área de CR-168 (ICP), CR-138 (SHPO). Fragmentos de almeja dispersos en superficie.

Foto 165. Posible área de CR-168 (ICP/CR-138 (SHPO). Fragmentos de almeja dispersos en superficie.

P-75, Fragmentos de almeja y concha en tope de ladera

Posible área de CR-168, ubicado aproximadamente 73 metros al Noreste de la ubicación oficial del sitio. El yacimiento consiste de fragmentos de almeja y concha en tope de ladera (fotos 166-167). Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.99957, -67.17107 (figura 78).

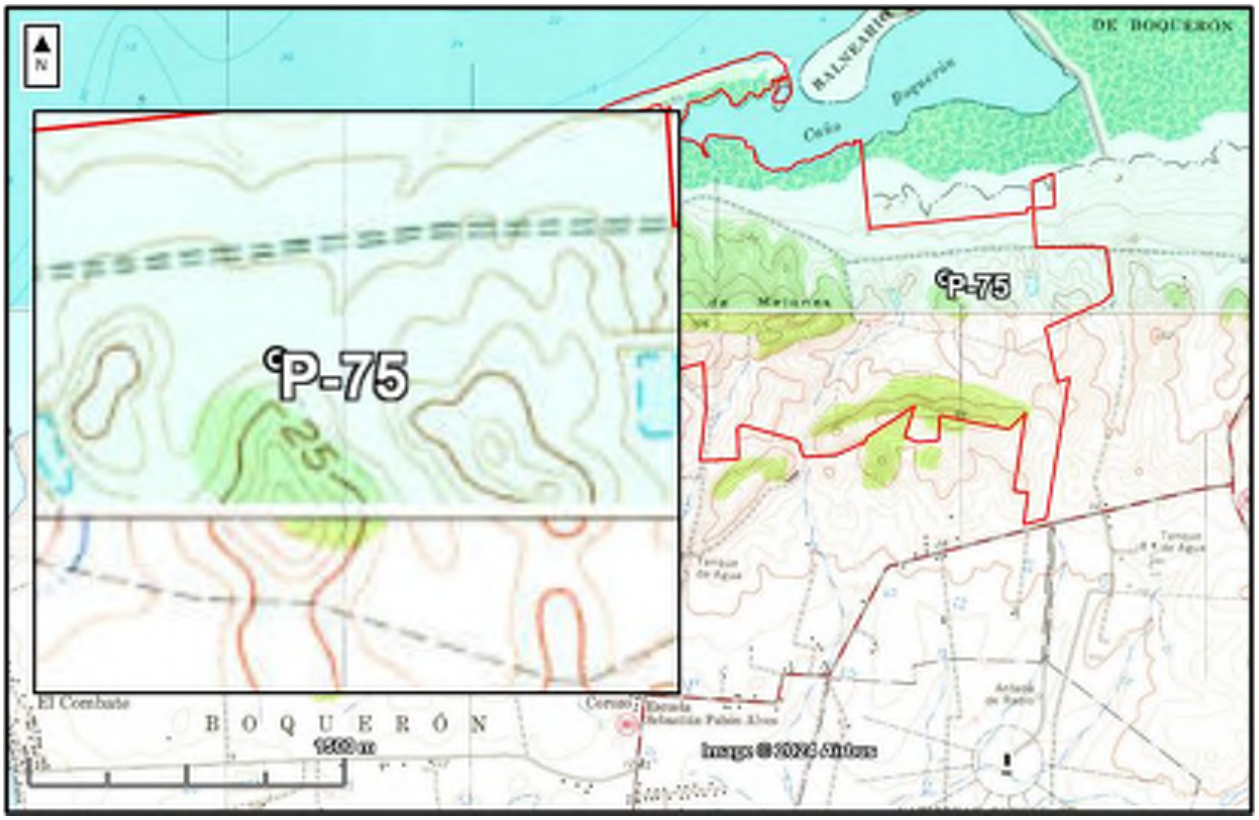


Figura 78. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-75 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 166. Posible área de CR-168(ICP), CR-138 (SHPO). Fragmentos de almejas en tope de ladera.

Foto 167. Posible área de CR-168. Concentración de almeja y concha en tope de ladera.

P-76, concentración de fragmentos de almeja en tope de loma

Posible área de CR-177, ubicado aproximadamente 15 metros al noroeste del sitio. El yacimiento consiste de fragmentos de almeja en tope de loma (168-169). Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.994006, -67.172408 (Figura 79).

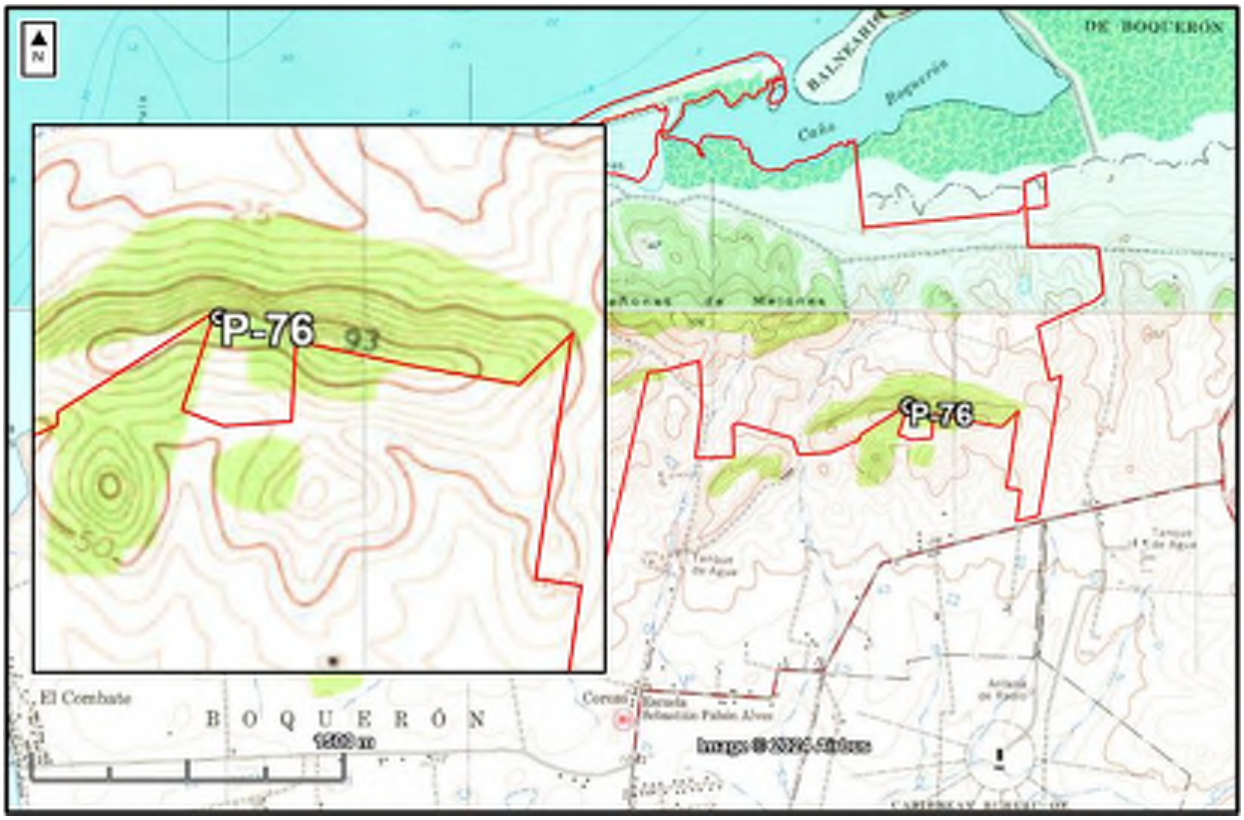


Figura 79. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-76 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 168. Posible área de CR-177. Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma.

Foto 169. Posible área de CR-177.Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma.

P-77, fragmentos de almeja en tope de loma

Posible área de CR-199, ubicado aproximadamente 40 metros al sureste del sitio. El yacimiento consiste de fragmentos de almeja en tope de loma (fotos 170-171). Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.994978, -67.178086 (figura 80).

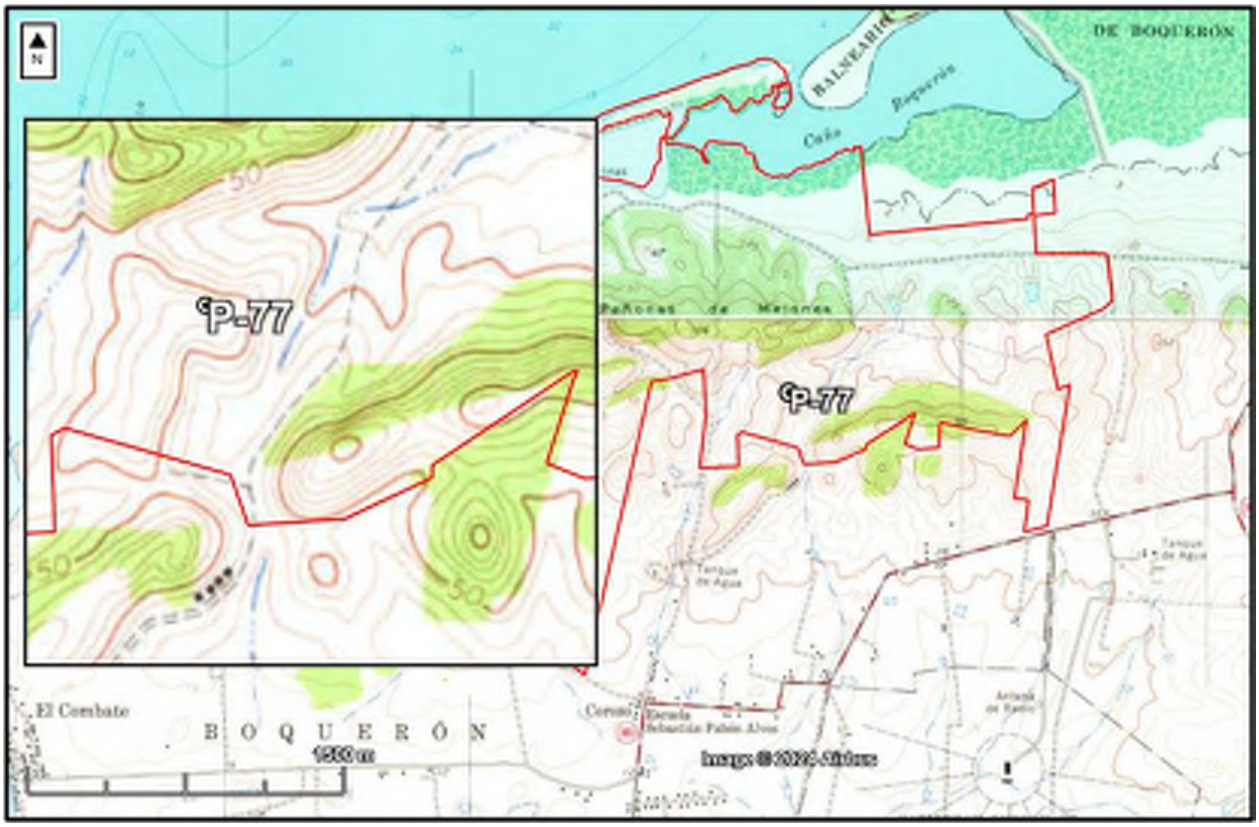


Figura 80. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-77 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 170. Posible área de CR-199/Área S-1. Fragmentos de almeja en tope de loma.

Foto 171. Posible área de CR-199, Área S-1. Fragmentos de almeja en tope de loma.

P-78, conglomerado de pozos con materiales con huellas de quema y de uso

Ubicado en la parcela 379-000-009-03, el centro del yacimiento se encuentra en las coordenadas 17.999186, -67.202493 (figuras 81 y 81B). El pozo #83 resultó positivo con la presencia de material marino mixto con posibles huellas de quema entre 0-40 cm. El material identificado incluye piedra, almeja, madera y carbón meteorizado lo cual podría indicar la presencia de un fogón o área de procesamiento de alimentos marinos *fotos 172-174). Varios de los pozos realizados en el área circundante (pozos #76, 77, 83 y 90) resultaron positivos con la presencia de piedras con posibles huellas de uso en cantidades variadas. En adición a esto, a 12m al Oeste del pozo #83, se identificó en la superficie un fragmento de labio de concha con posibles huellas de uso.

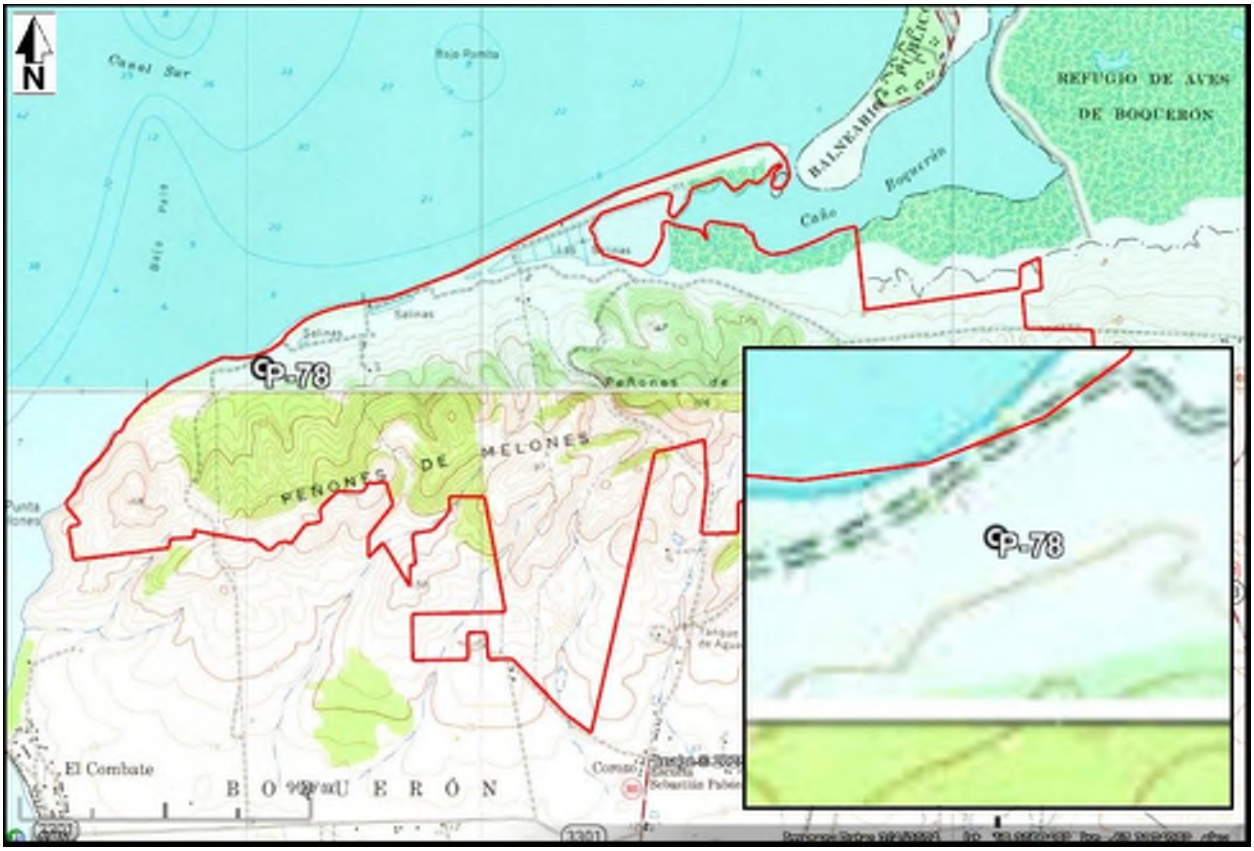


Figura 81. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-78 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 81B. Foto satelital mostrando al área del sitio P-78 (círculo amarillo). Los pozos positivos están identificados con círculos azules y los negativos con círculos rojos.

Foto 172. Materiales con huellas de quema en pozo #83.

Foto 173. Posible herramienta de concha identificada en la superficie al Oeste de pozo #83.

Foto 174. Fragmento de pedernal con posibles huellas de uso identificado en pozo #90.

P-79, concentración de piedras con posibles huellas de uso en varios pozos aledaños

Ubicado en el centro Norte de la parcela 402-000-005-54, se le denomina sitio P-79 a una agrupación de pozos de prueba aledaños que resultaron positivos con la presencia de materiales de interés arqueológico (figuras 82 y 82B). Entre estos, se identificaron una concentración de gravilla caliza y piedras variadas, algunas pulidas, entre 8-30cm en el pozo #778 (fotos 175-176), y una concentración de piedras con posibles huellas de uso entre 0-28cm en el pozo #787. La presencia de estos materiales en cantidades concentradas sugiere la posibilidad de un posible taller lítico o área de suplido de materia prima.

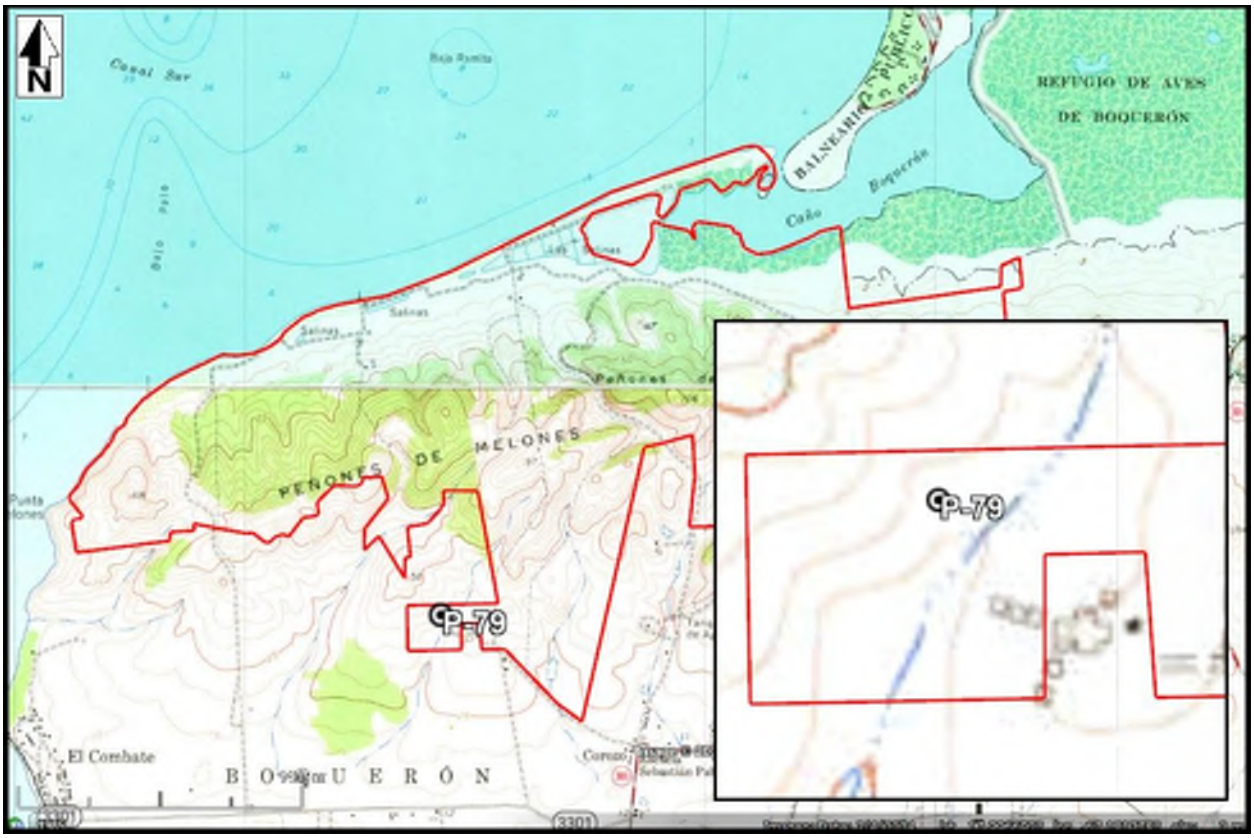


Figura 82. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-79 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 82B. Foto satelital tomada de Google Earth Pro mostrando el Yacimiento P-79, el cual consiste de los pozos #778 (gravilla caliza y piedras pulidas) y #787 (concentración de piedras con huellas de uso).

Foto 175. Ejemplo de materiales en pozo 778.

Foto 176. Ejemplo de materiales en pozo 778.

P-80, posible taller lítico

Ubicado en el centro del borde Este de la parcela 402-000-005-29 cerca de un tope de loma con gran cantidad de fragmentos de piedra caliza expuestos en la superficie, se identifica el elemento P-80. El mismo consiste en una agrupación de 11 pozos de prueba aledaños los cuales resultan positivos con la presencia de material lítico en cantidades variadas (figuras 83-83B). Dicho material incluye piedras con posibles huellas de uso, posibles herramientas líticas y la presencia de fragmentos de lascas de percusión. La abundancia de material lítico tanto en la superficie como en las excavaciones de los pozos apuntan a que esta área podría ser un taller lítico y área de suplido de materia prima. Los pozos positivos en el área incluyen el pozo #825 y los pozos del #827 al #836.

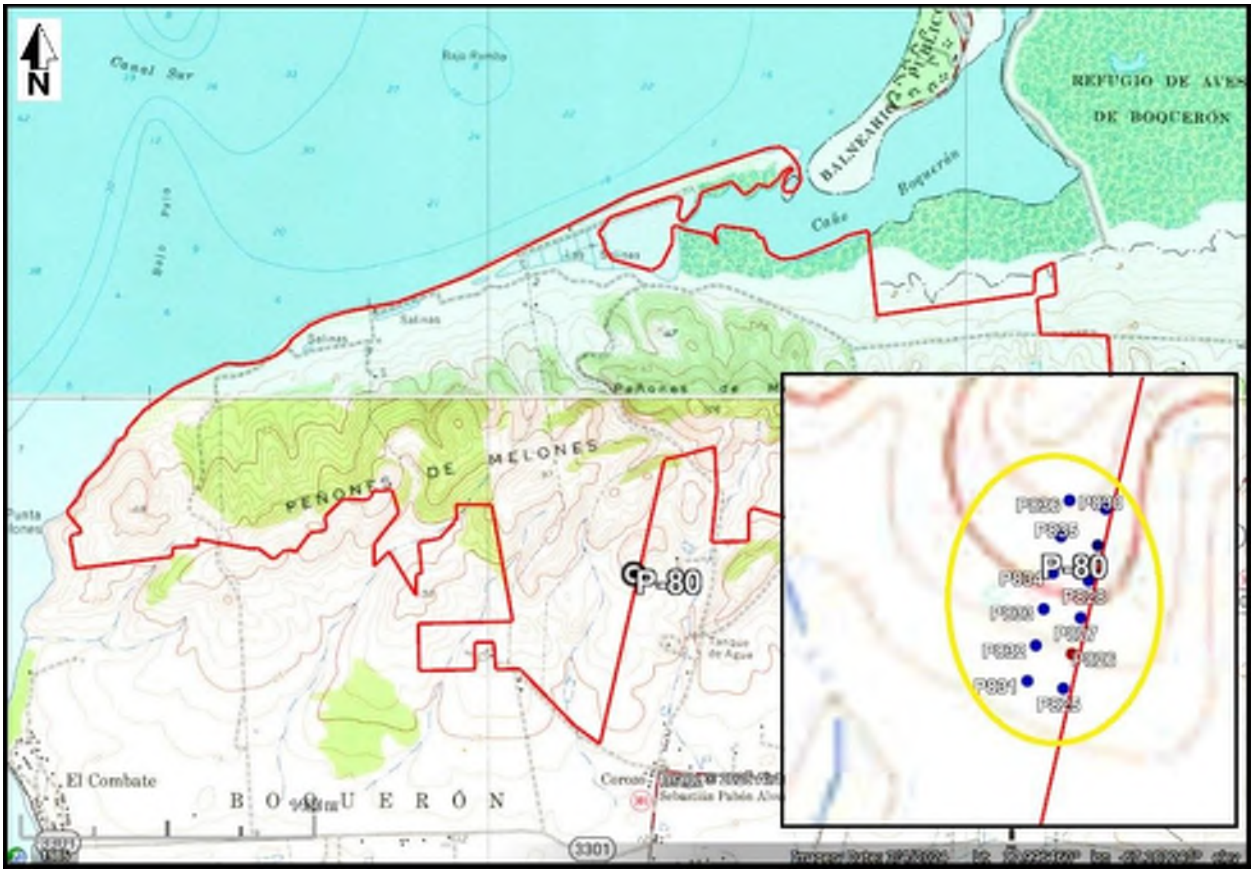


Figura 83. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-80 y el perímetro del proyecto en línea roja.

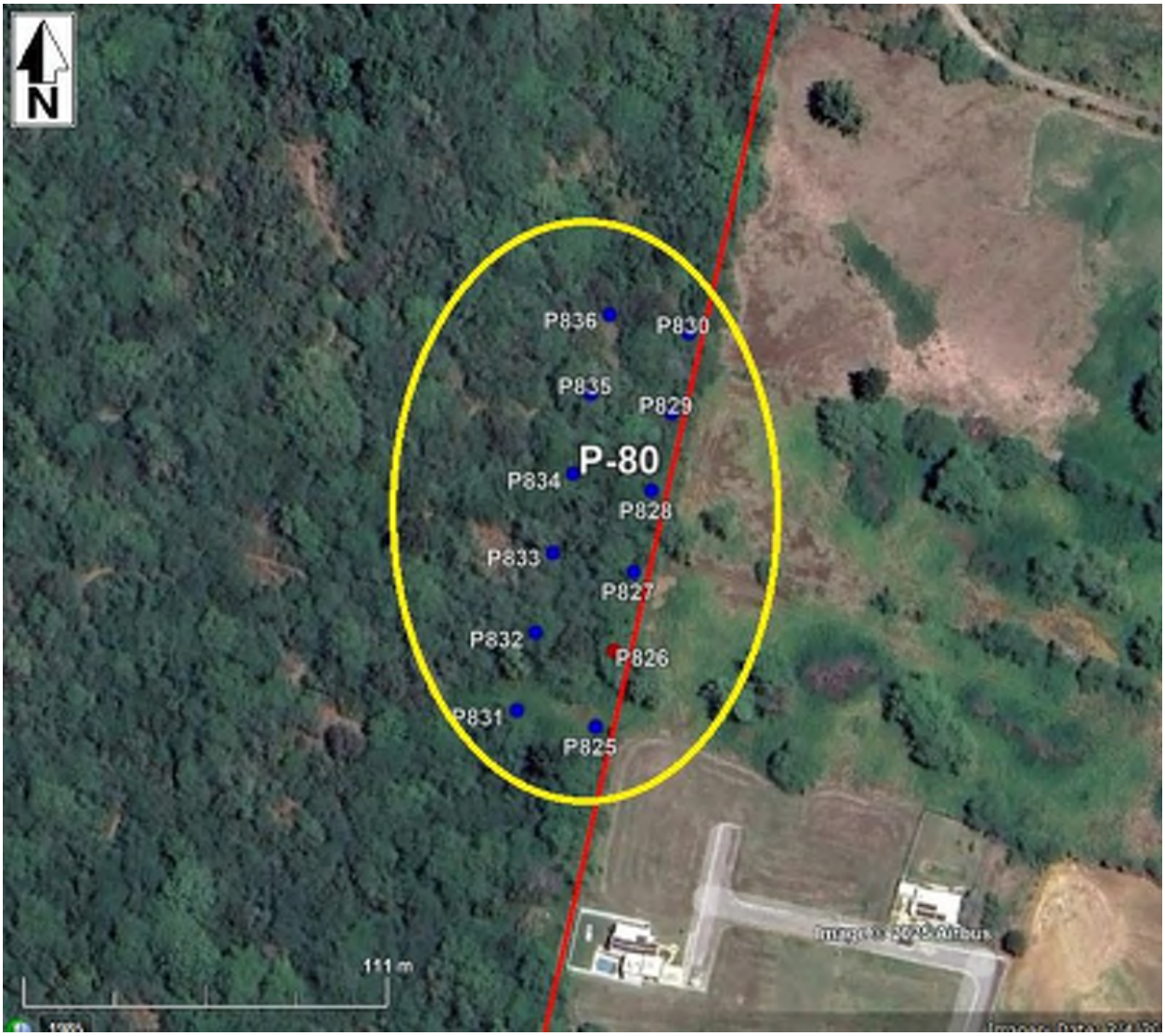


Figura 83B. Foto satelital tomada de Google Earth Pro mostrando el yacimiento P-80, compuesto por los pozos 825 y 827-836.

Foto 177. Material lítico identificados en el pozo #828.

Foto 178. Material lítico de P-80.

P- 81, lítica con posibles huellas de uso en pozos aledaños al área al Sur de U-2, hilera de piedra indeterminada y manchas asociadas

Ubicado en el centro Sur de la parcela 402-000-005-29 en un área de camino con gran cantidad de nódulos de óxido de hierro expuestos en la superficie, se identifica el sitio P-81. El mismo consiste en una serie de 8 pozos de prueba en línea los cuales resultan positivos con la presencia de piedras con posibles huellas de uso en cantidades variadas (figuras 84 y 84B). La abundancia de material lítico tanto en la superficie como en las excavaciones de los pozos apuntan a que esta área podría ser un taller lítico y área de suplido de materia prima. Los pozos positivos en el área incluyen los pozos del #850 al #858 (fotos 179-180). En adición a la presencia del material identificado en el área, hacia el Norte se encuentra el sitio identificado en la Fase 1A como U-2. La presencia del material lítico y su proximidad a dicho elemento apuntan a que los mismos podrían estar asociados.

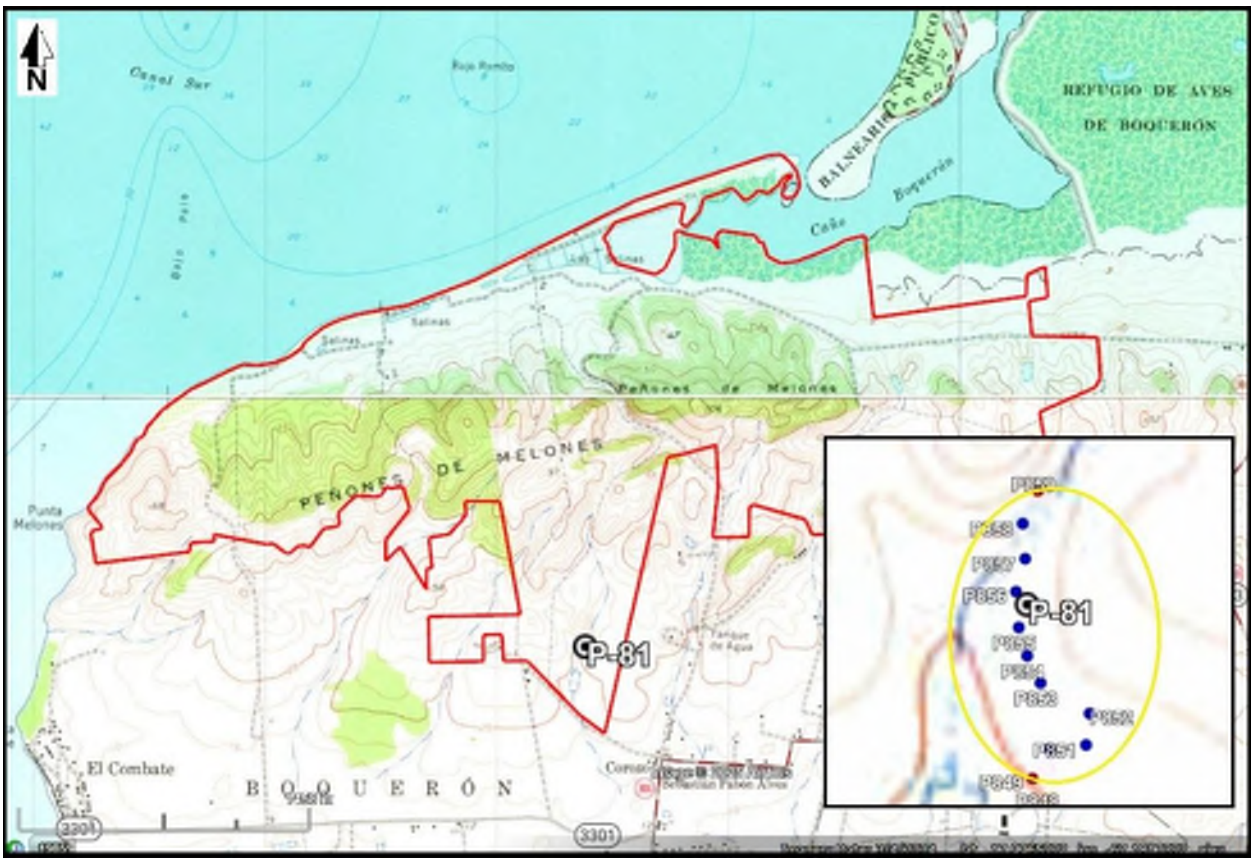


Figura 84. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio P-81 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 84B. Foto satelital tomada de Google Earth Pro mostrando la ubicación del yacimiento P-81, el cual está compuesto de los pozos 850 al 858.

Foto 179. Material lítico identificado en el pozo #854.

Foto 180. Material lítico identificado en el pozo #853.

CR-178, cueva con petroglifos

La cueva con petroglifos CR-178 fue inicialmente documentada por Juan González en sus trabajos previamente citados en el Tomo 1, y según descrito de manera precisa en el mismo (Figura 85).

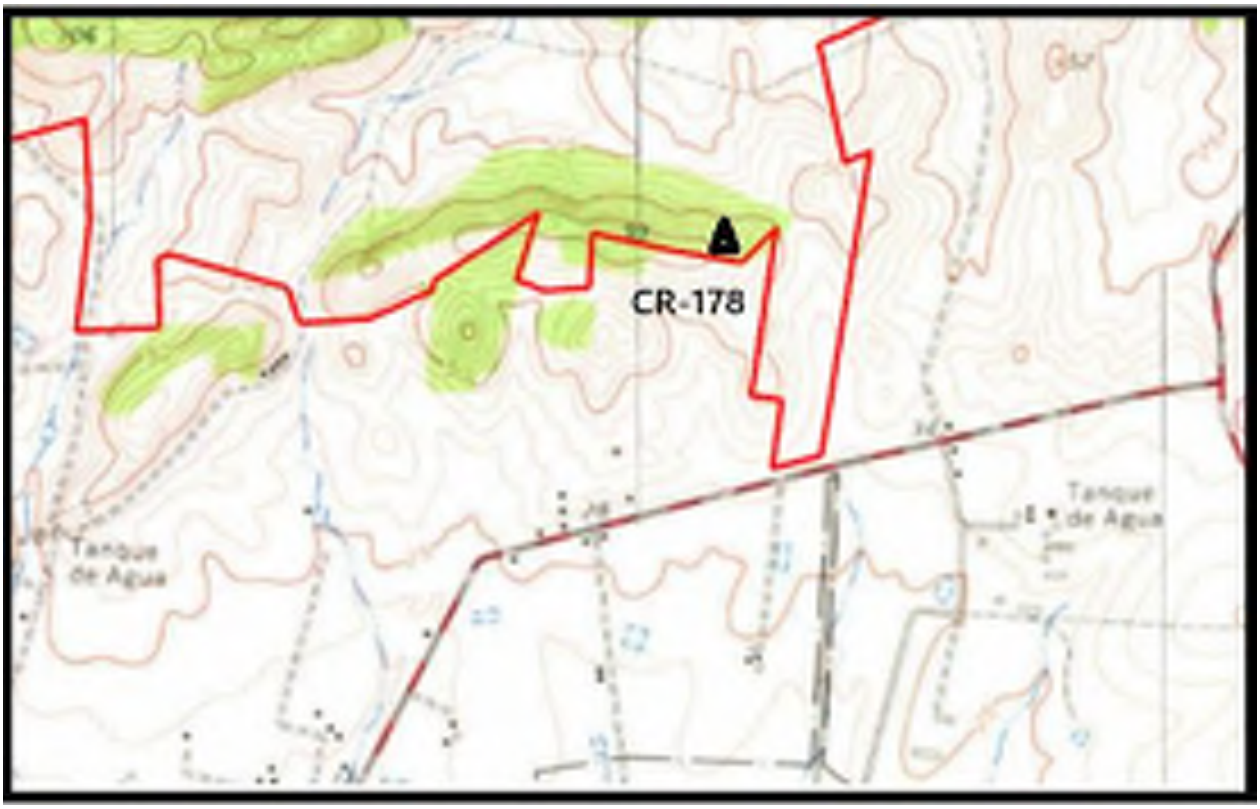


Figura 85. Mapa topográfico con huella Sur del área de proyecto y ubicación de la cueva CR-178.

La cueva consiste en una cámara profunda con una apertura principal y varias aperturas secundarias. En varias de las aperturas, hay establecidas colonias de abejas con panales masivos, cuya presencia había pospuesto la exploración de la misma hasta no contar con el equipo de seguridad necesario, así como los equipos de exploración vertical para poder acceder a la caverna. Para la exploración de la misma, se contó con varios especialistas de los campos de espeleología y apicultura. Armando Asencio Rosado e Iroco Asencio estuvieron a cargo del descenso vertical y la seguridad (Vertical Solutions), y el apicultor José Santiago Morales (Morales Landscaping). En adición, se realizó una documentación fílmica y fotográfica exhaustiva del interior de la cueva en donde se identificaron varios petroglifos cuya presencia estaba ya documentada en los

estudios anteriores. La documentación fílmica estuvo a cargo del cineasta Isaac Ruiz Santana y su compañía Hike Films.

Durante dicha visita, se realizó un descenso vertical al interior de la cueva por una de sus aperturas en la bóveda Sureste. El reconocimiento visual establece que la misma consiste en un sumidero de forma relativamente rectangular que por dentro se convierte en una caverna de aproximadamente diez metros de largo y es cien por ciento cerrada. La misma tiene una apertura principal hacia el Sur la cual está habitada por varios panales masivos de abejas de miel. En adición a la entrada principal, hay varias aperturas de menor tamaño a través del área circundante. En el interior de la cueva, se lograron identificar los petroglifos descritos originalmente por Vélez en su estudio mencionado anteriormente. En el suelo hay acumulaciones de guano, por lo cual cabe la posibilidad de que dentro de la cueva haya materiales arqueológicos enterrados bajo las capas de guano. Las fotos 181 a la 188 ilustran el proceso de documentación e la cueva.

Una prospección visual realizada por el área circundante no dio resultados positivos a material de interés arqueológico, aunque vale resaltar que el área está cubierta de vegetación densa y carece de una capa sustancial de suelo por tratarse de un afloramiento masivo de piedra caliza en el tope de la loma y en la ladera que baja hacia el Norte. La entrada principal de la cueva se localiza en las coordenadas 17.993221, -67.168982.

Foto 181. Entrada principal de cueva CR-178, vea parte de panales de abejas.

Foto 182. Entrada secundaria de cueva CR-178.

Foto 183. Proceso de seguridad ante las abejas a cargo del maestro apicultor José Santiago Morales de Morales Landscaping.

Foto 184. Proceso de seguridad para el descenso a cargo de Armando Asencio Rosado y Vertical Solutions, preparando al cineasta Isaac Ruiz Santana de Hike Films.

Foto 185. Descenso inicial a la caverna.

Foto 186. Entrada y recinto principal de la cueva visto desde abajo.

Foto 187. Panel principal de petroglifos, note morfologia de las piedras.

Foto 188. Panel principal de petroglifos, acercamiento.

Fin del Tomo III,

Bibliografía

Daubón Vidal, Antonio. *Fase IA-IB, Montecarlo Estates*. San Juan, PR, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 1988.

García Goyco, Osvaldo. *Fase IA-IB, Sistema de Disposición de Aguas Usadas.* San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 2002.

Gierbolini, Roberto E. *Soil Survey of Mayagüez Area of Western Puerto Rico*. Mayagüez, Puerto Rico, United States Department of Agriculture, Soil Conservation Service, in cooperation with the University of Puerto Rico, College of Agricultural Sciences, 1975.

Questell Rodríguez, Eduardo. *Fase IA, Plan Maestro Bahía Campomar.* San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 2007.

Questell Rodríguez, Eduardo. *Fase IB, Plan Maestro Bahía Campomar.* San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 2008.

Ramos, Antonio (Mao) y Ramírez de Arellano. *Fase IA-IB. Solares de Doña María Fas Fagundo*. San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 1987.

Vélez, Jaime. *Fase IA, Desarrollo turístico*. San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Consejo de Arqueología Terrestre, 1994.

Vélez, Jaime. *Fase IB, Desarrollo Turístico, Cabo Rojo, Puerto Rico*. San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Consejo de Arqueología Terrestre, 1995.

Vélez, Jaime. *Fase IB, Desarrollo turístico Cabo Rojo, Puerto Rico*. San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Consejo de Arqueología Terrestre, 1995.

_____Arqueo Consulting Group, Diario de Campo Anthony Smith, 2023-2025.

_____Arqueo Consulting Group, Diario de Campo Dalziel López, 2023-2025.

_____Arqueo Consulting Group, Diario de Roger Paul Dill Barea, 2023-2054.

_____Arqueo Consulting Group, Diario de Campo Federico Freytes, 2023-2025.

_____Autoridad de carreteras y transportación, archivo de fotogrametría, 2023.

_____Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre adscrito al Instituto de Cultura Puertorriqueña, *Reglamento para la radicación y evaluación*

arqueológica de proyectos de construcción y desarrollo. Instituto de Cultura Puertorriqueña, 2016.

_____Google Earth© Pro, 2024-2025.

_____http://www.loc.gov/resource/lhbpr.06061
_____Inventario de Recursos Culturales en el Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre.

_____Inventario de Recursos Culturales en la Oficina Estatal de Preservación Histórica del Estado (SHPO).

_____ Oficina Estatal de Preservación Histórica del Estado, *Guía para Hacer Investigaciones Arqueológicas, Fases I, II, III, Vol. MCMXCIII.* (Adaptado del Consejo Arqueológico del Estado de Nueva York), 1993.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1985.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Puerto Real, 1984.

DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL

ESENCIA, BOQUERÓN, CABO ROJO

TOMO IX

NOVIEMBRE 2025

TOMO 9 DE 16

ANEJOS 7d-8

ANEJOS DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL

ESENCIA, BOQUERÓN, CABO ROJO

Anejo 7d

NOVIEMBRE 2025

Evaluación Arqueológica Fase IA-IB
Tomo IV, Hallazgos históricos, conclusiones y recomendaciones

Proyecto:
Esencia,
Barrio Boquerón,
Sector Peñones de Melones, Los Pozos
Cabo Rojo, Puerto Rico,
ICP 2024-579429-SRA-300493

Sometido a:

Alvarez-Díaz & Villalón
San Juan, Puerto Rico

Octubre 2025

Sometido por:

Arqueo Consulting Group

Arql. Federico Freytes Rodríguez
Investigador Principal, Standards of Interior qualified archaeologist

Arqueo Consulting Group, **rikifreytes @yahoo.com**
939-289-9242, calle 2 #21, Parcelas Elizabeth, Cabo Rojo, PR

Índice

Sección	Página
Resumen ejecutivo	1
I. Hallazgos históricos	2
Sitio H-1	19
Sitio H-2	22
Sitio H-3	25
Sitio H-4	29
Sitio H-5	32
Sitio H-6	36
Sitio H-7	38
Sitio H-8	42
Sitio H-9	45
Sitio H-10	47
Sitio H-11	50
Sitio H-12	53
Sitio H-13	55
Sitio H-14	58
Sitio H-15	62
Sitio H-16	64
Sitio H-17	66
Sitio H-18	68
Sitio H-19	70
Sitio H-20	78
Sitio H-21	80
Sitio H-22	84
Sitio H-23	87
Sitio H-24	89
Sitio H-25	92
Sitio H-26	98
Sitio H-27	101
Sitio H-28	103
Sitio H-29	105
Sitio H-30	107
Sitio H-31	112
Sitio H-32	115
Sitio H-33	117
Sitio H-34	120
Sitio H-35	123
Sitio H-36	125
Sitio H-37	127
Sitio H-38	129
Sitio H-39	132
Sitio H-40	134

Sección	Página
Sitio H-41	137
Sitio H-42	139
Sitio H-43	142
Sitio H-44	145
Sitio H-45	147
Sitio H-46	149
Sitio H-47	151
Sitio H-48	154
Sitio H-49	156
Sitio H-50	157
Sitio H-51	158
Sitio H-52	160
Sitio H-53	162
Sitio H-54	164
Sitio H-55	166
Sitio H-56	168
Sitio H-57	170
Sitio H-58	173
Sitio H-59	175
Sitio H-60	177
Sitio H-61	179
Sitio H-62	181
Sitio H-63	184
Sitio H-64	191
Sitio H-65	193
Sitio H-66	195
Sitio H-67	197
Sitio H-68	199
Sitio H-69	201
Sitio H-70	203
Sitio H-71	204
Sitio H-72	206
Sitio H-73	208
Sitio H-74	209
Sitio H-75	211
Sitio H-76	214
Sitio H-77	216
Sitio H-78	218
Sitio H-79	220
Sitio H-80	222
Sitio H-81	225
Sitio H-82	228
Hallazgos indeterminados	232
U-1	234

Sección	Página
U-2	236
U-3	238
U-4	240
U-5	243
U-6	246
U-7	250
II. Recapitulación general, conclusiones y recomendaciones	252
Bibliografía	262
Apéndice 1: Tabla de correlación de hallazgos identificados en estudios arqueológicos anteriores con hallazgos presente investigación	269

Listado de figuras

Figura	Página
Figura 1. Tabla con elementos históricos	4-11
Figura 2. Tabla con elementos históricos asociados con sitios previamente identificados	12-17
Figura 3. Mapa USGS con ubicación de sitios históricos 1-40	17
Figura 4. Mapa USGS con ubicación de sitios históricos 41-92	18
Figura 5. Mapa USGS con ubicación Sitio H-1	20
Figura 6. Mapa USGS con ubicación Sitio H-2	23
Figura 7. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-2	24
Figura 8. Mapa USGS con ubicación Sitio H-3	26
Figura 9. Mapa USGS con ubicación Sitio H-4	30
Figura 10. Mapa USGS de 1959 y 1968 con ubicación Sitio H-4	30
Figura 11. Mapa USGS con ubicación Sitio H-5	33
Figura 12. Mapa USGS de 1952 y 1959 con ubicación Sitio H-5	33
Figura 13. Mapa USGS con ubicación Sitio H-6	36
Figura 14. Mapa USGS con ubicación Sitio H-7	39
Figura 15. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-2	39
Figura 16. Mapa USGS con ubicación Sitio H-8	43
Figura 17. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-8	43
Figura 18. Mapa USGS con ubicación Sitio H-9	47
Figura 19. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-9	46
Figura 20. Mapa USGS con ubicación Sitio H-10	48
Figura 21. Mapa USGS de 1959 con ubicación Sitio H-10	48
Figura 22. Mapa USGS con ubicación Sitio H-11	51
Figura 23. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-11	51
Figura 24. Mapa USGS con ubicación Sitio H-12	53
Figura 25. Mapa USGS con ubicación Sitio H-13	56
Figura 26. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-13	56
Figura 27. Mapa USGS con ubicación Sitio H-14	58

Figura	Página
Figura 28. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-14	59
Figura 29. Mapa USGS con ubicación Sitio H-15	62
Figura 30. Mapa USGS con ubicación Sitio H-16	64
Figura 31. Mapa USGS con ubicación Sitio H-17	66
Figura 32. Mapa USGS con ubicación Sitio H-18	68
Figura 33. Mapa USGS con ubicación Sitio H-19	72
Figura 34. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-19	72
Figura 35. Mapa USGS con ubicación Sitio H-20	78
Figura 36. Mapa USGS con ubicación Sitio H-21	81
Figura 37. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-21	81
Figura 38. Mapa USGS con ubicación Sitio H-22	85
Figura 39. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-22	85
Figura 40. Mapa USGS de 1941 con ubicación Sitio H-22	86
Figura 41. Mapa USGS con ubicación Sitio H-23	87
Figura 42. Mapa USGS con ubicación Sitio H-24	89
Figura 43. Mapa USGS con ubicación Sitio H-25	93
Figura 44. Mapa USGS con ubicación Sitio H-26	99
Figura 45. Mapa USGS con ubicación Sitio H-27	101
Figura 46. Mapa USGS con ubicación Sitio H-28	103
Figura 47. Mapa USGS con ubicación Sitio H-29	105
Figura 48. Mapa USGS con ubicación Sitio H-30	108
Figura 49. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-30	108
Figura 50. Mapa USGS con ubicación Sitio H-31	113
Figura 51. Mapa USGS de 1953 con ubicación Sitio H-31	113
Figura 52. Mapa USGS con ubicación Sitio H-32	115
Figura 53. Mapa USGS con ubicación Sitio H-33	118
Figura 54. Mapa USGS con ubicación Sitio H-34	120
Figura 55. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-34	121
Figura 56. Mapa USGS con ubicación Sitio H-35	123
Figura 57. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-35	124
Figura 58. Mapa USGS con ubicación Sitio H-36	125
Figura 59. Mapa USGS con ubicación Sitio H-37	127
Figura 60. Mapa USGS con ubicación Sitio H-38	129
Figura 61. Mapa USGS con ubicación Sitio H-39	132
Figura 62. Mapa USGS con ubicación Sitio H-40	135
Figura 63. Mapa USGS con ubicación Sitio H-41	137
Figura 64. Mapa USGS con ubicación Sitio H-42	140
Figura 65. Mapa USGS de 1938 con ubicación Sitio H-42	140
Figura 66. Mapa USGS con ubicación Sitio H-43	142
Figura 67. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-41	143
Figura 68. Mapa USGS con ubicación Sitio H-44	145
Figura 69. Mapa USGS con ubicación Sitio H-45	147
Figura 70. Mapa USGS con ubicación Sitio H-46	149
Figura 71. Mapa USGS con ubicación Sitio H-47	151

Figura	Página
Figura 72. Mapa USGS de 1938 con ubicación Sitio H-47	152
Figura 73. Mapa USGS con ubicación Sitio H-48	154
Figura 74. Mapa USGS con ubicación Sitio H-49	156
Figura 75. Mapa USGS con ubicación Sitio H-50	157
Figura 76. Mapa USGS con ubicación Sitio H-51	158
Figura 77. Mapa USGS con ubicación Sitio H-52	160
Figura 78. Mapa USGS con ubicación Sitio H-53	162
Figura 79. Mapa USGS con ubicación Sitio H-54	164
Figura 80. Mapa USGS con ubicación Sitio H-55	166
Figura 81. Mapa USGS con ubicación Sitio P-56	168
Figura 82. Mapa USGS con ubicación Sitio H-57	171
Figura 83. Mapa USGS de 1935 con ubicación Sitio H-57	171
Figura 84. Mapa USGS con ubicación Sitio H-58	173
Figura 85. Mapa USGS con ubicación Sitio H-59	175
Figura 86. Mapa USGS con ubicación Sitio H-60	177
Figura 87. Mapa USGS con ubicación Sitio H-61	179
Figura 88. Mapa USGS con ubicación Sitio H-62	181
Figura 89. Mapa USGS con ubicación Sitio H-63	184
Figura 90. Mapa USGS de 1935 y 1938 ilustrando estructuras	187
Figura 91. Tabla de estructuras identificadas planos topográficos de 1935 y 1938	188 a 190
Figura 92. Mapa USGS con ubicación Sitio H-64	191
Figura 93. Mapa USGS con ubicación Sitio H-65	193
Figura 94. Mapa USGS con ubicación Sitio H-66	195
Figura 95. Mapa USGS con ubicación Sitio H-67	197
Figura 96. Mapa USGS con ubicación Sitio H-68	199
Figura 97. Mapa USGS con ubicación Sitio H-69	202
Figura 98. Mapa USGS con ubicación Sitio H-70	203
Figura 99. Mapa USGS con ubicación Sitio H-71	205
Figura 100. Mapa USGS con ubicación Sitio H-72	207
Figura 101. Mapa USGS con ubicación Sitio H-73	208
Figura 102. Mapa USGS con ubicación Sitio H-74	210
Figura 103. Mapa USGS con ubicación Sitio H-75	212
Figura 104. Mapa USGS con ubicación Sitio H-76	214
Figura 105. Mapa topográfico USGS de 1935 mostrando estructura histórica al Suroeste del sitio H-76	215
Figura 106. Mapa USGS con ubicación Sitio H-77	217
Figura 107. Mapa USGS con ubicación Sitio H-78	218
Figura 108. Localización de pozo #160 y yacimiento H-78	219
Figura 109. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-79	220
Figura 110. Foto mostrando al área del elemento H-79	221
Figura 111. Mapa USGS con ubicación Sitio H-80	222
Figura 112. H-80, localización de pozo #507	224
Figura 113. Mapa USGS con ubicación Sitio H-81	225

Figura	Página
Figura 114. Área de elemento H-81	227
Figura 115. Mapa USGS con ubicación Sitio H-82	228
Figura 116. Elemento H-82, localización de pozos #780, #781, #789 y #790	231
Figura 117. Tabla de hallazgos indeterminados	232
Figura 118. Tabla de hallazgos indeterminados con correlación sitios	233
Figura 119. Mapa del USGS ilustrando la ubicación de los sitios indeterminados (U) 1 al 7	233
Figura 120. Mapa USGS con ubicación Sitio U-1	234
Figura 121. Mapa USGS con ubicación Sitio U-2	236
Figura 122. Mapa USGS con ubicación Sitio U-3	238
Figura 123. Mapa USGS con ubicación Sitio U-4	240
Figura 124. Área de U4	242
Figura 125. Mapa USGS con ubicación Sitio U-5	243
Figura 126. Área de U-5	245
Figura 127. Mapa USGS con ubicación Sitio U-6	246
Figura 128. Localización de Elemento U-6 y pozo #607	249
Figura 129. Mapa USGS con ubicación Sitio U-7	250
Figura 130. Localización de Elemento U-7 y pozo #691	251

Resumen ejecutivo[1]

El Programa de Arqueología y Etnohistoria adscrito al Instituto de Cultura Puertorriqueña ha solicitado la realización de una Fase IA-IB de arqueología, como parte del proceso de endosos para el proyecto denominado *"Esencia"*, propuesto para ser desarrollado en el barrio Boquerón del municipio de Cabo Rojo. El proyecto propuesto tiene una cabida territorial aproximada de 1,549 cuerdas (6,088,514 metros cuadrados) de terreno ubicados en las lomas Peñones de Melones, donde se propone construir un proyecto privado residencial y turístico que incluiría la construcción de 530 unidades de hotel; 1,132 residencias turísticas unifamiliares y multifamiliares; una escuela con 500 dormitorios para estudiantes; áreas recreativas; campos de golf; áreas de servicio médico; áreas comerciales y de entretenimiento; y áreas de servicio e infraestructura.

Para el estudio arqueológico de investigación documental, reconocimiento de superficie y excavaciones en el subsuelo se planteó una estrategia particular atemperada a las condiciones geográficas y medioambientales del terreno, así como teniendo en cuenta los estudios previos realizados en el área. En dichos estudios, un total de 42 sitios habían sido documentados en 6 proyectos de investigación individuales. La investigación documental no dejó lugar a dudas con respecto a la alta sensitividad arqueológica de la zona del proyecto. El área general fue recorrida en su totalidad, destacando en nuestro reconocimiento las zonas sensitivas tales como áreas llanas, áreas costeras, cimas de lomas, y simas de lomas. Por otra parte, como resultado de las excavaciones de Fase IB fueron completados un total de 868 pozos de los cuales 142 resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico

Como resultado de nuestra estrategia de investigación, un total de 171 recursos culturales fueron identificados, divididos en 82 sitios prehistóricos, 82 históricos y 7 sin identificar. La información recuperada fue dividida en cinco tomos, el Tomo I incluyendo los datos generales del proyecto, análisis medioambiental y sensitividad arqueológica, investigación documental histórica y recorrido de superficie; el Tomo II cubriendo la Fase IB con pozos de prueba; el Tomo III cubriendo los hallazgos prehistóricos; el Tomo IV cubriendo la información de los hallazgos históricos y las conclusiones finales; y el Tomo V con el formulario de registro de yacimientos del ICP para cada uno de los sitios. De manera general se recomendó Fase II para los sitios identificados y se recomendó monitoría arqueológica para todo el proyecto para cualquier actividad de corte de árboles o movimiento de terreno.

[1] El resumen ejecutivo se presenta de manera íntegra en los 4 volúmenes principales. La bibliografía general se repite en el Tomo I y en el presente volumen.

I. Hallazgos históricos

Durante los recorridos de superficie y pozos de sondeo, se identificaron un total de 82 hallazgos identificados como históricos. La mayor parte de estos son estructuras relacionadas a industrias agrícolas, y a la recolección y almacenamiento de agua (bebederos, pozos, aljibes, molinos, etc.). Otras están relacionadas a uso residencial (remanentes de viviendas, pozos sépticos, cisternas, etc.). En el área del litoral, se identificaron varias estructuras que podrían estar relacionadas a infraestructura de transporte marítimo (bases de muelles, rampa de carga). Una estructura que se identificó a distancia (H-26), por estar en el medio de un humedal, es un remanente de infraestructura relacionada a la industria de la sal. Algunas de estas estructuras presentan una tipología de construcción desde a partir del siglo XIX. Otras estruturas o hallazgos históricos adicionales fueron identificados durante la Fase IB, y se incorporaron a los hallazgos iniciales.

Se identificaron 3 estanques de diques de tierra cuya construcción hubiese requerido un movimiento masivo de terreno y una inversión mayor de capital económico y laboral. Otros tres sitios denominados como históricos consisten en áreas donde hay venas de piedra serpentinita de las cuales se han removido cantidades considerables. A estas se les denominó “posibles canteras”. Se entiende que estas pudieron haber sido fuentes de materia prima para algunas de las obras que se realizaban en la zona, en particular por lo difícil que debió haber sido transportar materia prima a un lugar tan remoto.

Los hallazgos históricos que no son estructuras u obras masivas de infraestructura, se refieren a la presencia (dispersa o concentrada) de material histórico en la superficie (ladrillo, teja, cerámica, vidrio, madera, metal, etc.), que pudiesen ser los remanentes de estructuras, casas, áreas de habitación u otros vestigios de actividades históricas. Algunos de los sitios identificados con un número “H” no se refieren a una estructura singular, sino a una agrupación de estructuras asociadas. Como ejemplo, hay varios pozos de agua actividados por molinos de viento (o sus bases remanentes) con bebederos asociados, o casas con sus pozos sépticos y cisternas asociadas. En estos casos, un número se refiere a varias estructuras. Muchas de las estructuras profundas (pozos, aljibes, etc.) se encuentran sedimentados o rellenos de material de escombro,

por lo cual no se pudo determinar la profundidad total de todas. A pesar de que muchas de estas estructuras se encuentran en varios estados de deterioro, algunas están relativamente intactas e incluso permanecen en uso.

Los materiales de construcción que se identifican en el campo son variados, y responden a diversas épocas de producción, e incluyen piedra y argamasa; ladrillo y mortero; concreto armado con varilla salomónica; bloque de hormigón; madera y metal industrial. Muchas de las estructuras se encuentran en agrupaciones y parecen estar relacionadas a un taller particular de trabajo. Por ejemplo, en el llano costero del Norte-centro del terreno, hay dos núcleos de estructuras asociadas. En ambos casos, se trata de estructuras relacionadas a la ganadería y a la extracción y almacenamiento de agua.

La variedad de estructuras, sus técnicas de construcción diversas, y la presencia de obras mayores de infraestructura, sugieren que en esta región hubo una actividad considerable, variada y autosuficiente relacionada a la industria agrícola. El capital humano, material y económico requeridos para construir este complejo en una zona tan remota e inhóspita, en adición a el tiempo que parece haber estado operando, apuntan a que había un mercado lucrativo para lo que fuera que se estuviese produciendo desde aquí.

En efecto, el área de la finca tiene una combinación de factores que lo harían idóneo para una actividad ganadera previa a la refrigeración y el transporte terrestre comerciales. La producción de sal y ganado en la misma finca con acceso directo al mar en un puerto de aguas tranquilas y a poca distancia del Puerto Real por un lado y al tren por vía de Boquerón por el otro, lo hacen un punto sumamente estratégico. La próxima tabla (Figura 1) presenta de manera individual todos los hallazgos históricos identificados en el sitio, con su ubicación por coordenadas, procedencia de parcela según la base de datos del CRIM y descripción de campo. La segunda tabla (Figura 2) presenta los sitios identificados en ICP y SHPO asociados a nuestros hallazgos y las referencias de estudios arqueológicos donde presentan información de sitios que hayan sido previamente identificados.

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
H-1	379-000-009-01	17.999527, -67.204319	Posible pozo séptico circa post 1950's.
H-2	379-000-009-02-000	17.998580, -67.203553	Posible bebedero de ganado de construcción en concreto circa 1930's
H-3	379-000-009-05-000	17.9991103, -67.2003644	Molino de viento de construcción de metal con base de concreto, primera mitad S.20
H-4	402-000-005-29-000	17.98510, -67.18859	Represa de tierra, muelle de construcción de rieles de tren, y columnas de cemento asociadas circa 1959-1968
H-5	402-000-005-28-000	17.98677, -67.19088	Posible cisterna de construcción de concreto, y zapata de concreto asociada, circa 1952-1959
H-6	402-000-005-28-000	17.98679, -67.19079	Zapata de concreto (posible letrina), circa 1952-1959
H-7	379-000-010-02-853	18.00200, -67.19041	Estructuras de concreto y mampostería, posibles bebederos de ganado, circa 1930's
H-8	402-000-005-01-000	18.00217, -67.19059	Base de molino de viento y estructura de concreto, circa 1930's
H-9	402-000-005-01-000	18.00225, -67.19076	Estructura de construcción de concreto y varilla tirabuzón, 1920's
H-10	402-000-005-01-000	18.00226, -67.19082	Columnas y zapata en bloques de hormigón, circa 1959.
H-11	379-000-010-02-000	18.00229, -67.19029	Estructura de construcción de concreto, posible aljibe circa 1930's
H-12	379-000-010-02-000	18.00230, -67.19039	Estructura de construcción bloque de hormigón, circa post 1950's

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
H-13	380-000-006-01-000	18.00089, -67.18926	Molino de viento de construcción de metal y base de concreto, y estructuras asociadas: bebedero de concreto y bebedero de bloque de hormigón, circa 1930's-1950's
H-14	380-000-006-01-000	17.99972, -67.18905	Estructura de concreto, posible industria ganadera, circa 1930's
H-15	402-000-005-29-000	17.98426, -67.18795	Estructura demolida, circa 1950's
H-16	402-000-005-29-000	17.98595, -67.18811	Cepo de ganado de construcción de metal y madera, circa 1970
H-17	402-000-005-01-000	18.00148, -67.19387	Fragmentos de cerámica y vidrio dispersos en superficie, circa siglo 19
H-18	402-000-005-29-000	17.986137, -67.188238	Estructura de concreto abrevadero, circa 1940's
H-19	379-099-327-80-000	17.99922, -67.19760	Agrupación de estructuras de concreto y ladrillo, siglos 19 y 20
H-20	402-000-005-29-000	17.99612, -67.18480	Fragmentos de cerámica en superficie, siglo 19
H-21	379-000-010-01-901	18.00563, -67.18883	Agrupación de estructuras de concreto, circa 1920's
H-22	379-000-010-01-901	18.00761, -67.18387	Estructura de concreto en el agua, remanente de muelle, circa 1920's
H-23	379-000-010-01-901	18.00882, -67.17909	Estructura de concreto, circa 1940's

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
H-24	379-000-010-01-901	18.0043906, -67.1887950	Canal de concreto armado en área de humedal, relacionado a infraestructura de salinas, por lo menos circa 1920’s
H-25	380-000-006-01	17.99447, -67.17647	Pozo de piedra y material disperso asociado, por lo menos siglo 19
H-26	402-017-327-07-000	17.99319, -67.20897	Puntos de mensura de US coast and geodetic survey) a. 1959 PAA Survey b. 1966 Coast Guard and Geodetic Survey, circa 1960
H-27	402-007-327-12-000	17.99578, -67.20663	Posible cantera, circa 1990
H-28	402-008-327-25-000	17.99724, -67.20373	Posible cantera, 2006-2009
H-29	402-009-327-30-000	17.99837, -67.19897	Posible cantera, periodo indeterminado
H-30	379-000-010-05-000	18.00020, -67.19739	Pozo de material mixto, estructura de bloque y hormigón, y bebedero de concreto, por lo menos siglo 19
H-31	379-000-010-05-000	18.00026, -67.19784	Estructura de base de concreto, entre 1941 y 1953
H-32	379-000-010-05-000	18.00042, -67.19789	Bases de concreto armado, circa 1950’s
H-33	379-000-010-05-000	18.00057, -67.19785	Estructura rectangular de concreto y estructura asociada, circa 1940’s
H-34	379-000-010-05-000	18.00202, -67.19768	Estructura rectangular de concreto en la playa, circa 1930’s

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
H-35	379-000-010-05-000	18.00067, -67.19766	Base de concreto, siglo 20, indeterminado
H-36	379-000-010-05-000	18.00081, -67.19765	Estructura de concreto y bloque de hormigón, circa post 1950's
H-37	379-000-010-05-000	18.00044, -67.19733	Estructura de concreto y bloque de hormigón, circa post 1960's
H-38	403-000-002-02-901	17.99971, -67.16513	Fragmentos de cerámica dispersos en tope de loma, posible "Casa de Pabón 1888), siglo 19
H-39	403-000-002-02-901	17.99814, -67.16565	Área de concentración de fragmentos de teja en superficie, siglo 19
H-40	403-000-002-02-901	17.99987, -67.16719	Represa de tierra y atarjea de concreto circa 1959-1968
H-41	403-000-002-02-901	17.99939, -67.17453	Área de charca de retención de agua circa 1959-1968
H-42	403-000-002-02-901	17.99584, -67.17004	Fragmento de tejas, ladrillos, cerámicas y vidrio dispersos en camino, siglo 19
H-43	403-000-002-02-901	18.001110, -67.177022	Fragmento de cerámica y vidrio dispersos en superficie, siglo 19
H-44	403-000-002-02-901	17.99394, -67.17659	Fragmento de cerámica y vidrio dispersos en superficie, siglo 19
H-45	403-000-002-02-901	17.99408, -67.17588	Concentración de fragmentos de teja y ladrillo en superficie, siglo 19, posiblemente asociado a H-44
H-46	403-000-002-02-901	17.99408, -67.17588	Botella histórica, circa primer cuarto siglo 20

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
H-47	380-000-006-01-000	17.99267, -67.17793	Fragmentos de teja, cerámica y vidrio disperso en superficies, siglo 19
H-48	380-000-006-01-000	17.993164, -67.178090	Carretón de trabajo agrícola, circa 1950’s
H-49	380-000-006-01-000	No coordenadas área cerca de H-25, Pozo de Piedra: 17.9943823, -67.1764783	Fragmentos de teja dispersos en superficie, siglo 19
H-50	380-000-006-01-000	No coordenadas área cerca de H-25, Pozo de Piedra: 17.9943823, -67.1764783	Fragmentos de cerámica y ladrillo dispersos en superficie, siglo 19
H-51	380-000-006-01-000	17.992039, -67.181835	Base de molino de viento caído, primera mitad siglo 20
H-52	380-000-006-01-000	17.992379, -67.181340	Bebedero de bloque de hormigón, circa post 1970’s
H-53	380-000-006-01-000	17.993361, -67.180328	Fragmentos de cerámica y vidrio dispersos en tope de loma, siglo 19
H-54	380-000-006-01-000	17.994641, -67.182097	Bebedoro, estructura demolida y equipo agrícola, circa 1950’s.

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
H-55	380-000-006-01-000	17.994939, -67.181844	Fragmentos de teja y vidrio en superficie, siglo 19
H-56	380-000-006-01-000	17.99718, -67.18141	Fragmentos de vidrio y cerámica dispersos en superficie, siglo 19
H-57	403-000-002-02-901	18.002501, -67.180017	Bebedero de concreto armado, circa 1930’s
H-58	403-000-002-02-901	18.002368, -67.179823	Base de molino de viento, circa segundo cuarto S.20.
H-59	403-000-002-02-901	18.002581, -67.179931	Dique de o gavión piedra, post 2010, moderno
H-60	380-000-006-01-000	18.000344, -67.184653	Fragmento de cerámica en superficie, siglo 19
H-61	380-000-006-01-000	17.999977, -67.186837	Fragmentos de cerámica, teja y vidrio dispersos en superficie, siglo 19
H-62	380-000-006-01-000	18.000911, -67.187259	Fragmentos de cerámica, teja y vidrio dispersos en superficie, siglo 19
H-63	380-000-006-01-000	18.003002, -67.186059	Fragmentos de cerámica, vidrio y almeja dispersos en superficie, siglo 19
H-64	379-000-009-05	17.999961, -67.2011379	Zapatas de estructuras de concreto circa 1930’s
H-65	379-000-010-01-901	18.002558, -67.193928	Apisonado de piedras, circa primer cuarto siglo XX
H-66	379-000-010-01-901	18.004166, -67.191666	Remanentes de ruinas de concreto armado, circa 1930’s

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
H-67	380-000-006-01-000	18.000408, -67.187282	Escombros de materiales de construcción, circa post 1940’s
H-68	379-000-010-01-901	18.003992, -67.188971	Dique de piedra y arena, periodo indeterminado
H-69	379-000-009-01-000	17.998618, -67.203619	Construcción de concreto con agregado de gravilla y fragmentos de ladrillo y teja
H-70	402-000-004-66-000	17.997143, -67.205550	Zapata de concreto de una torre de molino eólico para bombeo de agua
H-71	379-000-010-05-000	18.000891, -67.197235	Acumulación de fragmentos de concreto demolidos de varias dimensiones
H-72	402-000-005-28-000	17.998039, -67.186879	Cruz fúnebre de Mariano Camacho
H-73	402-000-005-54-000	17.986442, -67.192993	Plataforma de concreto al nivel de la superficie del terreno
H-74	402-000-005-29-000	17.985845, -67.188052	Remanente de la base de una verja de construcción de hierro
H-75	403-000-002-02-901	18.002044, -67.181842	Pozo de construcción de piedra
H-76	379-000-010-05-000	18.000696, -67.197696	Dos bases cúbicas de concreto
H-77		17.984597, -67.189093	Cajón rectangular de construcción de concreto armado con varilla fina

Código ID	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
H-78	402-000-004-67-000	12.998452, -67.204897	capa de material de construcción moderno/histórico que incluye losa de terrazo y piedra sobre una capa de material polvoriento blanco (posible concreto meteorizado o argamasa)
H-79	402-000-004-66	17.998678, -67.205958	Superficie sólida a la profundidad de 70cm.
H-80	379-000-010-05-000	18.000182, -67.197887	Material de gravilla caliza compactada entre 0-15cm con materiales históricos presentes en el relleno incluyendo fragmentos de teja, cerámica histórica, metal y goma identificado en el pozo #507
H-81	402-000-005-28-000	18.000453, -67.189469	Dos botellas históricas de vidrio color ámbar.
H-82	402-000-005-54	17.986509, -67.194075	Fragmentos de carbón, madera, materiales de construcción y metal entre los pozos 780, 781, 789 y 790; concentración de piedras cilíndricas de origen indeterminado en el pozo 772

Figura 1. Tabla 1 de hallazgos históricos ubicados en el área del proyecto.

Al igual que en el caso de los hallazgos prehistóricos, a continuación, presentamos una tabla que correlaciona los identificados por nosotros con otros hallazgos previamente identificados en el área en estudios de arqueología de contrato (Figura 2).

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Referencia
H-1	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-2	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-3	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-4	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-5	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-6	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-7	No identificado en SHPO	No identificado en ICP por código CR	N-2. Questell, 2007, sitio histórico
H-8	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-9	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-10	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-11	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-12	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-13	No identificado en SHPO	No identificado en ICP por código CR	N-6. Questell, 2007, sitio histórico
H-14	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-15	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-16	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-17	-	-	Sitio identificado por nosotros

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Referencia
H-18	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-19	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-20	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-21	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-22	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-23	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-24	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-25	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-26	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-27	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-28	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-29	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-30	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-31	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-32	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-33	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-34	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-35	-	-	Sitio identificado por nosotros

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Referencia
H-36	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-37	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-38	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-39	CR0100141; CR-145	CR-175	P2-CH-27. Vélez, 1994 y 1995. P2-RC-27. Vélez, 1995. Identificado por Vélez como multicomponente
H-40	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-41	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-42	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-43	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-44	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-45	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-46	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-47	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-48	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-49	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-50	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-51	No identificado en SHPO	No identificado en ICP por código CR	S-6. Questell, 2007, histórico

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Referencia
H-52	No identificado en SHPO	No identificado en ICP por código CR	S-6. Questell, 2007, histórico
H-53	No identificado en SHPO	No identificado en ICP por código CR	S-5. Questell, 2007, sitio multicomponente
H-54	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-55	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-56	No identificado en SHPO	CR-198	C-4. Questell, 2007, sitio multicoponente
H-57	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-58	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-59	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-60	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-61	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-62	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-63	CR0100035; CR-35	CR-35	CR-12-2-14. Ramos, 1984; N-1, Questell, 2007, sitio multicomponente
H-64	-	-	Posiblemente identificado en mapa topográfico 1935
H-65	-	-	Posiblemente identificado en mapa topográfico 1935

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Referencia
H-66	-	-	Posiblemente identificado en mapa topográfico 1935
H-67	-	-	Posiblemente identificado en mapa topográfico 1935
H-68	-	-	Posiblemente identificado en mapa topográfico 1935
H-69	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-70	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-71	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-72	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-73	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-74	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-75	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-76	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-77	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-78	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-79	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-80	-	-	Sitio identificado por nosotros

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Referencia
H-81	-	-	Sitio identificado por nosotros
H-82	-	-	Sitio identificado por nosotros

Figura 2. Tabla 2 mostrando elementos históricos hallados asociados con sitios previamente identificados en los archivos de SHPO e ICP.

La estrategia del reconocimiento de superficie incluyó análisis de mapas y fotografías históricas con el objeto de ir sobre el terreno específicamente a tratar de identificar remanentes históricos asociados a dichos elementos; esto en adición al recorrido general completado en la finca. Las figuras 3 y 4 ilustran todos los sitios históricos localizados durante nuestro recorrido de superficie.

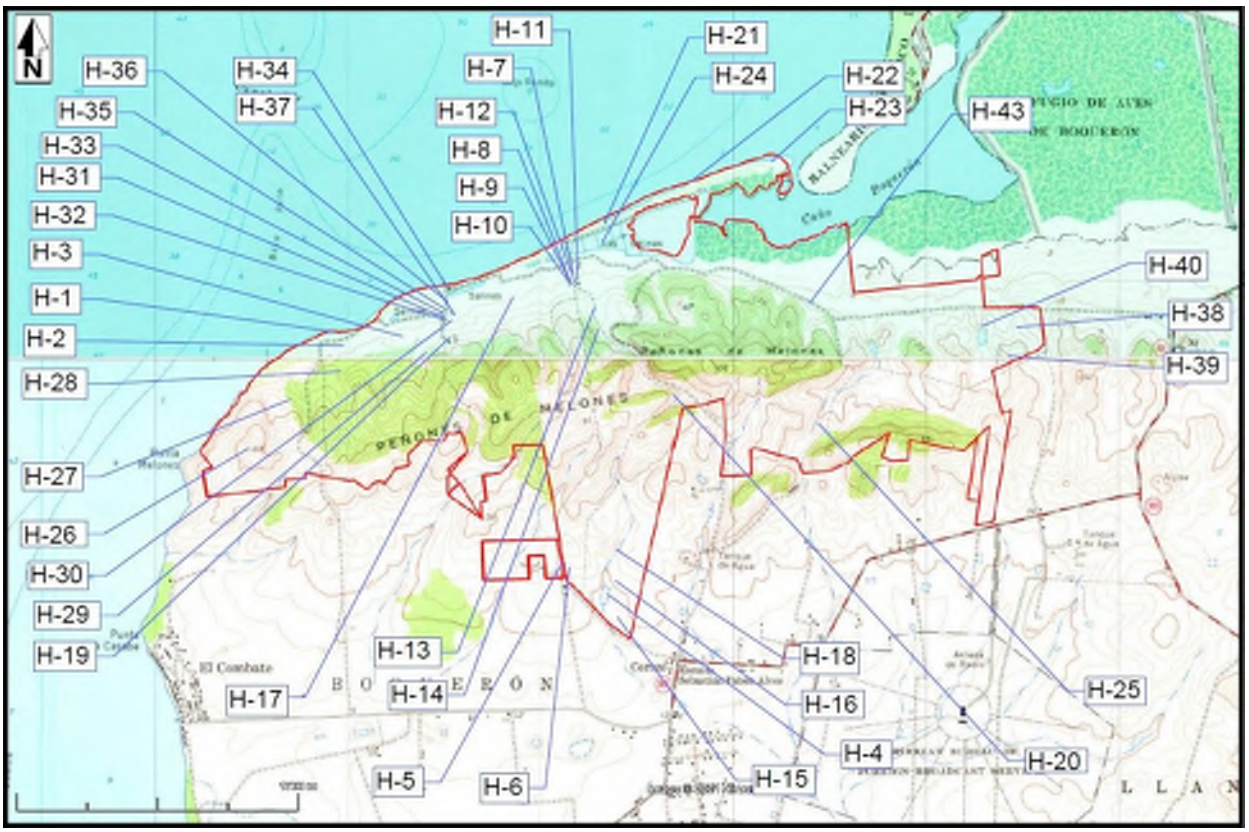


Figura 3. Mapa del USGS ilustrando la ubicación de los sitios históricos 1-40 identificados en el estudio.

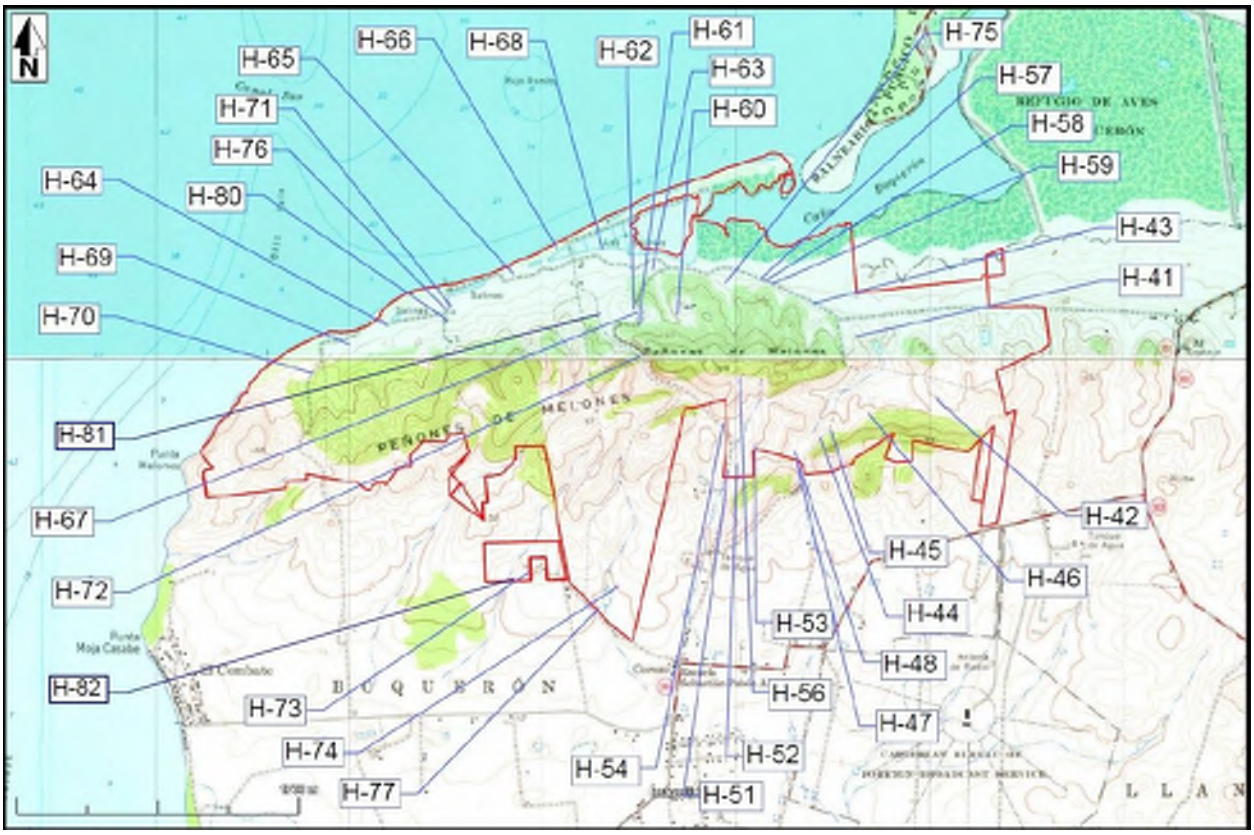


Figura 4. Mapa del USGS ilustrando la ubicación de los sitios históricos 41-82 identificados en el estudio.

H-1, posible pozo séptico

Este elemento está localizado en un área de llano costero en el Norte-noroeste del terreno investigado. Está ubicado a aproximadamente 10m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.999527, -67.204319 (Figura 5). El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área consiste en una cubierta densa de arbustos de majagua en la orilla de la playa.

El elemento es de construcción de concreto armado con presencia de varilla de acero y un agregado grueso de piedra y fragmentos de ladrillo y teja. Estos fragmentos de ladrillo y teja son una clara reutilización de materiales históricos mas antiguos dentro de la mezcla del concreto de hormigón. La estructura tiene una forma rectangular, con un largo de 5.50m de Este-Oeste, y un ancho de 2.30m de Norte-Sur. Su altura máxima sobre la superficie es de 68cm, en su extremo Oeste. Sus paredes tienen un grosor promedio de 17cm, y tiene una tapa de concreto con un grosor promedio de 8cm. El interior del elemento es visible debido a una rotura de la tapa en el lado Este. El mismo se encuentra relleno de basura moderna incluyendo plástico, vidrio y metal. Es imposible determinar su profundidad interna al momento de la visita. En la esquina SO de la tapa, se identifica un conector de PVC para inodoro, por el cual se presume que la estructura fungió como pozo séptico de alguna estructura aledaña. En los mapas topográficos históricos no se ubica ninguna estructura en dicha área particular. Por sus materiales de construcción y tipología constructiva se puede asociar mediados del siglo XX, circa post 1950 (fotos 1 y 2).

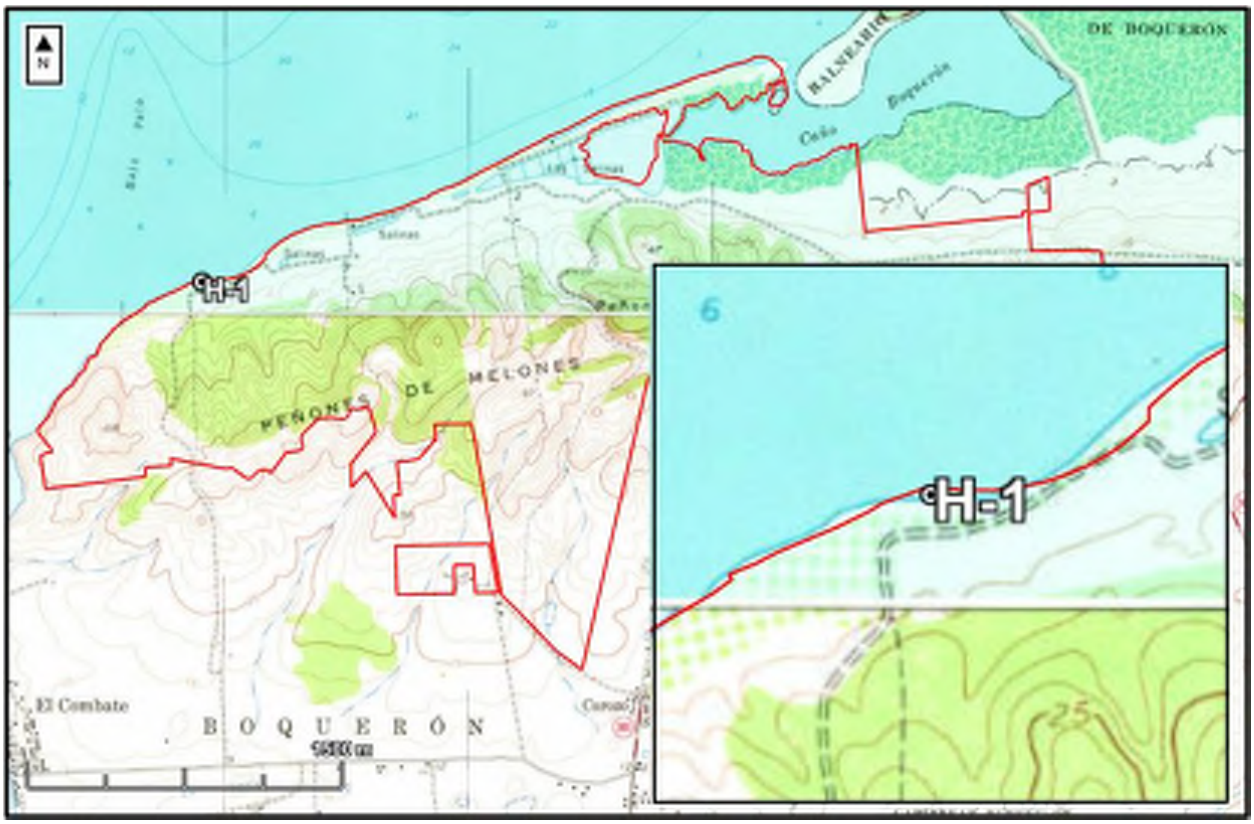


Figura 5. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-1 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 1. Elemento H-1, posible pozo séptico.

Foto 2. Elemento H-1, posible pozo séptico

H-2, abrevadero de ganado

Este elemento está localizado en un área elevada del llano costero en el Norte-noroeste del terreno investigado. Está ubicado a aproximadamente 120m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón, en un área con declive leve hacia el Norte. Se encuentra en las coordenadas 17.998580, -67.203553 (Figura 6). El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área consiste en una cubierta de grama y varios arbustos comunes a los ecosistemas de bosque seco, incluyendo aroma (Prosopis).

Debido a la ausencia de vegetación densa, en comparación con las parcelas aledañas, se entiende que esta parcela ha sido raspada con maquinaria en tiempos recientes. La presencia de varias plataformas modernas de concreto y madera, y algunas estructuras de acampar sugiere que el terreno estuvo en uso recientemente.

El elemento es de construcción de concreto armado con agregado de arena gruesa, piedra y fragmentos de ladrillo y teja. El mismo tiene una forma rectangular, con un largo de 18.20m de Noreste-suroeste, y un ancho de 3m de Noroeste-Sureste. Su altura máxima sobre la superficie es de 1m, en su extremo Este. Sus paredes tienen un grosor promedio de 20cm. El tope del Elemento es abierto, y el interior está dividido en tres secciones de 5.60m de largo cada una.

El interior del elemento se encuentra altamente sedimentado, contiene varias plantas de cactus, y se identifican algunos tubos de acero relacionados a la actividad de acampar de la parcela. El elemento presenta varias grietas gruesas en sus paredes laterales, y el extremo Suroeste está parcialmente demolido. Por su construcción cerrada (sin puertas de acceso), y su altura, se entiende que este elemento es un bebedero para ganado, u algún otro tipo de estructura asociada al almacenamiento de agua, con cronología aproximada de la primera mitad del siglo XX, por lo menos desde circa 1930's. La Figura 7 muestra el plano topográfico de 1935, donde se observa la presencia de una estructura presumiblemente casa de habitación, localizada aproximadamente 70 metros al Norte-noroeste del elemento (fotos 3 y 4).

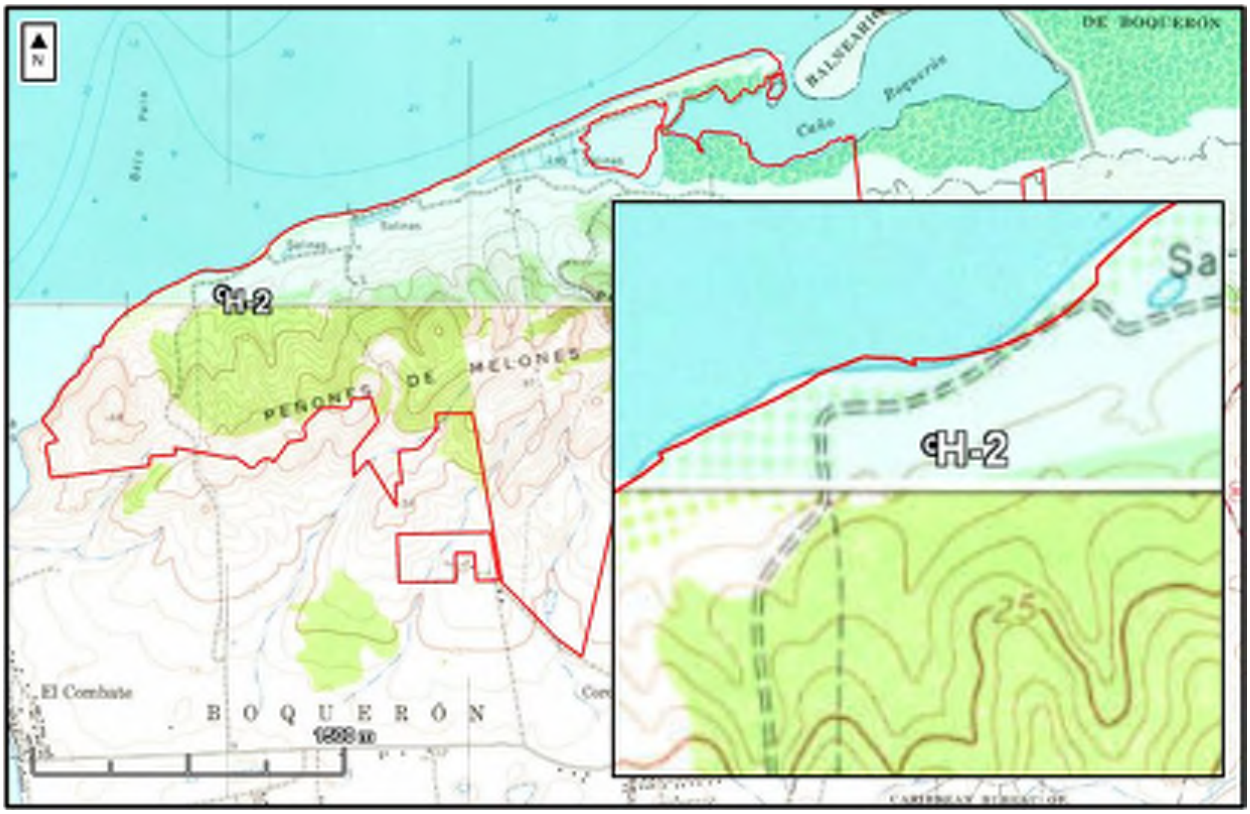


Figura 6. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-2 y el perímetro del proyecto en línea roja.

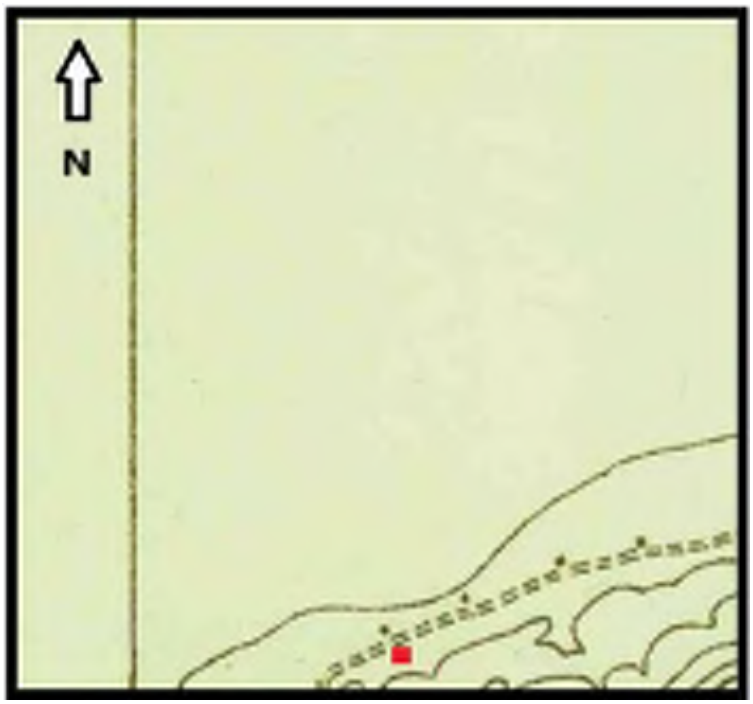


Figura 7. Mapa topográfico de 1935 mostrando ubicación general del sitio H-2 con cuadrado rojo. Note estructura cercana al Noroeste.

Foto 3. Elemento H-2, abrevadero para ganado.

Foto 4. Elemento H-2, abrevadero para ganado.

H-3, molino de viento de construcción de metal con base de concreto

Este elemento está localizado en un área de llano costero en el Norte-noroeste del terreno investigado. Está ubicado a aproximadamente 200m al Sureste del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.9991103, -67.2003644 (Figura 8). El terreno circundante consiste en una superficie pedregosa con un suelo de arcilla polvorienta compacta de color Munsell marrón, 10YR 5/3. La vegetación del área consiste en una cubierta densa de arbustos comunes a los ecosistemas de bosque seco.

El elemento está compuesto por una torre de construcción de vigas "L" de acero en forma piramidal y tensada con alambre trenzado de acero, coronada por una rueda con hélices y cola construidas de planchas de metal indeterminado (fotos 5-8). La hélice se encuentra en función, y mueve el pistón de la bomba de hierro colado ubicada en la base, sin embargo, al momento de nuestra visita no se econtraba en sus funciones de extracción de agua. La base de la torre está fijada a una zapata cuadrada de concreto de 1.60x1.60m. No se logró identificar con precisión la altura de la estructura, pero se entiende que mide entre 5.50-6.50m.

En la foto 8 al invertirla se observa que dice "BEATRICE" en el panel de abajo, y de la palabra "USA" más abajo. Estas marcas se utilizaron por la compañía Dempster Mill Manufacturing Company de Beatrice, Nebraska, quienes comenzaron la producción de este tipo de estructura desde tan temprano como 1885:

> "*Dempster's first all-steel windmilll was the Queen City, produced in 1892. These early steel mill designs included open back-gears instead of a direct-stroke mechanism allowing it to pump more in light winds... The market vanished for traditional style mills in the early 1920s, as consumers began to prefer self-oiling mills. Self-oiling windmills had an enclosed gearbox with an oil-bath that would continuously lubricate the mill. This meant maintenance on these mills was minimal, requiring oil about once a year. Dempster Mill Manufacturing Company produced its first of several self-oiling windmills in 1922 with the No. 11 Self-Oiling Windmill. The most popular windmill created by Dempster Mill Manufacturing Company was the No. 12 Annu-Oiled Windmill, manufactured for over eighty years with minimal modifications*". [2]

[2] https://www.nps.gov/articles/history-of-dempster-windmills.htm.

Por la caja de metal ubicada detrás de las aspas, este molino debe ser de diseño auto-lubricado. Como se evidencia en el párrafo anteriormente citado este estuvo en producción por más de 80 años. En adición, hubo un resurgir en este tipo de tecnología a raíz de la crisis de petróleo de los años 70's del siglo pasado:

> "*When energy prices spiked in the 1970s, people became interested in windmills again. There were only three remaining windmill manufacturers at that time: Aermotor, Baker, and Dempster. Each of these companies went from producing a couple hundred windmills per year to several thousand*".[3]

Este tipo de estructura se utilize también mucho para procesos agrícolas en zonas de difícil acceso y con bajo nivel de urbanización, como es el caso de la zona en Peñones de Melones. Esta estructura debe estar asociada con la industria ganadera en el área durante la primera mitad del siglo XX. En los mapas topográficos históricos no se identifica ninguna estructura en el área. Los molinos de viento para extracción de agua en el área general deben ser parte de la razón por la cual la zona general es conocida como "Los Pozos".

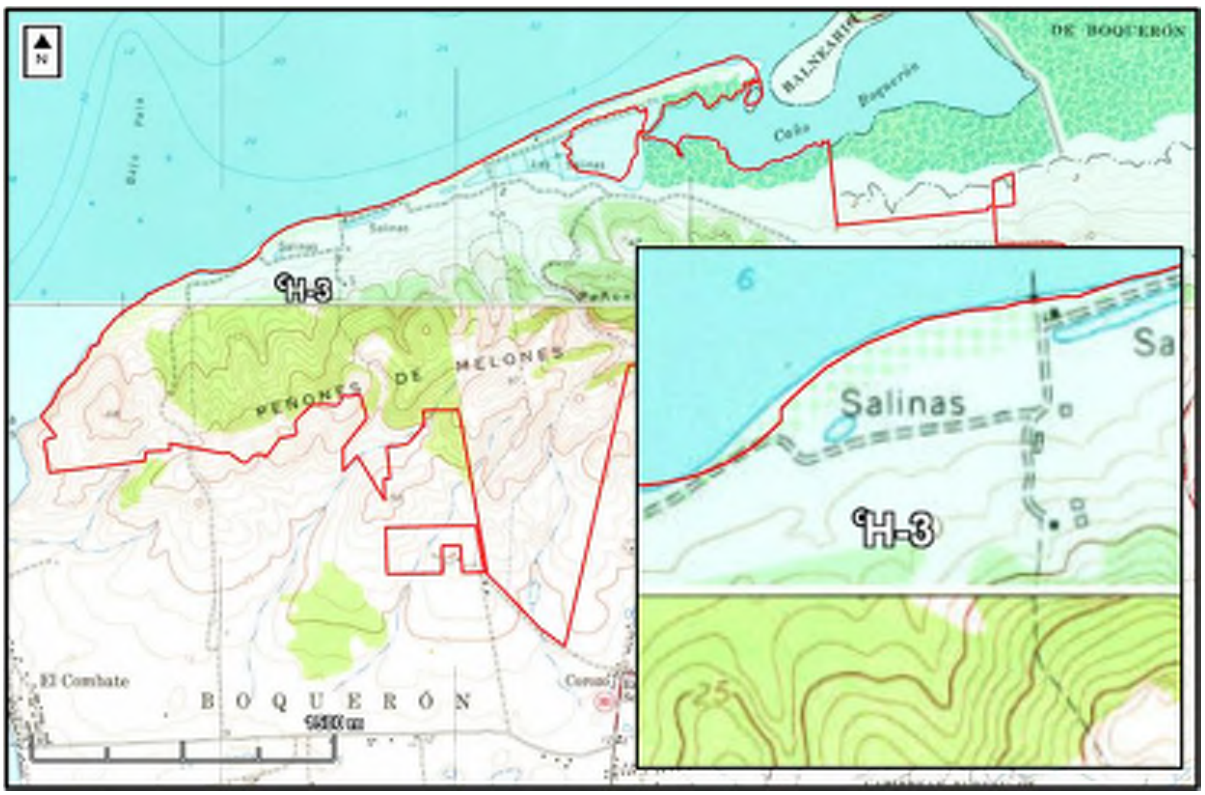


Figura 8. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-3 y el perímetro del proyecto en línea roja.

[3] Windmills on the American Plains (U.S. National Park Service) (nps.gov)

Foto 5. Elemento H-3, molino de viento para extracción agua, foto aérea.

Foto 6. Elemento H-3, molino de viento para extracción agua.

Foto 7. Elemento H-3, detalle aspas

Foto 8. Elemento H-3, detalle veleta.

H-4, represa o estanque de tierra, muelle de construcción de rieles de tren, y columnas de cemento asociadas

Este elemento está localizado en un área llana en extremo Sur-centro del terreno bajo investigación. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.98510, -67.18859 (Figura 9). El mismo consiste en una represa o estanque rectangular con paredes de diques de aparente construcción de tierra acumulada y compactada. Es imposible determinar si su construcción se realizó mediante la excavación de material del centro, o mediante la deposición de material importado en las orillas.

El elemento tiene unas dimensiones aproximadas de 120m de largo (N-S) x 60m de ancho (E-O). Su profundidad y la altura del dique son indeterminadas. El estanque tiene agua cubriendo la mayor parte del fondo, pero se puede ver por fotos aéreas antiguas que el nivel de agua ha estado a mayor capacidad anteriormente. El agua está cubierta por una capa densa de limo, y el estanque sirve actualmente de hábitat para varias especies de aves y gran cantidad de insectos. Las laderas se encuentran pobladas de vegetación diversa.

En la esquina Suroeste del estanque, hay construida una estructura que tiene las caracterísstticas de algun tipo de muelle. El mismo está construido con segmentos reuilizados de vía de acero de ferrocarril. Hay cuatro columnas de concreto que sirven de soporte en el extremo donde el muelle se suspende sobre el agua. En el otro extremo, el muelle se fija al talud mediante bases de concreto cilíndricas. El muelle tiene un largo visible de aproximadamente 13m (E-O), un ancho promedio de 1.15m, y una altura máxima visible sobre el nivel actual del agua de 3.20m. La columna mas alta se eleva 2.10m sobre el nivel actual del agua. El borde superior del dique se encuentra cercado por una verja de alambre de púa.

En el lado exterior oeste del dique, se identifican dos columnas rectangulares de concreto de 95cm de alto y de 10x10cm de base. Éstas podrían ser parte de un cercado anterior, o marcadores de algún tipo de infraestructura. Esta represa o estanque podría estar asociada a la infraestructura de almacenamiento y distribución de agua para las industrias de agricultura y ganadería comunes en área, en particular especial teniendo en cuenta el carácter árido de la región. En el mapa topográgico USGS de 1959 no se

identifica el estanque, el cual ya aparece representado en el de 1968 (Figura 10 y Fotos 9-10).

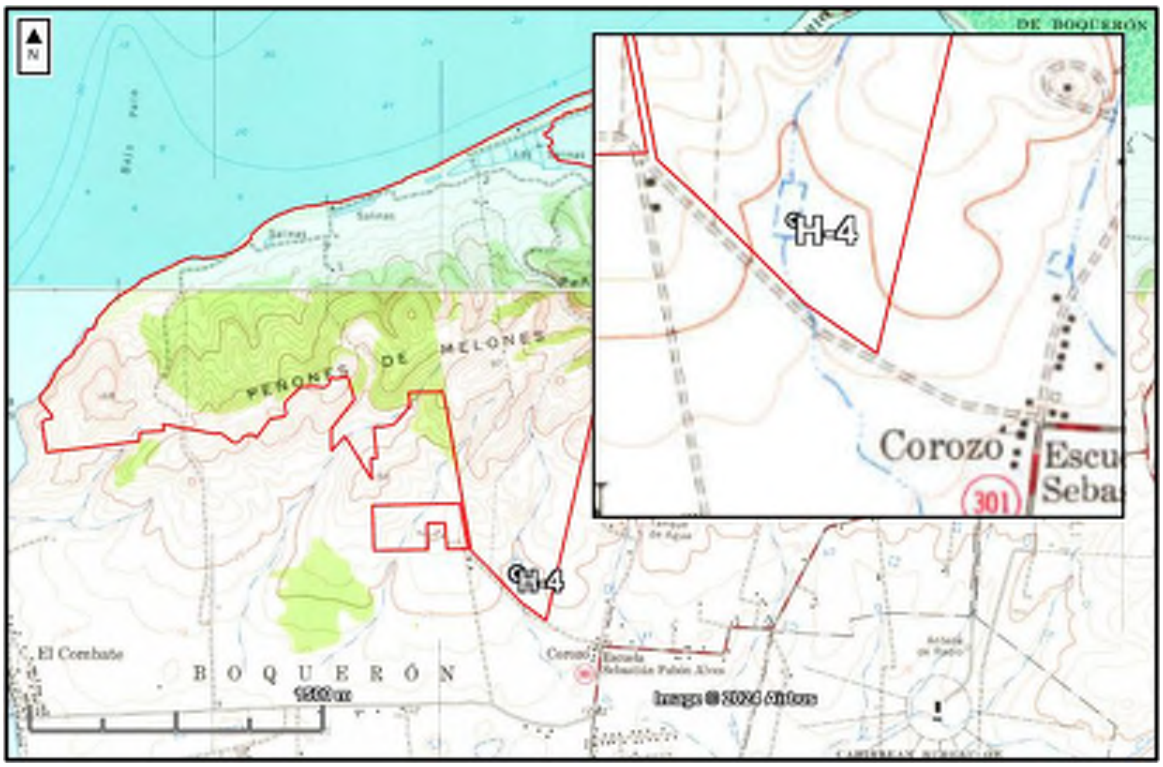


Figura 9. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-4 y el perímetro del proyecto en línea roja.

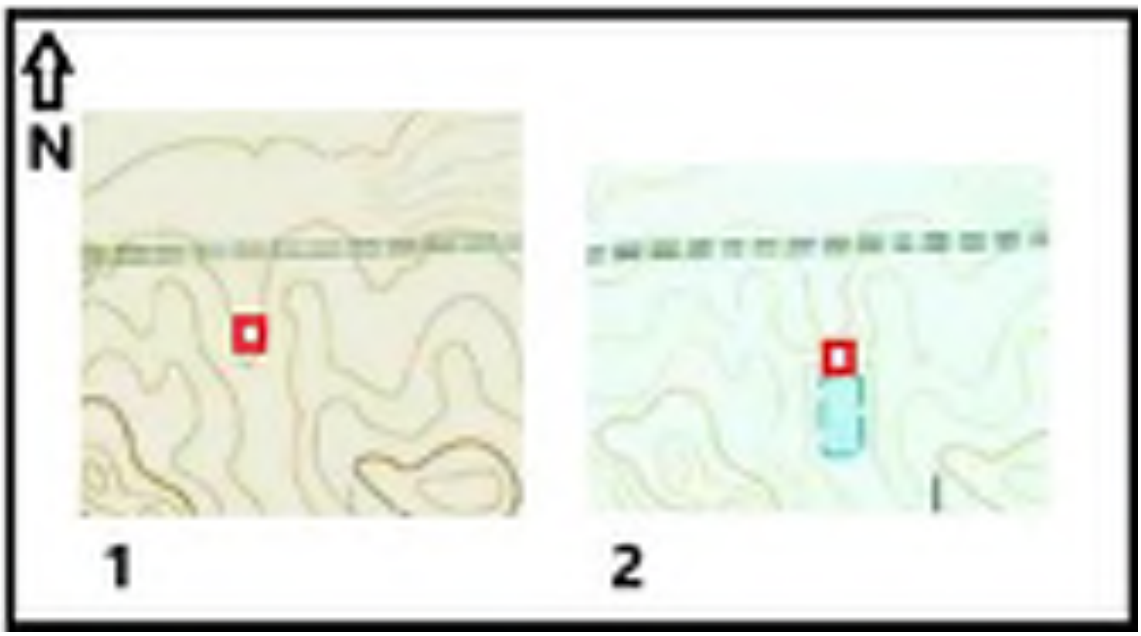


Figura 10. Mapas topográficos de 1959 (1) y 1968 (2). El dique fue construido entre esos años.

Foto 9. Elemento H-4, estanque con retención de agua.

Foto 10. Elemento H-4, muelle construido con rieles históricos de tren.

H-5, posible cisterna, y zapata de concreto asociada

Este elemento está localizado en un área llana en el Sur-centro del terreno bajo investigación. Está ubicado en un área de cubierta densa de sabana boscosa, a 14.50m al este del camino que delimita el borde suroeste de la parcela en las coordenadas 17.98677, -67.19088 (Figura 11). El elemento principal consiste en un cajón cuadrado que se eleva unos 1.35m sobre el nivel de la superficie. El mismo es de construcción aparente de concreto armado, y tiene una huella cuadrada de 2.50x2.50m. Tiene un registro cuadrado de 70x70 cm en el tope. En el interior, la estructura tiene una profundidad mayor a 3m. Sus paredes internas se encuentran empañetadas.

Se entiende que esta estructura podría funcionar como cisterna o aljibe para una estructura aledaña. A aproximadamente 4m hacia el Este de la misma, se identifican los remanentes de una base o zapata de concreto a nivel de la superficie. La misma se encuentra altamente impactada y sedimentada, pero se logra identificar una sección rectangular de aproximadamente 2.30m de largo(N-S) x1.20m de ancho (E-O). cronología circa mediados del siglo XX (Fotos 11-13). En el mapa topográfico de 1952 no se identifica ninguna estructura en el área particular, mientras que en el de 1959 se identifica una estructura exactamente en las mismas coordenadas y otra inmediatamente adyacente hacia el Noreste (figura 12).

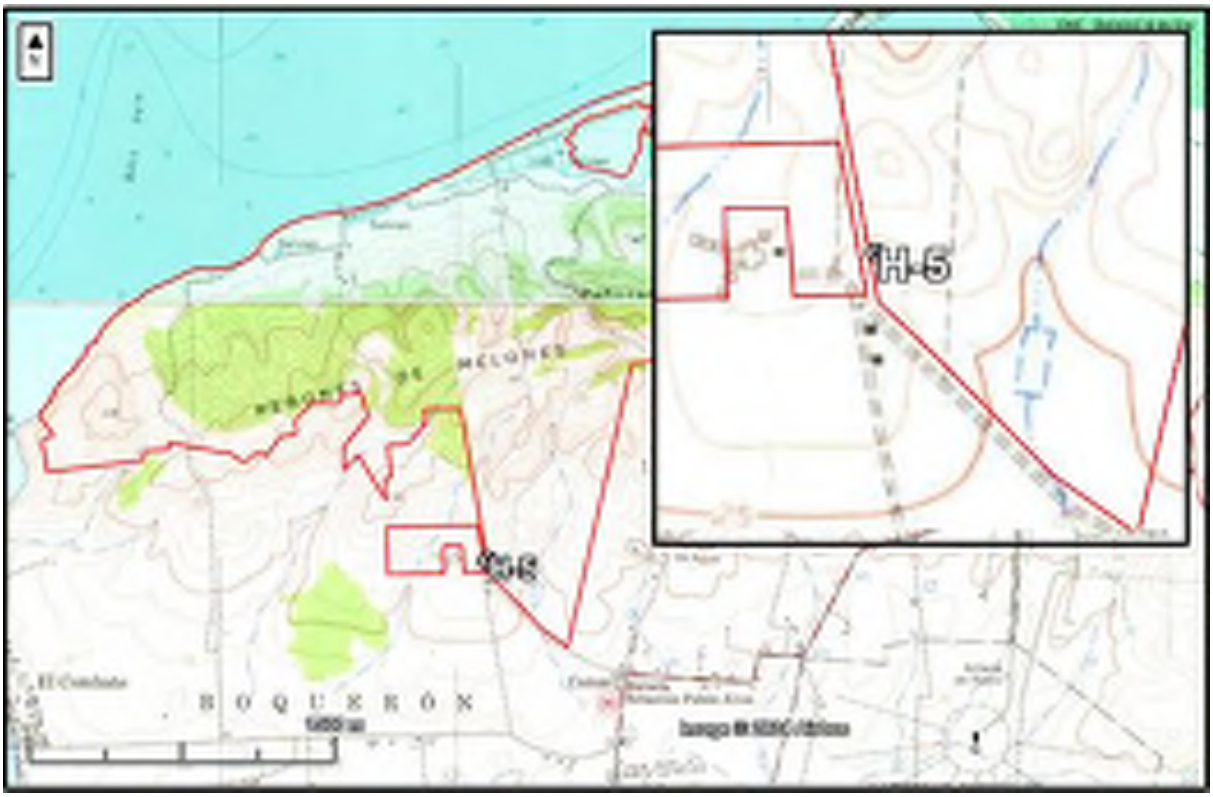


Figura 11. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-5 y el perímetro del proyecto en línea roja.

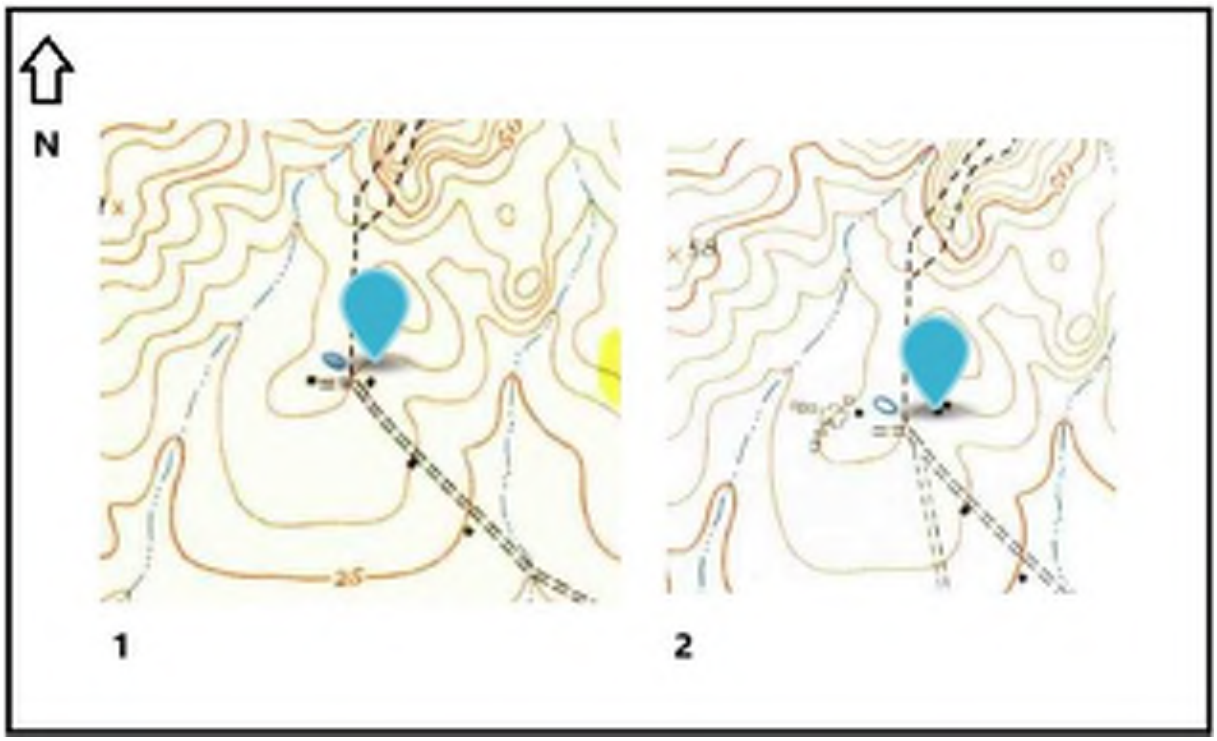


Figura 12. Mapa topográfico de 1952 (1) y 1959 (2). Según esta información, H-5 habría sido construido entre dichos años.

Foto 11. Elemento H-5, cisterna de concreto.

Foto 12. Elemento H-5, cisterna de concreto.

Foto 13. Base o zapata de concreto a nivel de la superficie

H-6, zapata de concreto (posible letrina)

Este elemento está localizado a aproximadamente 8.60m al Este del sitio H-5. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.98679, -67.19079 (Figura 13). Es de construcción de concreto y se ubica al nivel de la superficie del terreno. El mismo se encuentra altamente sedimentado y sobrecrecido de vegetación. Tiene unas dimensiones rectangulares visibles de 2m (E-O) x1m (N-S). Por su cercanía al Elemento 5, se entiende que ambos podrían estar asociados a una misma estructura original, o una agrupación de estructuras relacionadas. Podría tratarse de un pozo séptico o letrina (Foto 14). Tipología de construcción y materiales circa post 1950. Según presentado en la figura 12, estos elementos fueron construidos entre los años 1952 y 1959.

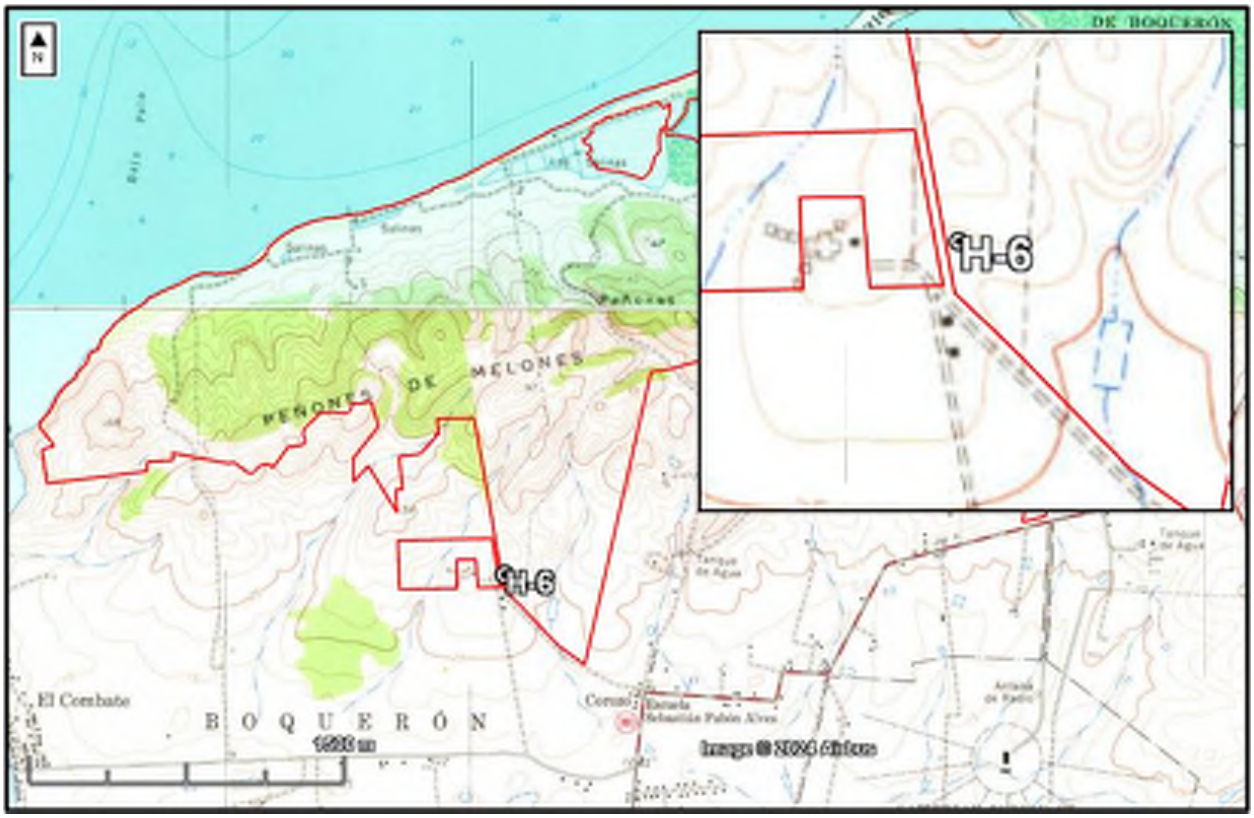


Figura 13. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-6 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 14. Elemento H-6, posible pozo muro o letrina.

H-7, estructuras de concreto y piedra, posibles bebederos de ganado

Este elemento (conjunto de estructuras) está localizado al pie de varias de las lomas de los Peñones de Melones, donde descienden hacia el llano costero en el Norte-centro del terreno bajo investigado. Están ubicados en la unión de dos caminos que bajan del norte por las hondonadas entre los Peñones en las coordenadas. 18.00200, -67.19041 (Figura 14). Hacia el Noreste, corre una quebrada estacional en dirección Oeste-noroeste.

El terreno circundante consiste en una arcilla compacta con color Munsell amarillo pardo, 10YR 6/8. La vegetación del área es de densidad mediana, e incluye varios arboles frutales y arbustos comunes a los ecosistemas de bosque seco. Los elementos son de construcción aparente de mampostería recubierta de hormigón con un agregado de arena gruesa y piedra. Los mismos consisten en dos estructuras rectangulares las cuales pudieron haber sido partes de una sola estructura rectangular original (Fotos 15-17).

La sección ubicada hacia el Sureste parece estar ubicada in-situ, mientras que la sección ubicada alNnoroeste parece haber sido movida de su sitio original. Ambos tienen dimensiones y estilos de construcción similares, y huellas de impacto que coinciden en donde pudieron haber estado unidas. La sección SE tiene un largo máximo de 2.50m (NE-SO) y un ancho de 1.30m, sus muros tienen un grosor promedio de 20cm. El mismo tiene una altura máxima visible sobre la superficie del terreno de 65cm. La sección NO, tiene un largo de 2.40m x1.30m de ancho, y una altura de 75cm. Esta sección tiene unos muros con un grosor máximo de 50cm. Hay varios fragmentos desprendidos de las estructuras dispuestos irregularmente en los alrededores, todas de concreto armado que también presenta fragmentos de ladrillo reutilizados. Ambas secciones se encuentran empañetadas, y podrían servir de bebedero para ganado. En la base SE de la sección NO hay puesta una pequeña cruz de hormigón. Circa 1930's. Questell identifica en el área un sitio histórico con la nomenclatura N-2 (2007). En el mapa topográfico de 1935 se observa la presencia de una estructura justo aledaña a la localización de los elementos identificados (Figura 15).

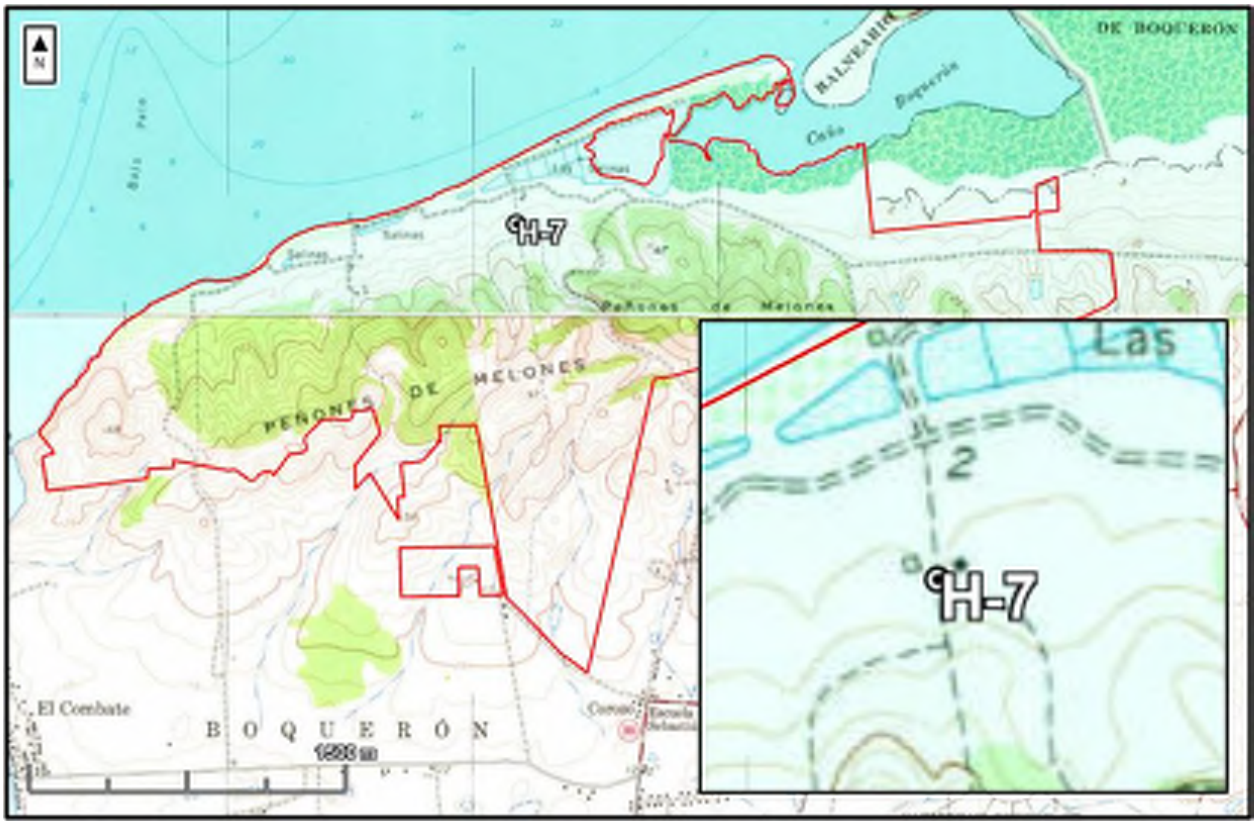


Figura 14. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-7 y el perímetro del proyecto en línea roja.

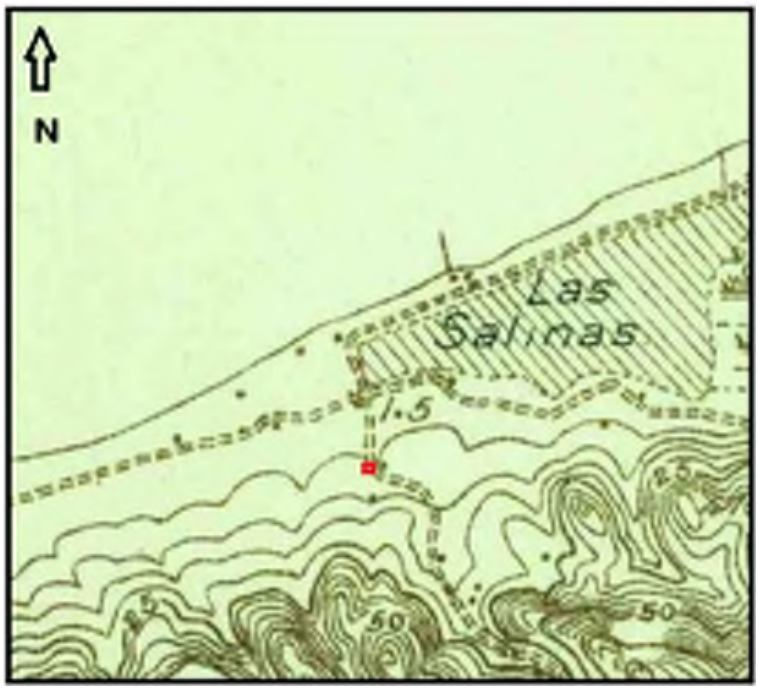


Figura 15. Mapa topográfico de 1935 ilustrando la ubicación de H-7 con cuadrado rojo, y estructura aledaña.

Foto 15. Elmento H-7.

Foto 16. Elemento H-7.

Foto 17. Elemento H-7. Cruz de hormigón.

H-8, base de molino de viento y estructura de concreto asociada

Este elemento está ubicado a 27m al Noroeste del sitio 7, en la esquina NO de una intersección de dos caminos vecinales de tierra. Está ubicado en las coordenadas 18.00217, -67.19059 (Figura 16). El área tiene una densa cubierta vegetal. El elemento principal consiste en la base remanente de una torre de molino eólico para bombeo de agua. La sección remanente consiste en la zapata de concreto con cuatro bases de vigas de "L" incrustadas. La zapata tiene una huella cuadrada de 2.30 x 2.30m. Las vigas remanentes tienen una altura de 75cm. En el centro de la zapata de concreto, se encuentra localizado el tubo de acero galvanizado sobre el cual hubiese estado ubicada la bomba. No se lograron identificar remanentes adicionales de la torre ni de las aspas del molino.

Justo al Oeste de la zapata del molino, bajo una acumulación de planchas de metal corrugado mohosas, identificamos una sección de una estructura de concreto con una altura visible de 55cm. Esta estructura tiene un estilo de construcción similar a algunos de los bebederos identificados previamente (Fotos 18-19). Debido a la densa cubierta vegetal, y a la gran cantidad de material de escombro mohoso, no se logró exponer un área mayor de la estructura. La ausencia de la torre del molino, y la presencia del metal corrugado severamente deformado sugieren que las estructuras de esta área pudieron haber sufrido el embate de una tormenta de alta intensidad, o un proceso de demolición mediante maquinaria pesada. La información disponible apunta a que todo el conjunto se puede considerar como con una cronología aproximada de mediados del siglo XX, aunque la forma del tope de bebedero sugiere que puede ser de circa 1940 o anterior. De hecho, al igual que el elemento anterior, en el mapa topográfico USGS de 1935 se presenta la presencia de una estructura muy cercana al Este del elemento (figura 17)

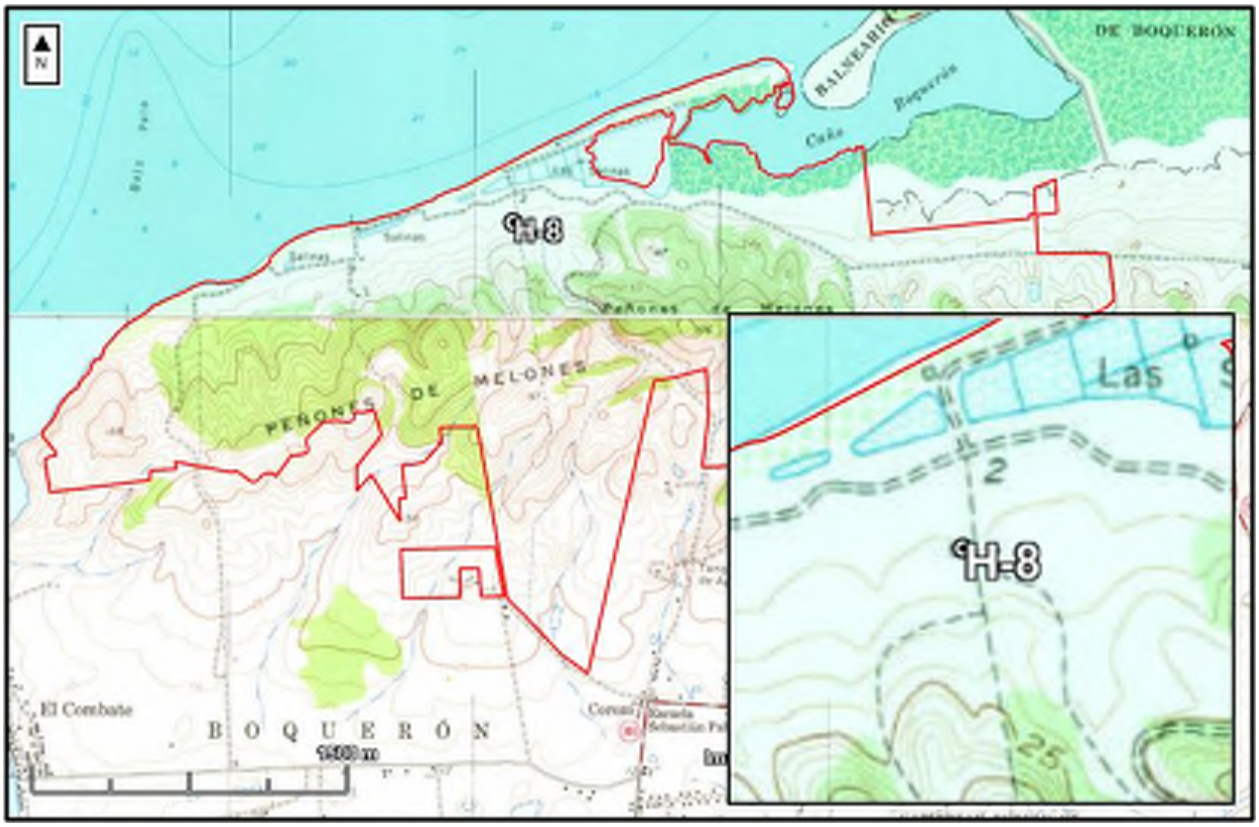


Figura 16. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-8 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 17. Mapa topográfico de 1935 ilustrando la ubicación de H-8 con cuadrado rojo, y estructura aledaña. Posiblemente asociada con H-7.

Foto 18. Elemento H-8, zapata de molino de viento.

Foto 19. Elemento H-8, estructura asociada a zapata de molino de viento.

H-9, remanentes de concreto de estructura

Este sitio está ubicado a 20m al Noroeste del elemento 8. Está ubicado en las coordenadas 18.00225, -67.19076 (Figura 18). El mismo consiste en los remanentes deteriorados de concreto de lo que pudo haber sido una estructura de construcción de material mixto. Entre los remanentes de concreto, se identificaron segmentos de varilla de tirabuzón, y vigas de madera. En los alrededores, se identificaron también planchas de metal corrugado (Foto 20).

Los remanentes sugieren que la estructura estaba construida a varios centímetros por encima de la superficie. La sección remanente podría formar el balcón de la fachada, como es de costumbre en la arquitectura criolla residencial desde principios del siglo XX. La sección remanente tiene un largo visible de 3.80m (E-O), y un ancho visible de 2m (N-S). Su altura máxima visible sobre el nivel del terreno es de 1.55m, en la esquina NO de la estructura. La varilla de tirabuzón apunta a una cronología tentativa entre 1910-1930. En el mapa USGS de 1935 (Figura 19) no se identifica estructura en el sitio exacto.

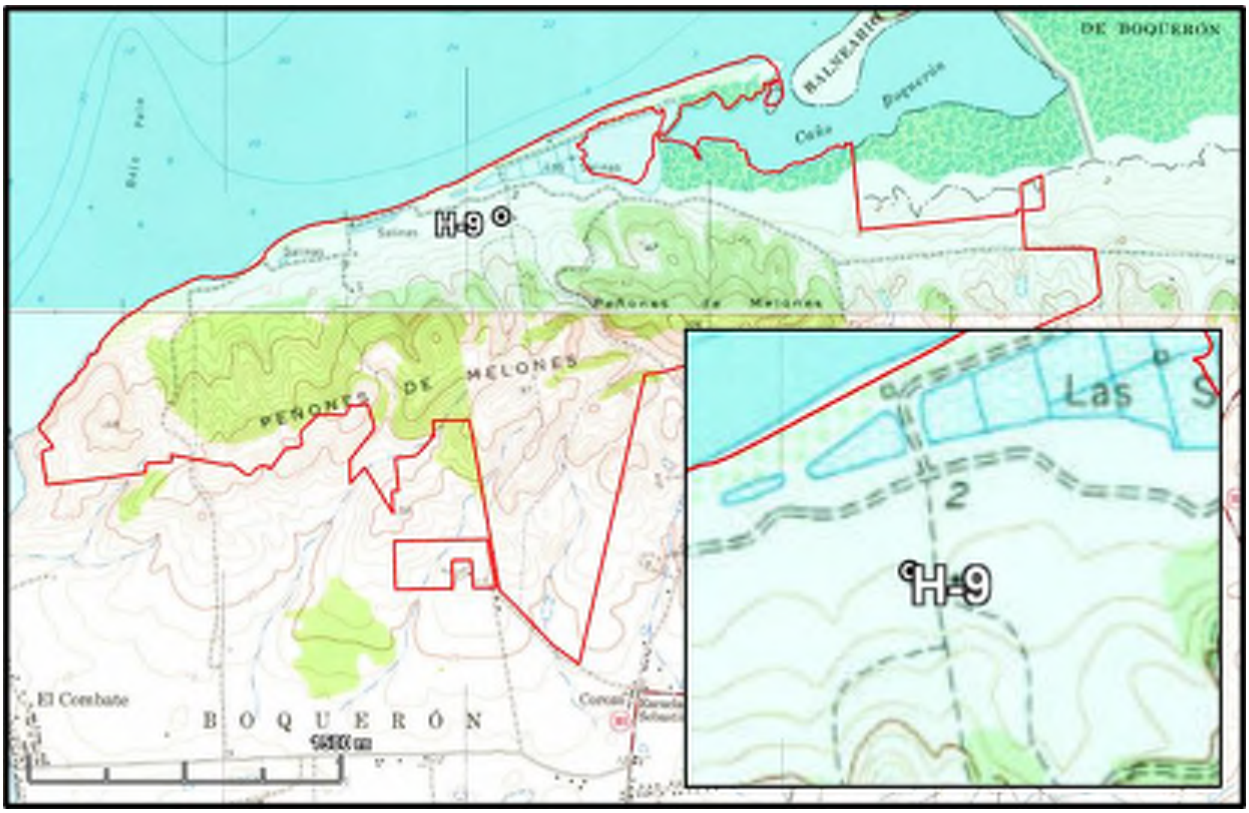


Figura 18. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-9 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 19. Plano USGS 1935 con ubicación de H-9.

Foto 20. Estructura de concreto.

H-10, columnas y zapata de construcción de bloques de hormigón

Este elemento está ubicado a 8.5m al Oeste del sitio 9. Está ubicado en las coordenadas 18.00226, -67.19082 (Figura 20). El mismo consiste en dos filas paralelas de cuatro columnas cada una de construcción de bloques de hormigón, concreto y varilla. Las columnas tienen una separación promedio entre si de 2.70m, consisten en estibas de tres bloques de 40cm de largo por 18cm de ancho. Entre algunas de las columnas, al nivel de la superficie, se ven hileras de bloques de hormigón (Fotos 21 y 22).

Esta estructura tiene un largo aproximado de 12m (E-O) x un ancho de 4m. La altura promedio de las columnas es de 62cm. No se identifica material asociado alguno, y las columnas parecen estar incompletas, por lo cual se entiende que esto fue un proyecto iniciado y abandonado, circa 1960. En el mapa USGS de 1953 no se observa ninguna particularidad en el área, mientras que en el mapa topográfico de 1959 se presenta lo que pudiese ser una estructura a medio construir, un cuadrado en blanco (Figura 21).

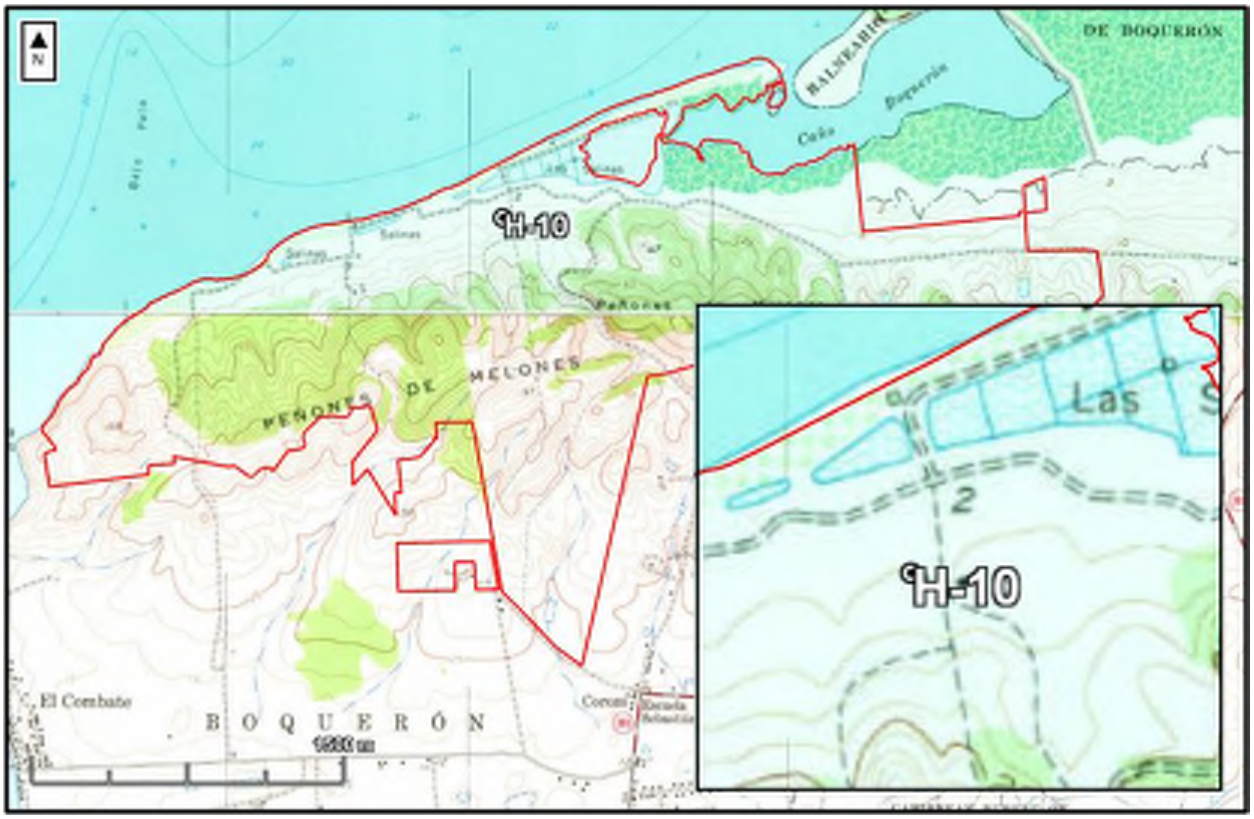


Figura 20. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-10 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 21. Mapa topográfico de 1959 ilustrando posible estructura justo en el área de H-10.

Foto 21. Elemento H-10, columnas y zapata de hormigón.

Foto 22. Elemento H-10, columnas y zapata de hormigón.

H-11, estructura de construcción de concreto, posible aljibe

Este elemento está ubicado a 34m al Norte-noreste del sitio 7, en un llano amplio con vegetación esparcida de sabana boscosa, entre los Peñones de Melones y el litoral de la Bahía de Boquerón. Está ubicado en las coordenadas 18.00229, -67.19029 (Figura 22). El elemento es de construcción aparente de concreto armado, y consiste en un cajón que se eleva 70cm sobre el nivel del terreno. El mismo tiene una huella cuadrada de 3.10x3.10m y unos muros con un grosor promedio de 23cm. El interior de la estructura baja a una profundidad visible de aproximadamente 3m (Fotos 23 y 24).

El fondo de la estructura esta cubierto de fragmentos colapsados de concreto que pudieron haber formado la tapa de la estructura en algún momento. Las paredes de la estructura se encuentran severamente agrietadas e inclinadas levemente hacia el interior, por lo cual ésta presenta un riesgo inminente de colapso y de seguridad. Esta estructura tiene las características de haber sido una cisterna o aljibe. Circa 1930's-40's. El mapa topográfico de 1935 presenta una estructura cercana localizada al Sur (figura 23).

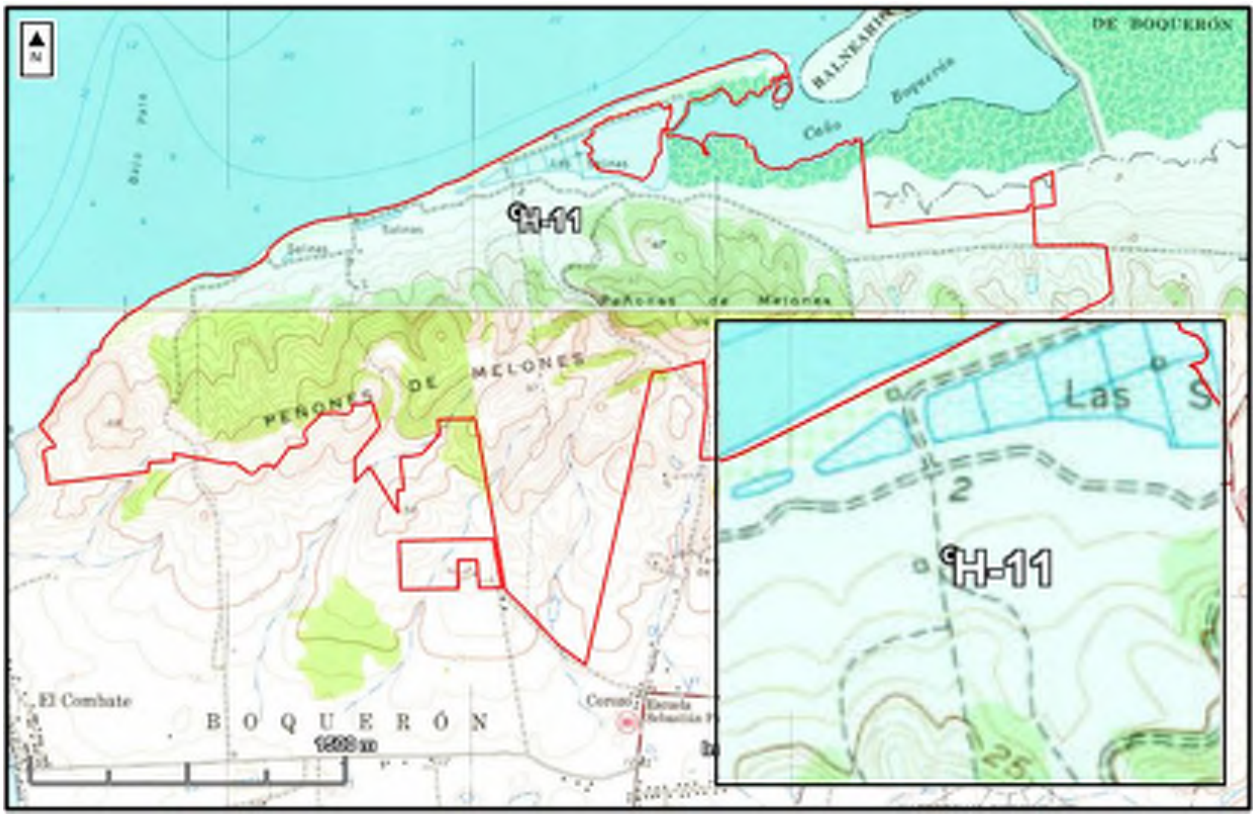


Figura 22. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-11 y el perímetro del proyecto en línea roja.

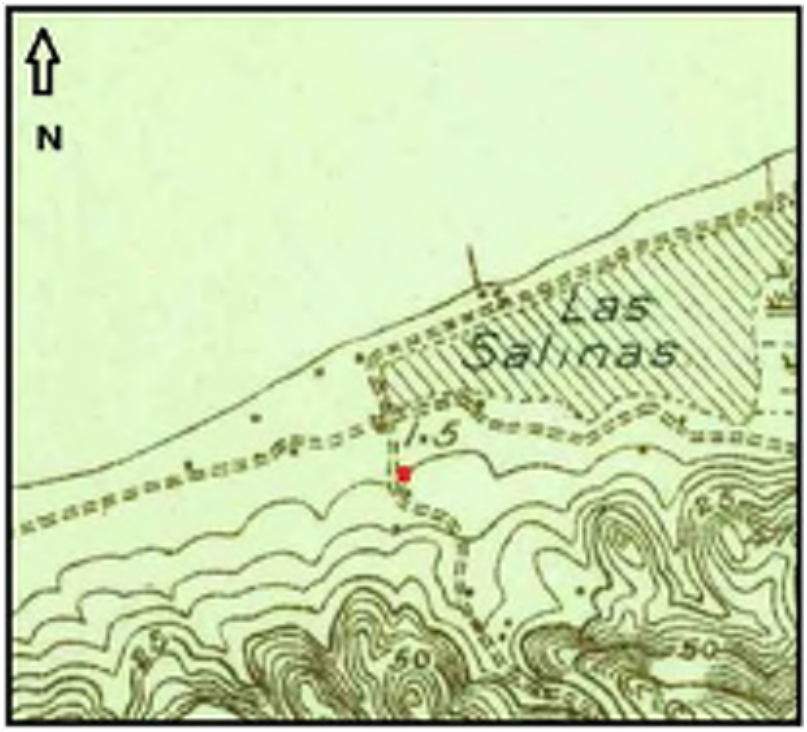


Figura 23. Mapa topográfico de 1935, ilustrando posición H-11.

Foto 23. Elemento H-11, estructura de concreto.

Foto 24. Elemento H-11, estructura de concreto.

H-12, estructura de construcción bloque de hormigón

Este elemento está localizado a 11m al Oeste del sitio 11. Está ubicado en las coordenadas 18.00230, -67.19039 (Figura 24). Consiste en una estructura rectangular de construcción de bloques de hormigón con una base de concreto armado (fotos 156-158). La misma tiene un largo de 2.25m (E-O) x 1.30m de ancho (N-S). Su altura máxima sobre la superficie del terreno es de 90cm en la esquina SE, y su profundidad interior es de 62cm (Fotos 25 y 26).

La estructura tiene una base de concreto armado de 25 cm de grosor visible, y está construida con 3 hileras de bloques de 20cm de ancho x 35cm de largo. La estructura no está empañetada ni en el interior ni en el exterior, sin embargo, todos los huecos de los bloques están rellenados de concreto. Posiblemente se trate de una estructura incompleta para bebedero de ganado. Circa mediados del siglo XX.

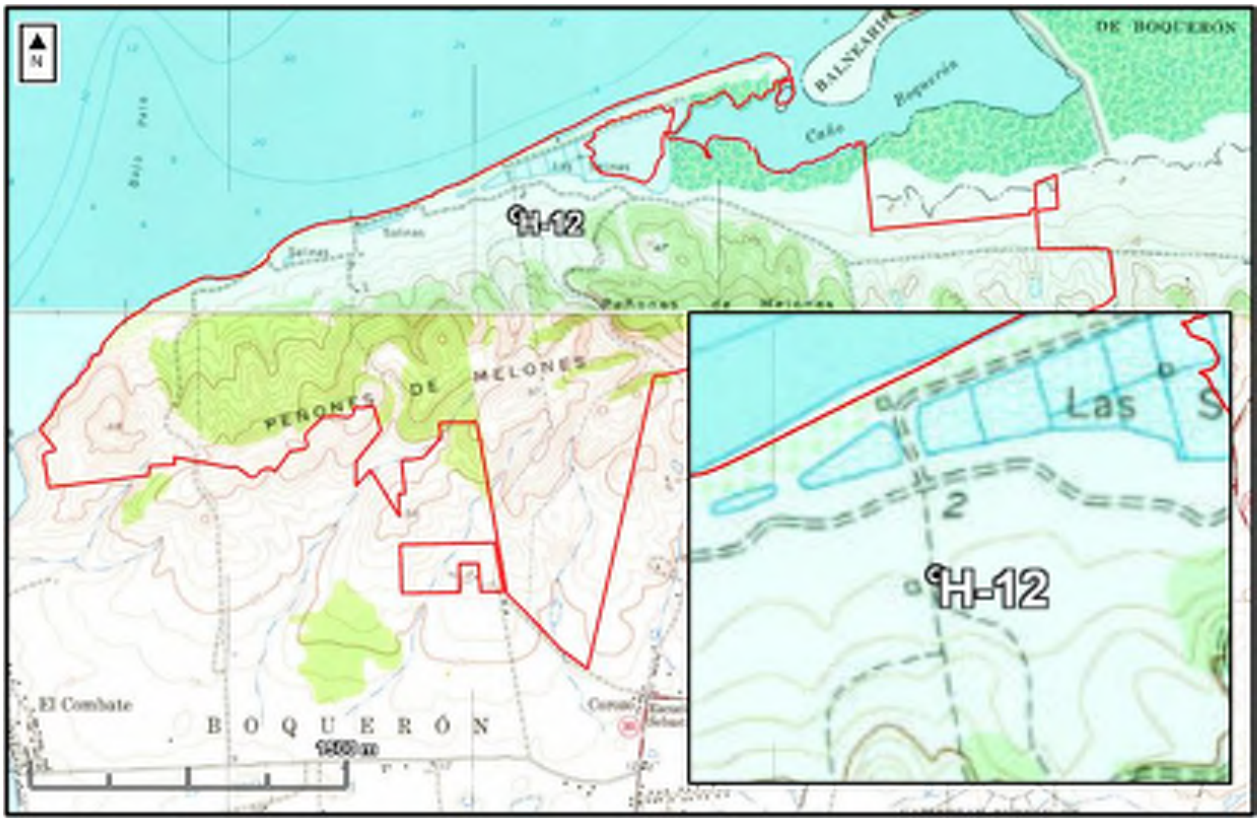


Figura 24. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-12 y el perímetro del proyecto en línea roja.

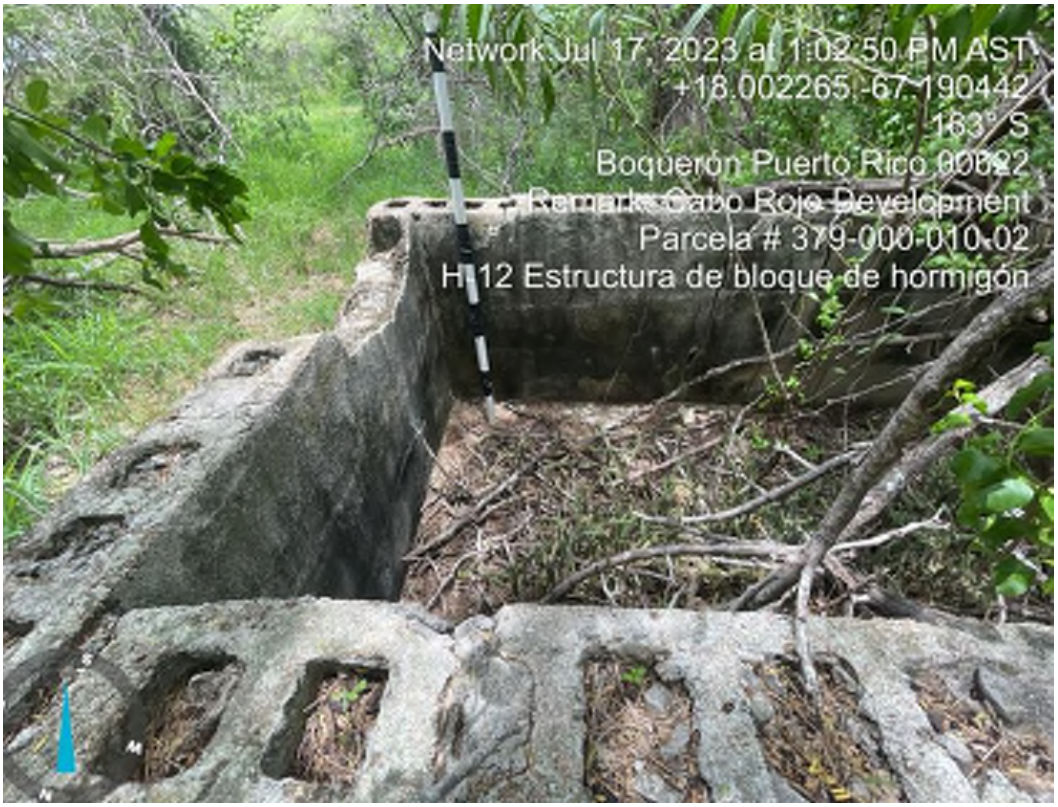


Foto 25. Elemento H-12, estructura de concreto, abrevadero.

Foto 26. Elemento H-12, estructura de concreto, abrevadero.

H-13, molino eólico y estructuras asociadas

Este elemento está ubicado en un llano amplio con vegetación esparcida de sabana boscosa al pie Norte de uno de los Peñones de Melones, en el área Norte-central del terreno investigado (fotos 27-28). Está localizado en las coordenadas 18.00089, -67.18926 (Figura 25). Se encuentra en un terreno bastante limpio y bien cercado con buena visibilidad. El elemento está compuesto por una torre de construcción de vigas "L" de acero en forma piramidal y tensada con alambre trenzado de acero, coronada por una rueda con hélices y cola construidas de planchas de metal indeterminado. La hélice se encuentra en función, y mueve el pistón de la bomba de hierro colado ubicada en la base. Este molino eólico se encuentra en operación, y extrae agua continuamente, la cual se deposita en un bebedero de concreto localizado hacia el norte. Las bases de la torre están insertadas en el terreno, donde se presume que están fijadas a algún tipo de zapata. La base de la torre tiene una huella cuadrada de 2.50 x2.50m. No se logra identificar con precisión la altura de la estructura, pero se entiende que mide entre 6-7m.

El bebedero que se encuentra recolectando el agua del pozo, es de aparente construcción de concreto, y tiene un largo de 5.80m x un ancho de 95cm. Los muros tienen un grosor promedio de 20cm. La altura máxima sobre la superficie del terreno es de 50cm en su extremo norte. El bebedero tiene unas extensiones laterales de piso de concreto, posiblemente para proveer una superficie solida para los animales debido a la saturación del terreno por el agua que se desborda continuamente. Hacia el sur de la base del molino, hay un segundo bebedero bajo construcción. Para la misma se utilizaron bloques de hormigón y varilla. La estructura en proceso mide 6m de largo (N-S) x 1.70 de ancho, y tiene una altura de 40cm. Todo el conjunto puede tener una cronología aproximada del segundo cuarto del siglo XX. En su estudio de 2007 Questell identifica un hallazgo histórico en el área con la nomenclatura N-6. En el mapa topográfico de 1935 es identificada una estructura cercana al Sur, aunque no exactamente donde se localiza el elemento (Figura 26).

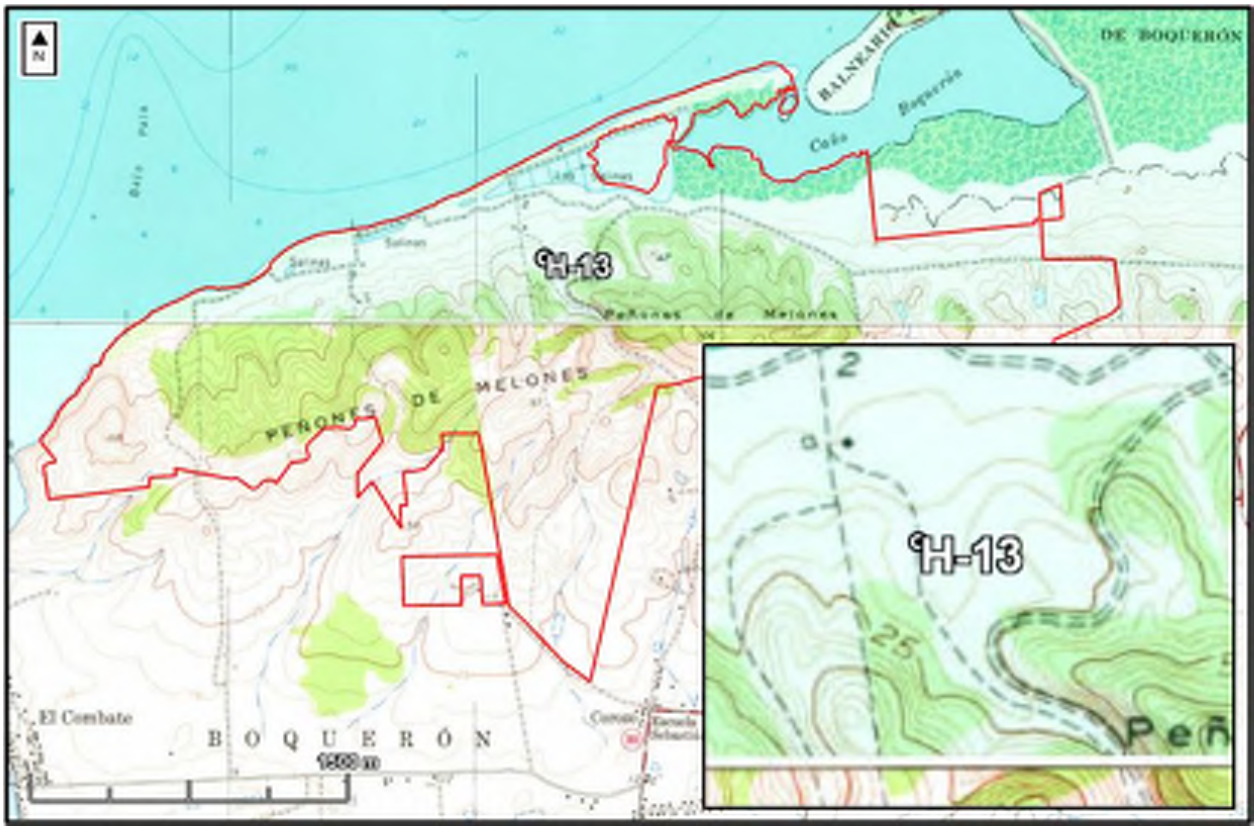


Figura 25. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-13 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 26. Topográfico de 1935 ilustrando ubicación de H-13, note estructura al Sur.

Foto 27. Elemento H-13, pozo de agua con bomba de viento.

Foto 28. Elemento H-13, Molino de viento y estructuras de concreto asociadas.

H-14, estructuras de concreto

Localizadas a aproximadamente 120m al Sur-sureste del Elemento 13, en una hondonada entre dos lomas, se identifican varias estructuras de concreto armado. Están ubicadas en las coordenadas 17.99972, -67.18905 (Figura 27). Una de las estructuras aparente ser un bebedero de concreto armado, las otras dos parecen de construcción de bloque y concreto armado, y su uso parece haber sido como zona para alimento de animales, y otra de uso indeterminado. Los materiales y la tipología de construcción apuntan a circa post 1930's. En el cuadrángulo topográfico de 1935 se observan varias estructuras en el área, todas al lado de un camino histórico que serpentea entre las montañas de Peñones de Melones hacia las salinas al Norte (Figura 28). La tipología de construcción apunta a su posible uso en la industria de la vaquería (Fotos 29-33).

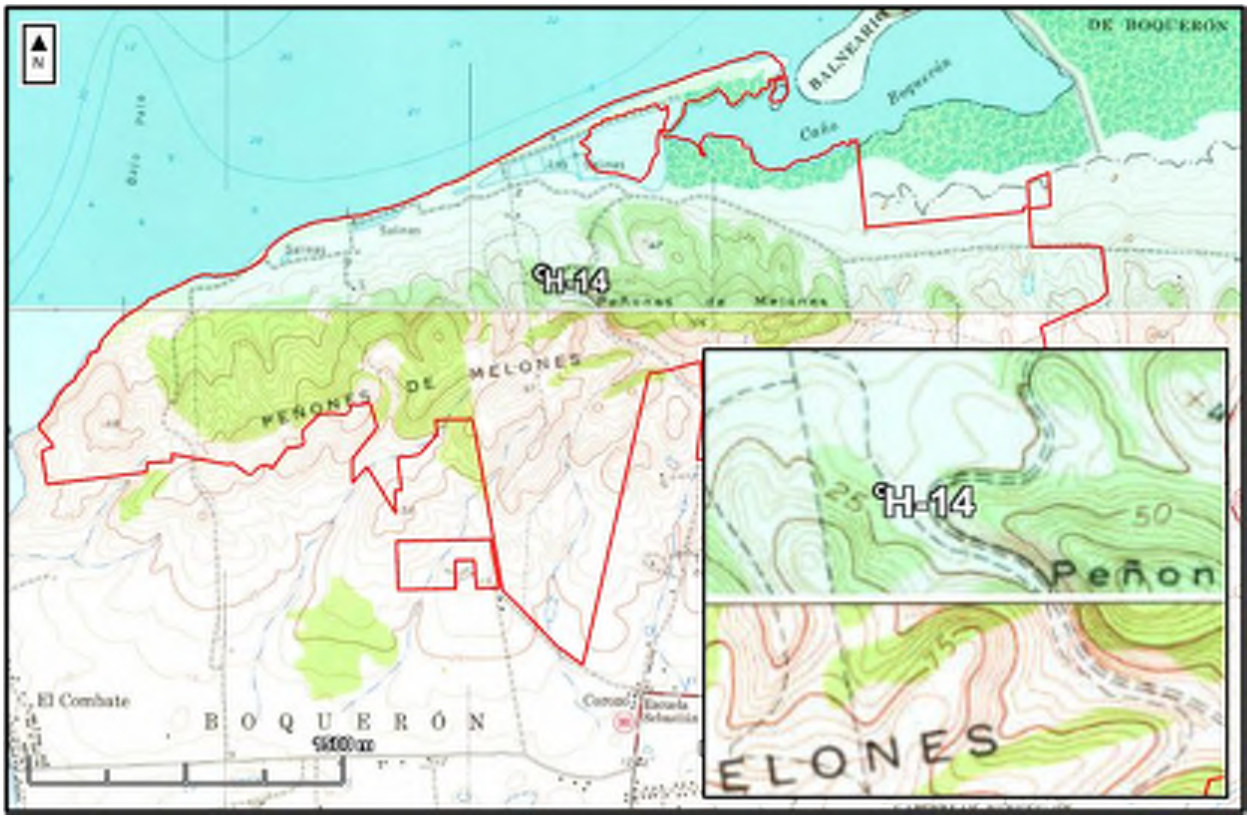


Figura 27. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-14 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 28. Mapa topográfico de 1935 ilustrando la presencia de varias estructuras en la zona.

Foto 29. Elemento H-14, estructura de concreto asociada.

Foto 30. Estructura de concreto asociada al elemento H-14.

Foto 31. Estructura de concreto asociada al elemento H-14.

Foto 32. Estructura de concreto asociada al elemento H-14.

Foto 33. Estructura de concreto asociada al elemento H-14.

H-15, estructura demolida

Localizado cerca del extremo Sur-central del terreno bajo investigación, al Oeste de un camino vecinal de tierra, en un área de vegetación densa de bosque seco, se identifica una acumulación en materiales de una estructura demolida de construcción de madera y techo de planchas de metal corrugado (Foto 34). Está ubicado en las coordenadas 17.98426, -67.18795 (Figura 29). Entre los remanentes, se identifican ademas fragmentos de loza demolida y tuberías de PVC asociadas a sistemas de plomería y electricidad. Estos materiales cubren un área aproximada de 6x6m. Es imposible determinar al momento si estos remanentes fueron depositados de afuera, o si pertenecen a una estructura que estuvo erguida en el terreno. Cronología indeterminada, por lo menos mediados del siglo XX. En los planos topográficos históricos no se identifica ninguna estructura en el área general.

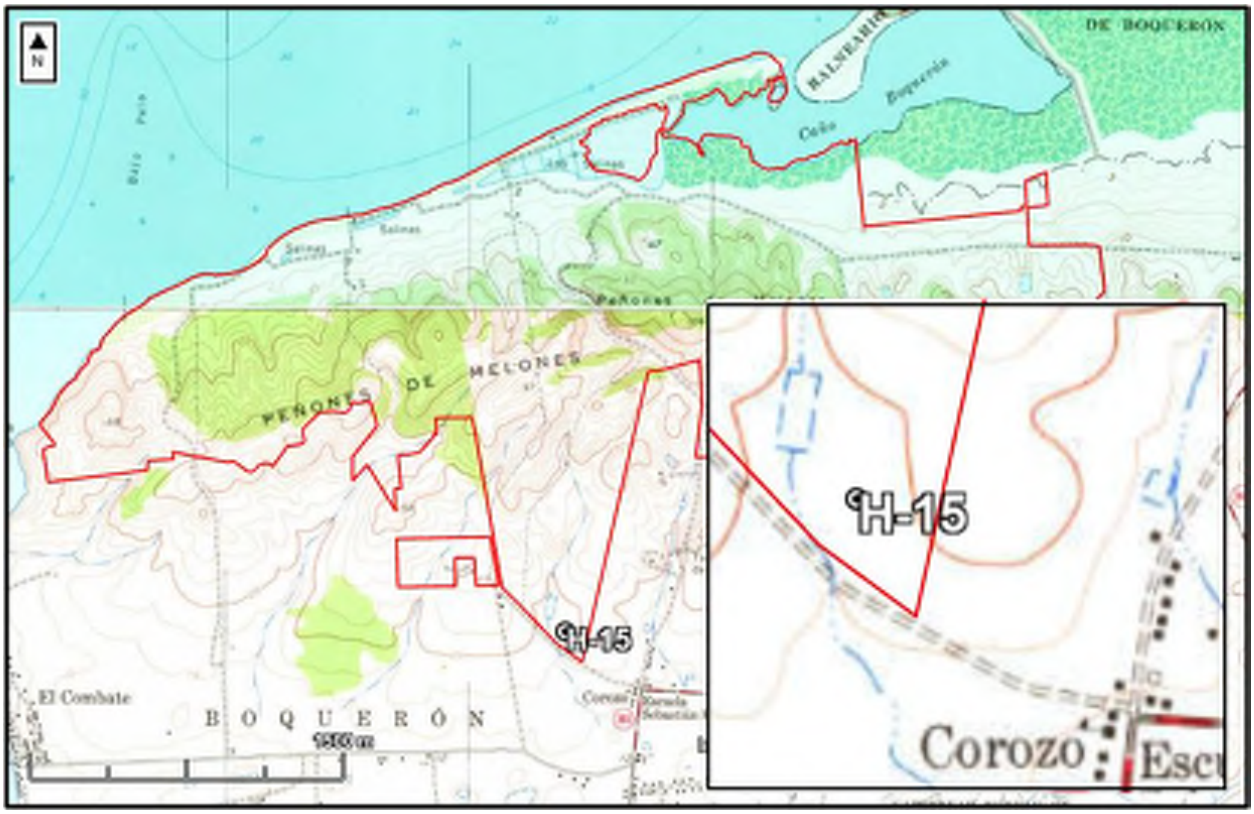


Figura 29. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-15 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 34. Elemento H-15, estructura demolida

H-16, cepo de ganado de construcción de metal y madera

Este elemento está localizado en un área llana en extremo Sur-centro del terreno bajo investigación, y a aproximadamente 35m al este de la esquina NE del sitio 4 (Represa de Tierra), al Noroeste de un camino vecinal de tierra, en un área de vegetación densa de bosque seco. Está ubicado en las coordenadas 17.98595, -67.18811 (Figura 30). El elemento consiste en un cepo de ganado de construcción de madera con un área de cercado aledaño hacia el noreste de construcción de madera y enrrejillado de metal (Foto 35).

El área del cepo tiene un largo remanente visible de 10m(N-S) y un ancho de 1.20m. Su altura máxima sobre el nivel de superficie del terreno es de 1.90m. La construcción del cepo combina el uso de maderas rusticas cosechadas en el campo, y tablones aserrados comercialmente. El área del cercado es de construcción rástica de madera de campo con tablones y un enrrejillado cuadriculado de alambre grueso. El mismo tiene una altura de 1.70m. Circa 1970. Esta localizado cerca de la charca identificada como H-4, con cronología entre 1959 y 1968.

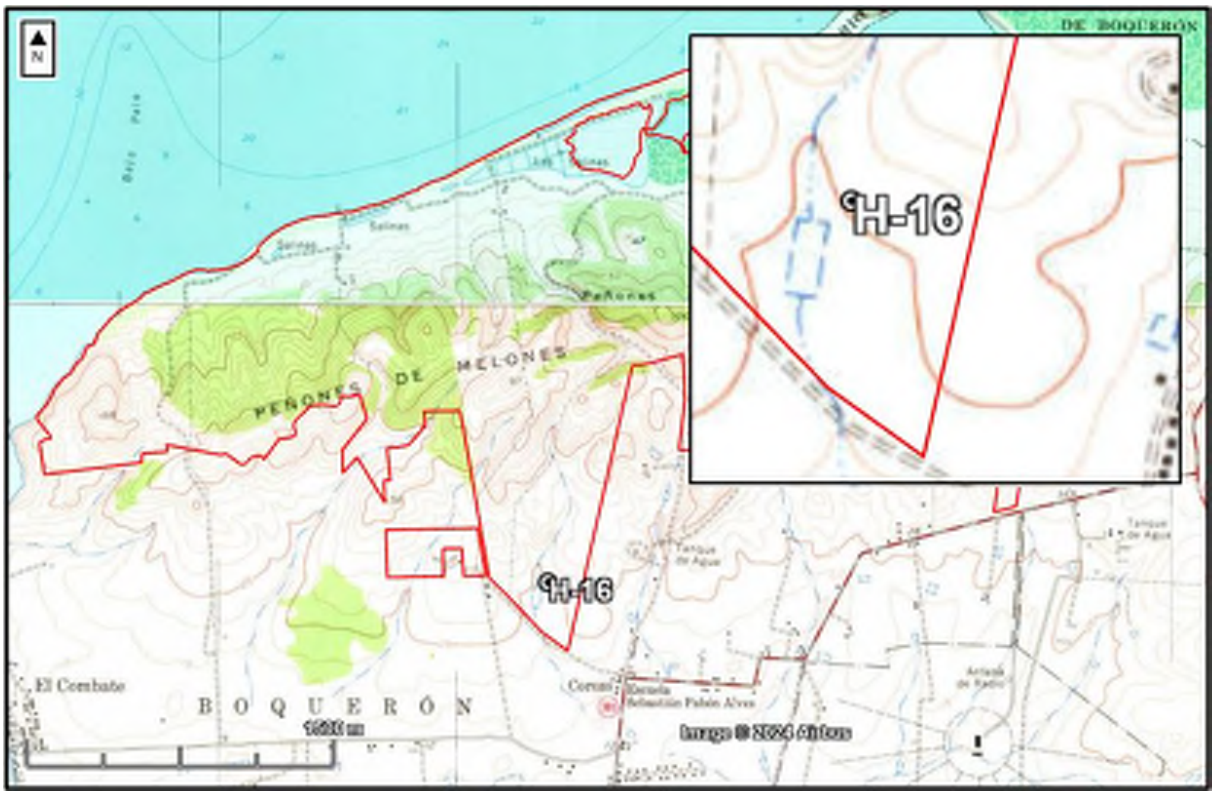


Figura 30. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-16 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 35. Elemento H-16, cepo para ganado.

H-17, fragmentos de cerámica histórica y vidrio dispersos en superficie

Este elemento está localizado en un camino vecinal de tierra ubicado en un área de llano costero hacia el Norte-central del terreno investigado, a aproximadamente 190m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón. Está ubicado en las coordenadas 18.00148, -67.19387 (Figura 31). El área circundante está cubierta por una capa densa de vegetación común a los ecosistemas de bosque seco. El terreno del área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con mucho material orgánico descompuesto y piedra meteorizada (Fotos 36 y 37).

Este elemento consiste en varios fragmentos de cerámica histórica y vidrios dispersos en la superficie. Los fragmentos miden entre 2-8cm, e incluyen 1 pedazo de fondo de botella de vidrio soplado de color verde oscuro (negro). Este elemento se identifica a lo largo de varios metros del camino, y coincide con la presencia de fragmentos dispersos de material de concha, coral y almeja dispersos y denominados P-18. Los materiales tienen una cronología tentativa de circa S. 19. En el mapa mas antiguo de 1935 no hay ninguna estructura identificada en el área.

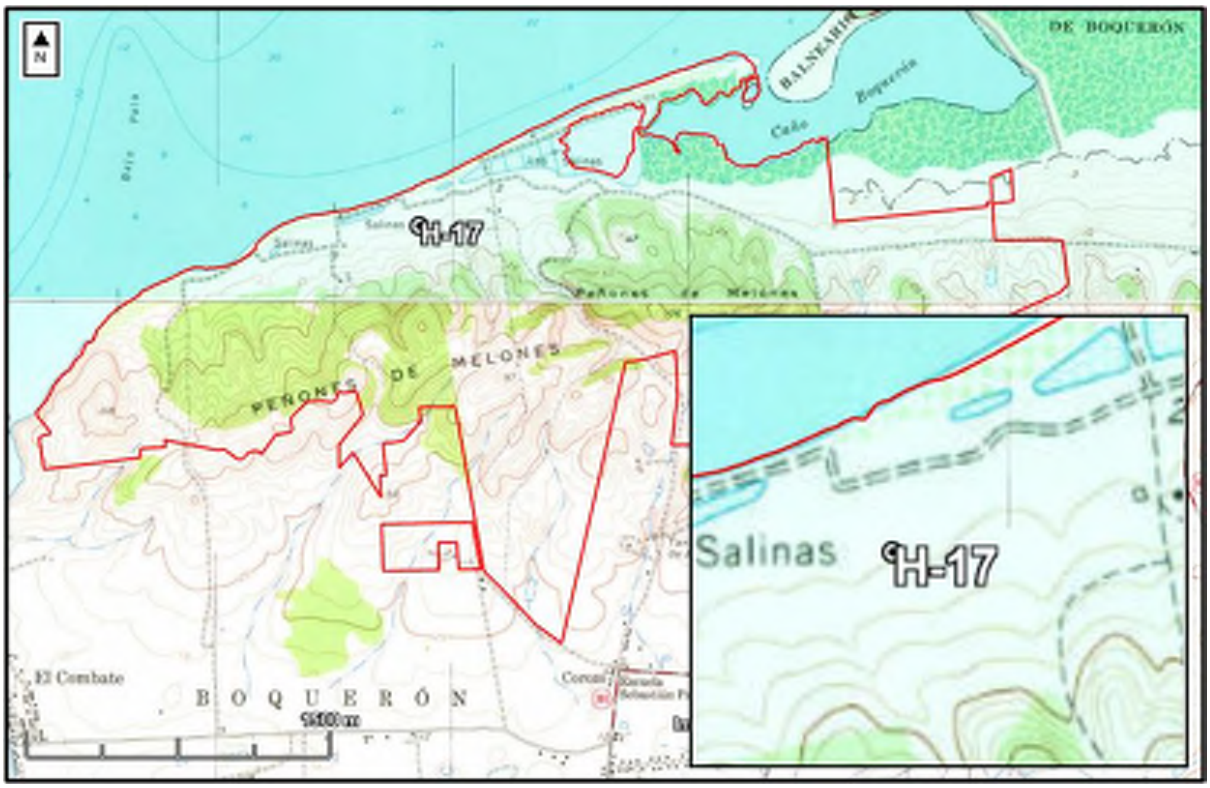


Figura 31. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-17 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 36. Elemento H-17, residuario histórico.

Foto 37. Elemento H-17, residuario histórico.

H-18, estructura de concreto

Este elemento está localizado en un área llana en extremo Sur-centro del terreno bajo investigación, y a aproximadamente 23m al Noreste de la esquina NE del sitio H-4 (represa de Tierra), en un área de vegetación densa de bosque seco. Está ubicado en las coordenadas 17.986137, -67.188238 (Figura 32). El elemento consiste en una estructura rectangular de aparente construcción de concreto, con una división interna a lo ancho que la divide en dos cuadrantes iguales. La estructura tiene un largo de 6m (N-S) x un ancho de 4m (E-O). La rodea un muro de 35cm de alto que no tiene ninguna apertura de acceso. Su piso parece haber sido construido por secciones y no aparenta tener capacidad de almacenar líquidos (Foto 38). Por el momento, su uso y función quedan indeterminados. Su tipología de construcción es similar a la de otros elementos históricos de mediados del siglo XX circa 1940's. No hay estructuras identificadas en el área en los planos topográficos históricos.

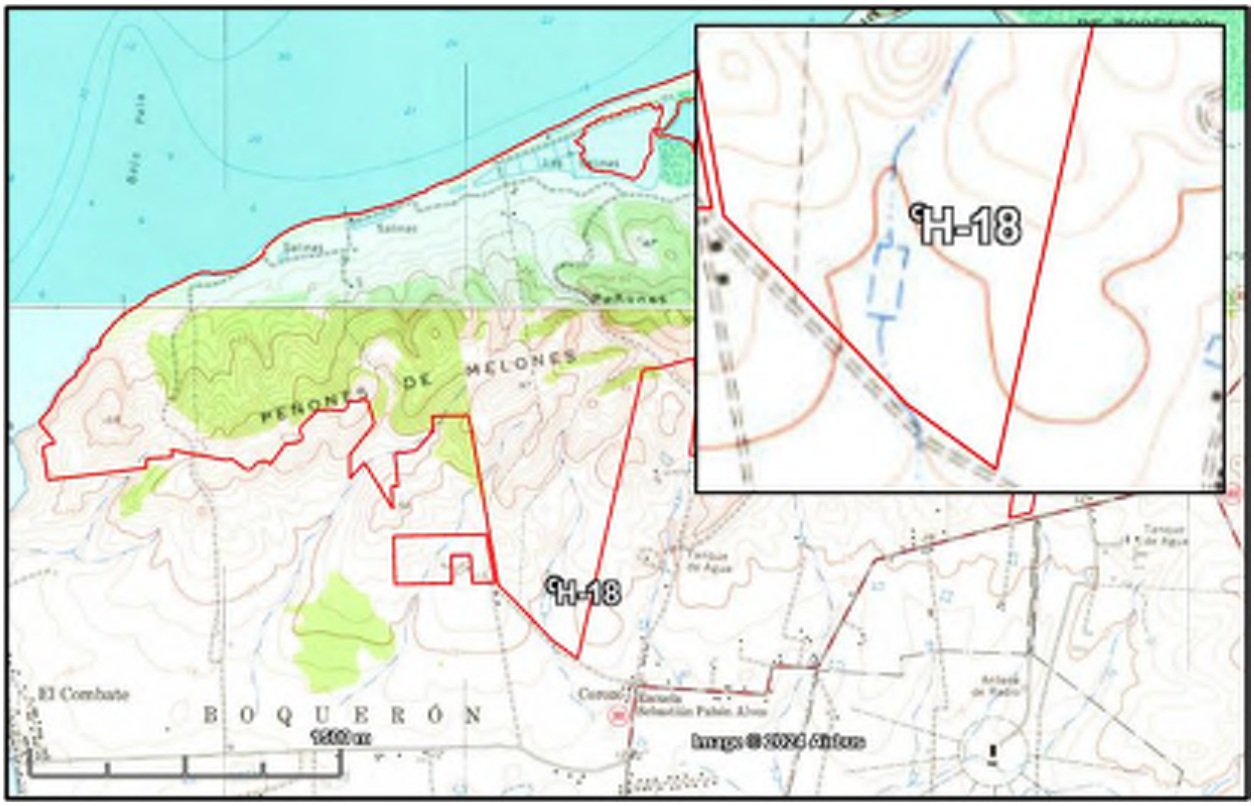


Figura 32. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-18 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 38. Elemento H-18, estructura de concreto.

H-19, agrupación de estructuras de concreto y ladrillo

Está ubicado en las coordenadas 17.99922, -67.19760 (Figura 33), y es un complejo de estructuras de materiales mixtos ubicado en la Parcela #379-099-327-80. Este complejo de estructuras posiblemente componía el área de vivienda principal de la Familia Carlo, según la información que hemos recopilado por tanto por la tradición oral como por el registro documental. El mismo consiste de varias estructuras ubicadas a ambos lados del camino principal que discurre de Este a Oeste a lo largo del valle del Morte, paralelo a la linea de la costa.

La estructura principal, localizada al Norte del camino, consiste en una ruina de construcción de concreto con techo desaparecido de madera y metal corrugado. La estructura principal tiene una huella rectangular de 10m de largo (SO-NE) x 5m de ancho (NO-SE) y una altura de 3m. La estructura tiene varias divisiones internas de concreto. Hacia el Norte una de las divisiones contiene un inodoro. Esta estructura debió ser la residencia principal. Según se puede apreciar por imágenes aéreas del área, la estructura estuvo techada y posiblemente en uso hasta el 2009. La presencia de remanentes de madera carbonizada cerca del techo sugiere que la estructura sufrió un incendio. Hacia el oeste de la estructura principal, se ubica una loza amplia rectangular de concreto con muros alrededor, y varias columnas de concreto. Esto podría ser un área de balcón amplio. El mismo se ve techado en la foto del 2009. Esta sección tiene un largo máximo de 18m en el lado Norte y un ancho máximo de 9m en su lado Oeste. Los muros tienen una altura máxima de 1.5m sobre el terreno circundante en el lado Oeste, y las columnas se elevan hasta 1.60m sobre el tope del muro. Hacia el Norte y Noreste de la estructura principal y el balcón, se identifican varias estructuras de concreto adicionales que podrían formar parte de la infraestructura de recogido y almacenamiento de agua para la estructura principal. Estos incluyen una rampa de concreto inclinada hacia este, y un posible aljibe de concreto. Estas estructuras se encuentran sobrecrecidas de vegetación, y sus dimensiones exactas no se pudieron obtener al momento de la visita inicial. Todo este complejo de concreto parece tener una cronología media aproximada de circa 1950. De hecho, en el mapa topográfico de 1949 hay una estructura localizada casi exactamente donde se localiza el aljibe, y en el mapa de 1953 hay otra estructura en el área aproximada donde se ubica la casa de concreto.

A 12m al Suroeste de la esquina Suroeste del balcón de la estructura principal, se ubica una estructura de materiales mixtos que contiene un aljibe de construcción original de ladrillo, cuya tipología de construcción y materiales se remonta por lo menos al siglo XIX. La construcción de ladrillo es visible en algunos de los muros exteriores donde el empañetado posterior de concreto se ha desprendido, y en el registro principal de acceso localizado en la esquina Noroeste del tope de la estructura. El aljibe se encuentra empañetado en el interior, y parece tener una forma abovedada en el techo. El mismo tiene una profundidad de 4.50m desde el fondo hasta el tope del registro principal de acceso. Hay un segunde registro de acceso de aparente construcción de concreto localizado en la esquina Sureste del tope de la estructura. Al parecer, se utilizó el tope del aljibe de base para la construcción de una estructura de concreto y madera con techo de metal corrugado. De esta estructura, quedan el piso con columnas adentrándose al terreno circundante, los muros de concreto que le dan la vuelta, algunos remanentes de madera, y un baño en la esquina suroeste. Esta adición de concreto tiene una huella irregular semicuadrada con un largo máximo de 11m en su lado sur, y un ancho máximo de 9.5m en el centro. El muro tiene una altura de 65cm sobre el tope del piso.

A 4.30m al sur del aljibe, se identificó una estructura cuadrada de construcción de bloque de hormigón y techo de madera y metal corrugado. La misma parece haberse quedado sin terminar pues los bloques están sin empañetado. A 7m al Oeste del aljibe, se identificó una loza de concreto parcialmente cubierta al nivel del terreno. La misma tiene varios registros de tubería de hierro colado. Se entiende que se trata de un posible pozo séptico. A 46m al sureste de la esquina sureste del aljibe, se identificó una estructura rectangular de construcción de bloque de hormigón, tubo galvanizado y verja de alambre (“cyclone fence”). Esta podía funcionar como jaula de animales. A 10m al Este del aljibe, se identificó un bebedero de construcción de concreto. El mismo mide 4.30m de largo x 1.50m de ancho y tiene una altura máxima de 65cm del terreno (Fotos 39-48). La construcción de ladrillos del área del aljibe no deja lugar a dudas de que en el sitio existía una edificación importante desde por lo menos el siglo 19, y aparece documentada en el primer mapa topográfico USGS de 1935 (Figura 34). La misma área fue posteriormente utilizada para la construcción del complejo de estructuras de vivienda desde la primera mitad del siglo 20.

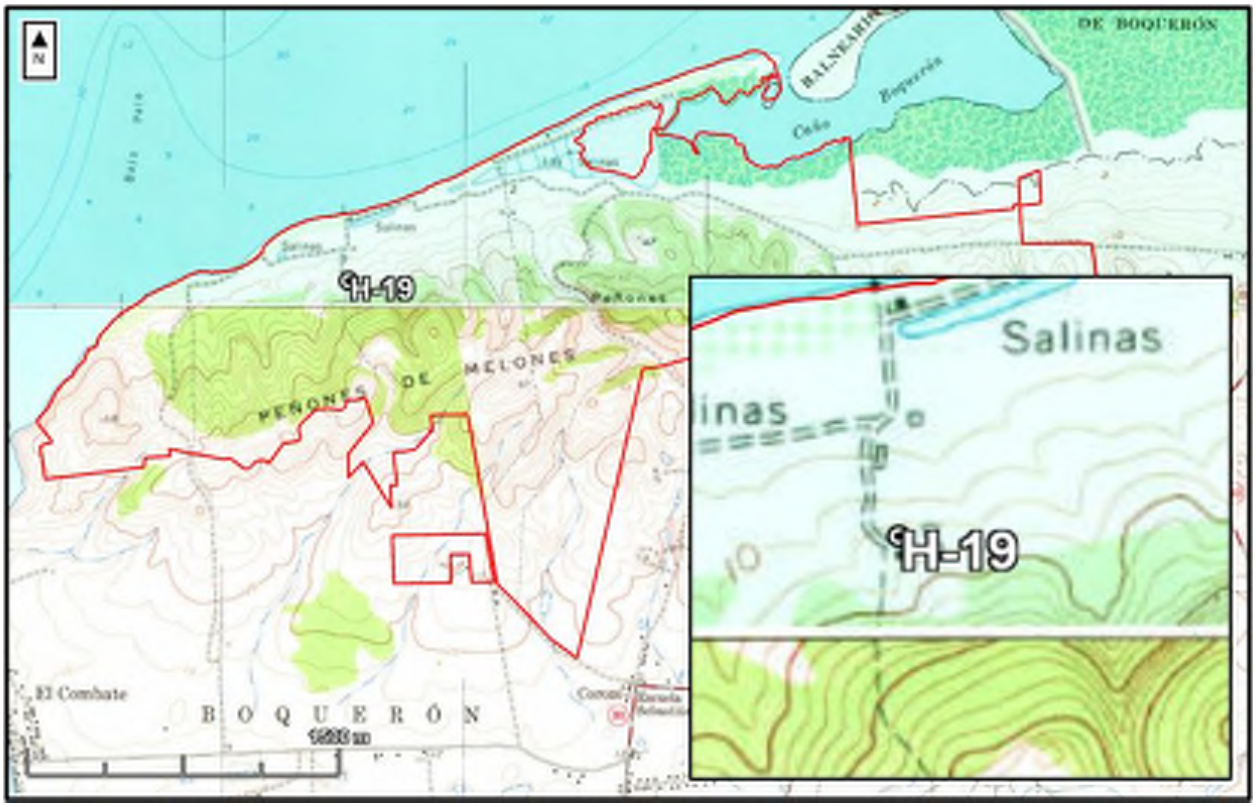


Figura 33. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-19 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 34. Plano topográfico de 1935 ilustrando la presencia de una estructura al final de un camino en el área general de H-19

Foto 39. Foto aérea H-19, conjunto de estructuras.

Foto 40. Foto aérea de la casa de hormigón y bloque.

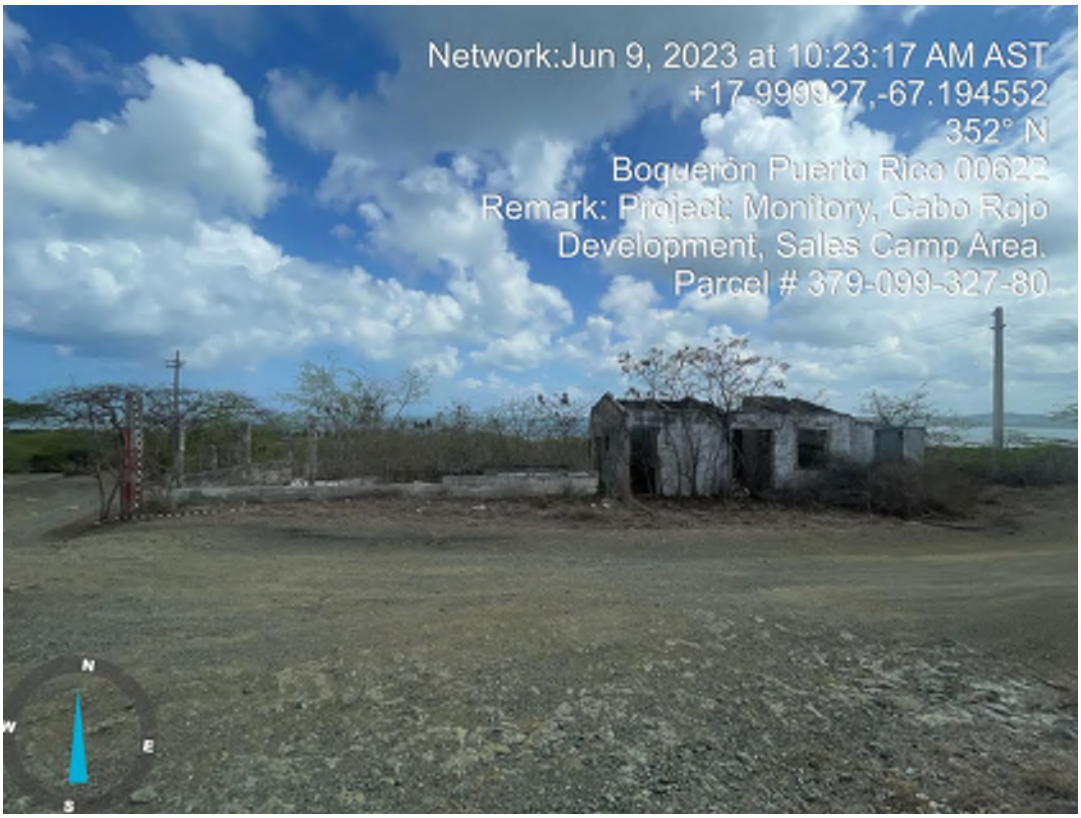


Foto 41. Casa principal de concreto.

Foto 42. H-19, casa de concreto.

Foto 43. Aljibe de construcción mixta, orientada al Sur.

Foto 44. H-19, estructura de concreto y ladrillo, boca del aljibe.

Foto 45. H-19, interior del aljibe.

Foto 46. Elemento H-19, estructura de concreto y ladrillo, empañetado y columnas en adición de concreto.

Foto 47. Elemento H-19, estructura de concreto siglo 20.

Foto 48. H-19, estructura de bloque siglo 20.

H-20, fragmentos de cerámica en superficie

Este sitio está ubicado en una hondonada entre dos laderas de montes que bajan hacia el Este hasta llegar a una quebrada estacional en la sección central-noreste del terreno bajo investigación. Está ubicado en las coordenadas 17.99612, -67.18480 (Figura 35). El área circundante está cubierta por una capa densa de vegetación, e incluye una cantidad de arboles maduros. El terreno del área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con mucho material orgánico descompuesto y piedra meteorizada. Este elemento consiste en varios fragmentos de cerámica histórica y vidrios concentrados en la superficie. Los fragmentos miden entre >1-7cm, e incluyen varias piezas de cerámica pintada y un posible fragmento de “stoneware”. Circa siglo XIX (Fotos 49-50). En el mapa USGS de 1938 no aparece ninguna estructura en el área, pero sí se identifica al lado la presencia del camino de tierra histórico (el mismo que se observa al Noreste en la Figura 35).

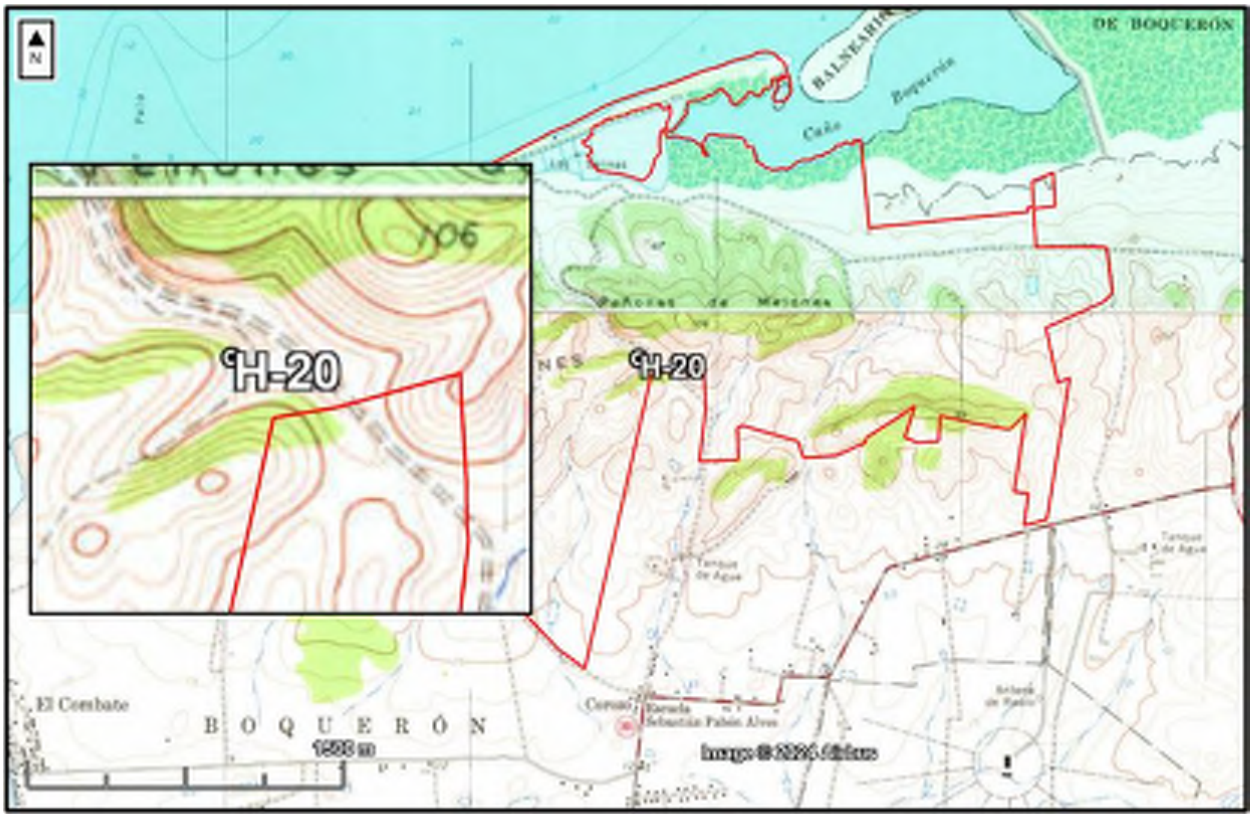


Figura 35. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-20 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 49. Elemento H-20, fragmentos de cerámica.

Foto 50. Elemento H-20, fragmento de cerámica

H-21, agrupación de estructuras de concreto

Este conjunto de elementos está ubicado en la sección Norte-central del terreno investigado, en la orilla del litoral de la bahía de Boquerón y dentro del agua. Están ubicados en las coordenadas 18.00563, -67.18883 (Figura 36). El terreno del área consiste en arena fina polvorienta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. El sitio incluye 3 estructuras que se ubican en la misma área general, y que se entiende que deben estar asociadas.

La primera estructura consiste en un cajón de construcción de concreto armado localizado a 6.5m al Sur de la orilla del agua, y que se eleva unos 1.10 m sobre el nivel del terreno. El mismo se encuentra construido sobre una concentración de material de concha y caracol. El cajón tiene una huella cuadrada de 3.80 x 3.80m. En el lado Este-centro del tope, se encuentra un registro de 60x60cm. El interior esta lleno de escombro, y no se logra identificar el fondo. A 4m hacia el este, al nivel de la superficie, y cubierto de arboles de Majagua, se identifica una zapata de construcción de concreto. La misma tiene un largo visible de 6m (N-S) x un ancho máximo visible de 2.60m en su extremo Sur. Esta estructura se encuentra severamente deteriorada, y es difícil determinar su función original.

A aproximadamente 9m hacia el Noroeste de la estructura de cajón, en el área de la playa, quedan los remanentes de una estructura de construcción de concreto con agregado de gravilla y arena gruesas. Esta estructura esta dividida en 4 secciones visibles, 3 de las cuales están en la playa y una en el agua. Las tres secciones que se encuentran en la playa podrían estar unidas entra ir, pero están tapadas de arena. Consisten en una agrupación de muros con un grosor promedio de 20cm.

El segmento mas largo tiene una forma rectangular con un largo de 2.10m (N-S) x un ancho máximo de 85cm en su extremo Sur. Entre las tres secciones en la arena forman una huella de “U”. No es posible identificar las dimensiones ni la distancia del fragmento que queda dentro del agua. Se entiende que estos fragmentos de concreto pudieron haber formado las bases de una estructura de muelle (Fotos 51-54).

Estas estructuras estaban relacionadas a la industria de las salinas que se encontraban en el humedal que ubica justa al Sur-suroeste de las mismas. Debido a la inaccesibilidad del área bajo investigación, y la cantidad de materiales y estructuras

identificadas, es de suponer que el transporte de sal y otros bienes a través de las aguas tranquilas de la Bahía de Boquerón seria la opción mas sensata, cercana y económica, por lo cual una estructura sólida de base de trasbordo y muelle asociado tendría sentido. Tanto el muelle como las salinas son identificados en el mapa topográfico USGS de 1935, y por lo menos el muelle parece proceder por lo menos de circa 1920's (Figura 37).

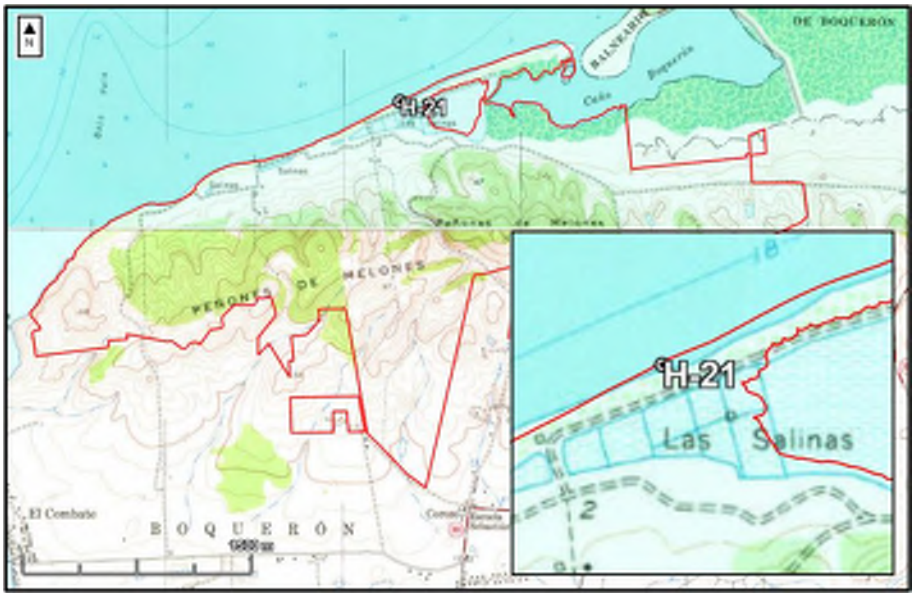


Figura 36. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-21 y el perímetro del proyecto en línea roja.

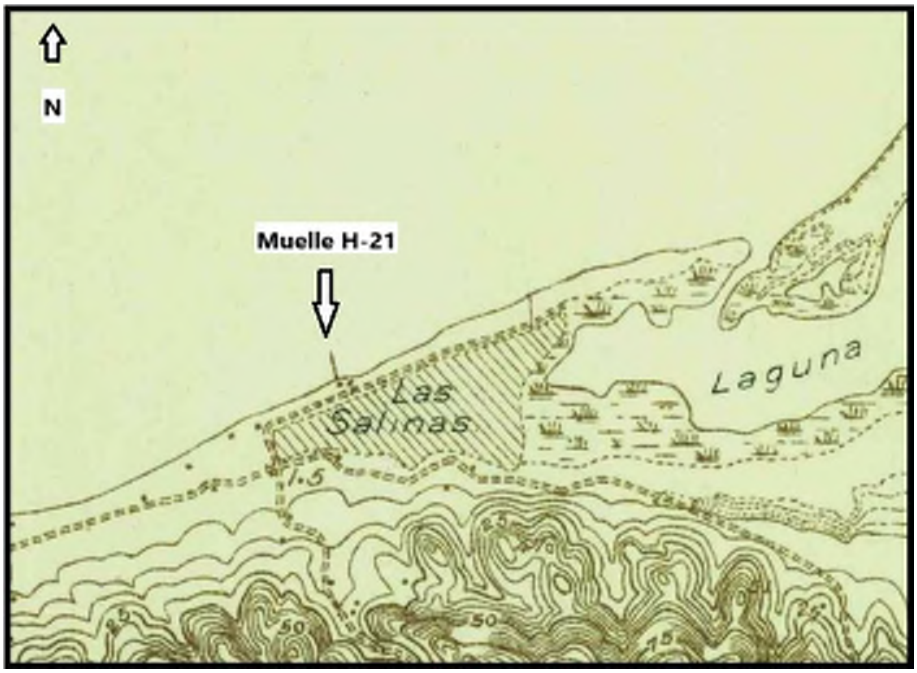


Figura 37. Mapa USGS 1935 ilustrando el muelle y estructuras.

Foto 51. Elemento H-21, estructuras de concreto.

Foto 52. Elemento H-21, estructuras de concreto.

Foto 53. Estructura de concreto.

Foto 54. Elemento H-21, estructuras de concreto en playa, muelle.

H-22, estructura de concreto en el agua, posible remanente de muelle

Este elemento está ubicado en la sección Norte-central del terreno bajo investigación, a la mitad de la península que corre hacia el NE entre la Bahía de Boquerón y el Caño de Boquerón. Está ubicado en las coordenadas 18.00761, -67.18387 (Figura 38). El terreno del área consiste en arena fina polvorienta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. El elemento se encuentra dentro del agua a una distancia aproximada de 9m de la orilla. El elemento parece consistir en varias estructuras de construcción de concreto. No es posible determinar sus dimensiones ni su integridad estructural. Podría tratarse de unos remanentes de una estructura adicional asociada al transporte marítimo de la industria salinera del área (Foto 55).

De hecho, en el mapa topográfico USGS de 1935 se presenta lo que parece ser una línea de estructura en la tierra justo frente al agua donde son identificados los remanentes históricos (Figura 39). Sin embargo, en el mapa USGS de 1941 que es el primero en color, se puede observar que la línea es color azul, como ilustrando la presencia de un canal de agua (Figura 40). El canal de de agua es cruzado por un camino y desemboca directamente en el área de la salina por lo cual está evidentemente asociado a la misma, posiblemente una toma de agua con antiguo sistema de esclusas para controlar el flujo de la misma. Resulta también interesante observar como en el mapa topográfico de 1941 se evidencia un notable incremento en las estructuras existentes en el área aledaña, quizás indicando un último pico en la industria de la extracción de sal en la zona previo al declive acaecido poco mas adelante. Circa 1920's. El canal artificial ya se puede observar en la foto aérea de 1931 (presente informe Tomo 1, pág. 97).

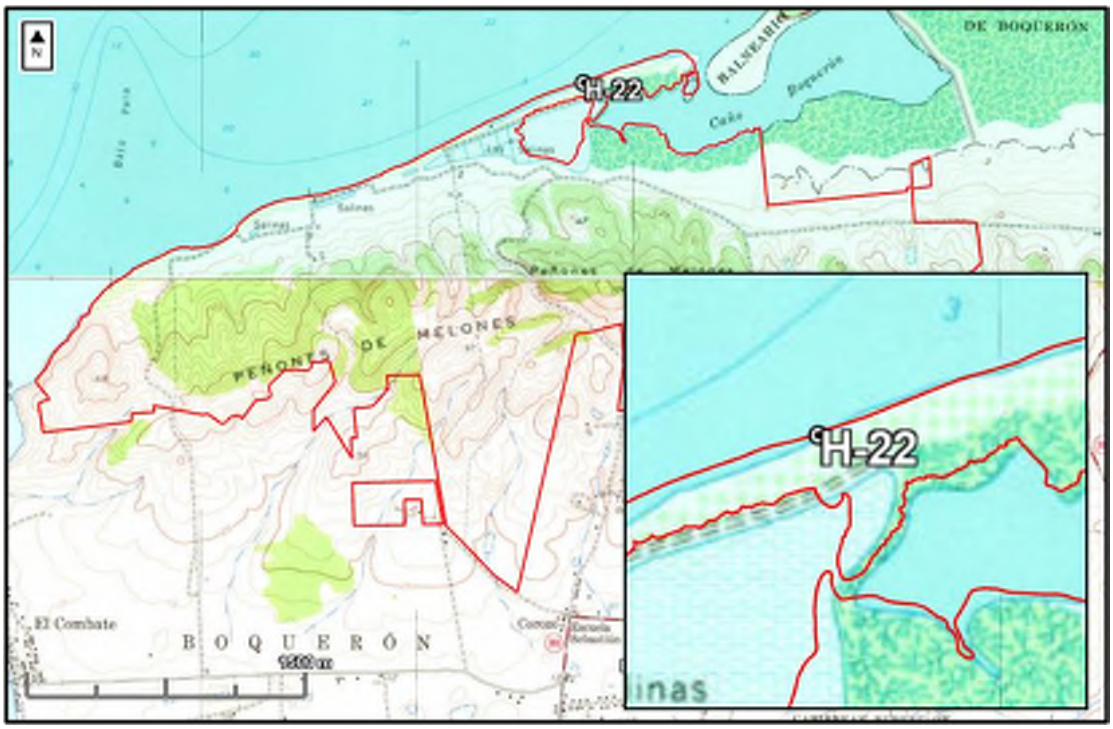


Figura 38. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-22 y el perímetro del proyecto en línea roja.

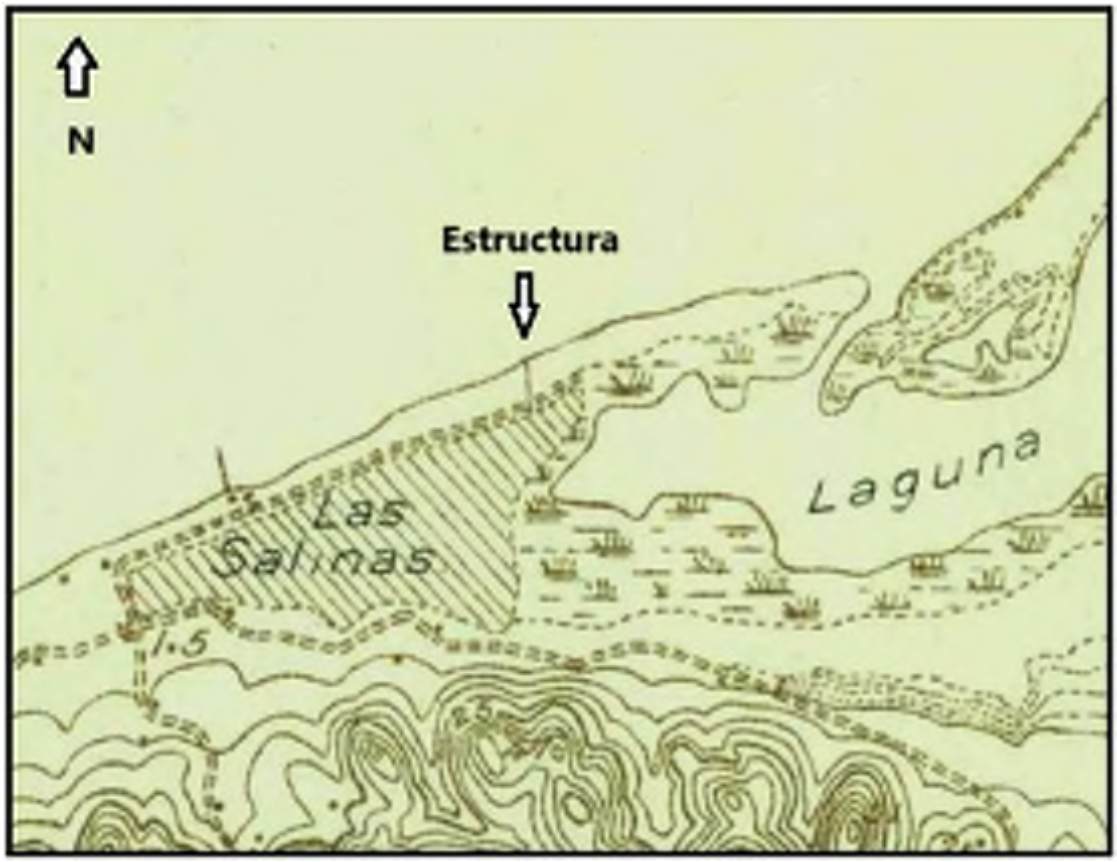


Figura 39. Mapa USGS de 1935, flecha en localización de estructura.

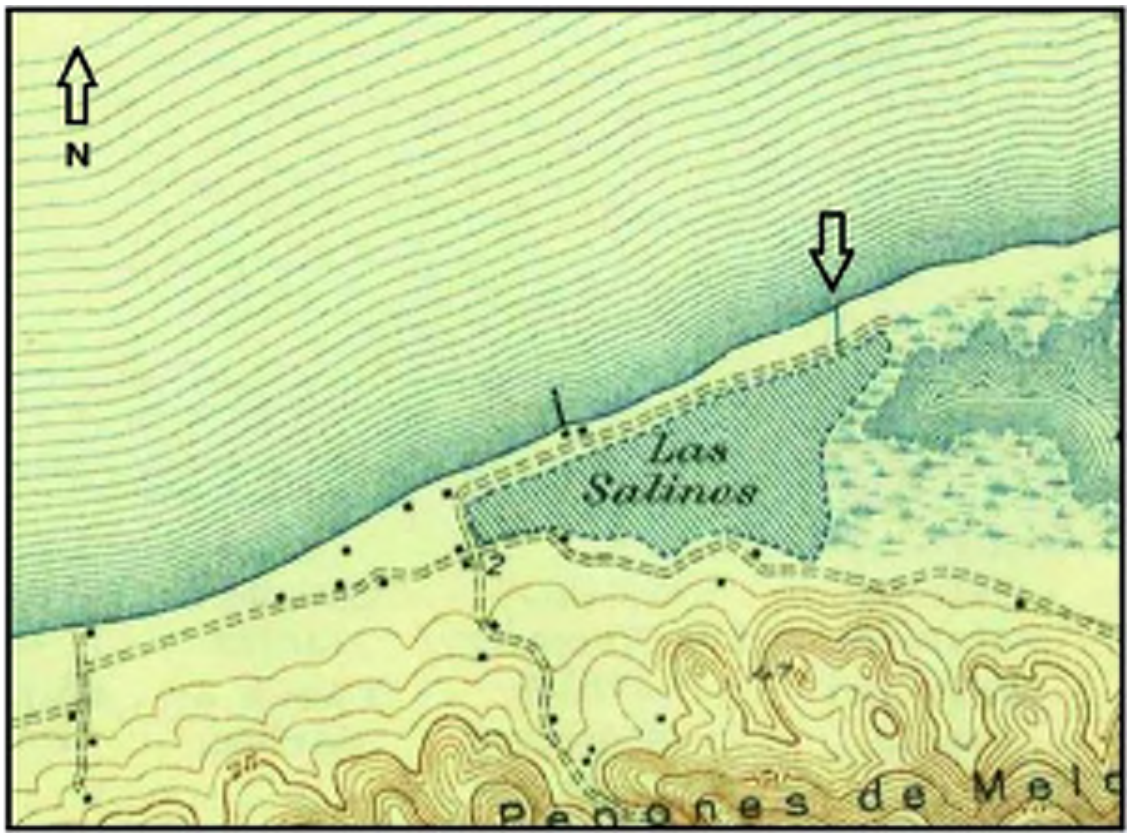


Figura 40. Mapa USGS de 1941 ilustrando ubicación de elemento.

Foto 55. Elemento H-22, remanentes de posible muelle.

H-23, estructura de concreto

Este elemento está ubicado en la sección Norte-central del terreno bajo investigación, al final de la península que corre hacia el NE entre la Bahía de Boquerón y el Caño de Boquerón. Está localizado en las coordenadas 18.00882, -67.17909 (Figura 41). El terreno del área consiste en arena fina polvorienta compactada con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. El elemento se encuentra en un área de vegetación de zona de humedal a una distancia aproximada de 50m al oeste de la orilla del Caño de Boquerón.

El elemento consiste en una estructura de aparente construcción de concreto con agregado de gravilla y arena gruesas, y fragmentos de teja y ladrillo (Fotos 56 y 57). La misma se eleva unos 30cm sobre el nivel de la superficie del terreno, y tiene una huella cuadrada de 1.80x1.80m. El interior de la estructura se encuentra rellenado de basura moderna incluyendo botellas de vidrio y plástico. En adición, hay varios fragmentos de concreto en el interior que podrían haber formado parte de una tapa del elemento. Esto podría ser un pozo muro, letrina o aljibe de alguna estructura desaparecida. En ninguno de los mapas topográficos históricos del USGS entre el 1935 y el 1984 es ilustrada ninguna estructura ni camino en el área. Por la tipología de construcción y materiales parece corresponder a alrededor de circa 1940's.

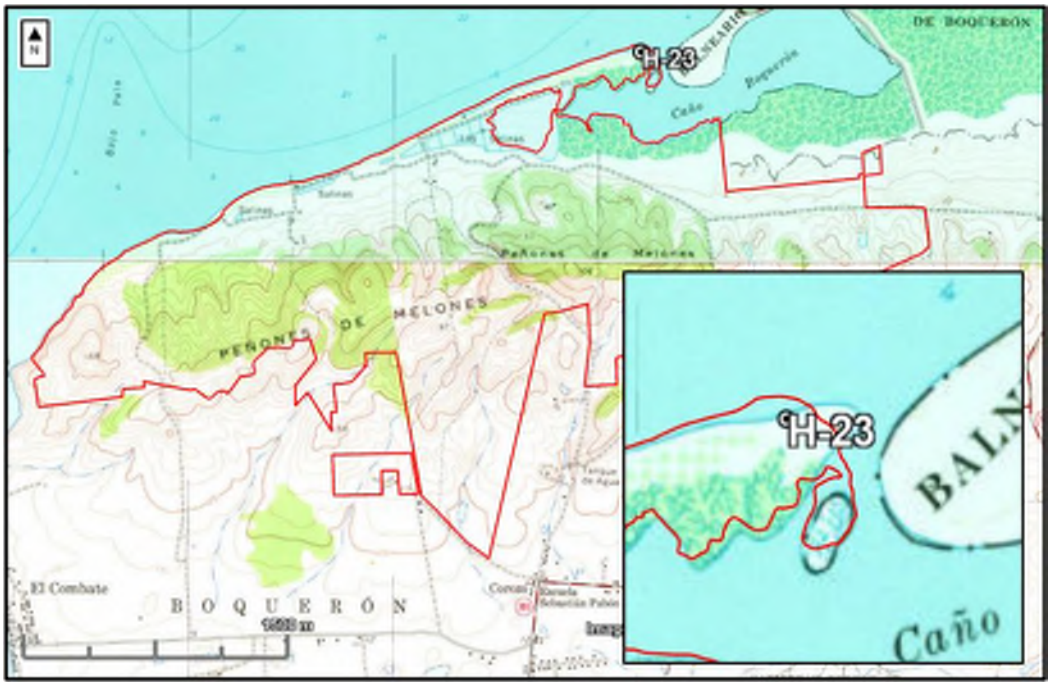


Figura 41. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-23 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 56. Elemento H-23, estructura de concreto.

Foto 57. Elemento H-23, estructura de concreto.

H-24, canal de concreto en área de humedal

Este elemento de extensión longitudinal considerable está localizado dentro de un área de humedal que formaba parte del sistema de salinas en el área Norte-central del terreno investigado. El elemento queda dentro de un área anegada y rodeada de arboles de mangle. Está ubicado en las coordenadas 18.0043906, -67.1887950 (Figura 42). Debido a su inaccesibilidad, no se logra establecer sus dimensiones exactas ni su método de construcción A distancia, parece ser una estructura de construcción de concreto armado. La misma corre en dirección general de noreste a suroeste, y tiene un largo aproximado de 170m según el anáisis aéreo (Fotos 58-61). Su función es indeterminada, pero por su localización y dimensiones está indudablemente asociado a la industria de la minería de extracción de sal en el área. En los mapas históricos USGS no se identifica nada adicional a la división de las salinas. Aparenta una tipología de por lo menos circa 1920's, asociada a la industria de extracción de sal en el área. Ya en la foto aérea de 1931 se presenta lo que parece ser el elemento de concreto dividiendo las salinas al Norte y al Sur del humedal (presente informe Tomo 1, página 97).

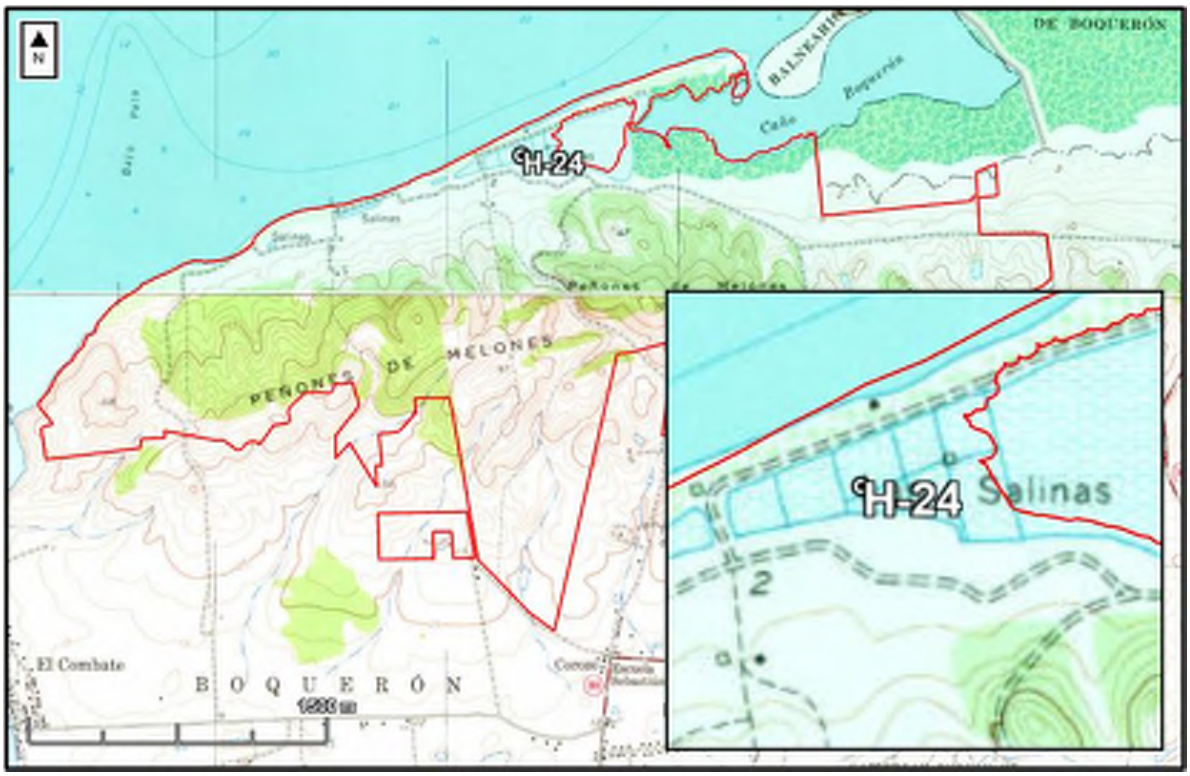


Figura 42. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-24 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 58. Foto aérea de las antiguas salinas, flecha ilustrando elemento.

Foto 59. Foto aérea con elemento cruzando antiguas salinas.

Foto 60. Elemento de concreto atravesando antiguas salinas.

Foto 61. Elemento de concreto antiguas salinas, acercamiento.

H-25, pozo de piedra y material disperso asociado

Este elemento se encuentra localizado en una hondonada entre dos lomas ubicadas en la sección centro-este del terreno investigado, al Oeste del camino vecinal de tierra que corre hacia el norte del Condominio Villa Campomar. Está ubicado en las coordenadas 17.99447, -67.17647 (Figura 43). El elemento queda en un área semillana con vegetación esparcida en los alrededores. El terreno adyacente está cubierto de una capa de grama corta y el área sirve de pastoreo de ganado.

El elemento consiste en una estructura de construcción de mampostería cuyo material principal es piedra, pero que incluye además fragmentos de ladrillo dispersos. El material de mortero parece ser de argamasa, y la estructura estuvo empañetada en el interior. Parte del empañetado se ha desprendido dejando expuestos los materiales y el estilo de construcción. Esta estructura tiene una altura máxima sobre el nivel de la superficie de 1.10m en su esquina NO. La estructura tiene una huella cuadrada de 2.60 x2.60m y los muros tienen un grosor promedio de 45cm.

El interior de la estructura está parcialmente rellenado de una colección bien específica de desechos que incluyen velones de vidrio, botellas de vidrio que parecen ser de Lestoil, latas que parecen ser de salchicha y potes de aerosol. Algunas de las botellas parecen estar derretidas por lo que puede que se haya prendido un fuego en el área en algún momento (Fotos 62-69).

La ausencia casi total de plástico y basura contemporánea sugieren que la localización remota del elemento evita que se siga utilizando de vertedero. La profundidad máxima visible en el interior de la estructura es de 2.60m. Hay varios arbustos creciendo en el interior. Debido a su empañetado interior, se puede presumir que esta estructura tuvo una función de almacenar u retener algún líquido por lo cual entendemos que se trata de un pozo o aljibe. En el terreno aledaño a la estructura, se identificaron varios fragmentos de vidrio y teja dispersos en la superficie. Sus materiales y tipología de construcción lo sitúan cronológicamente desde por lo menos circa siglo XIX. En los mapas históricos del USGS no se observa ninguna estructura identificada en el área. Este es otro de los pozos antiguos del área junto al H-30, aunque ambos tienen tipologías de construcción y materiales diferentes. Entendemos que ambos son

parte de la razón por la cual la zona se conoce como “Los Pozos”, junto con los pozos d ellos molinos de viento.

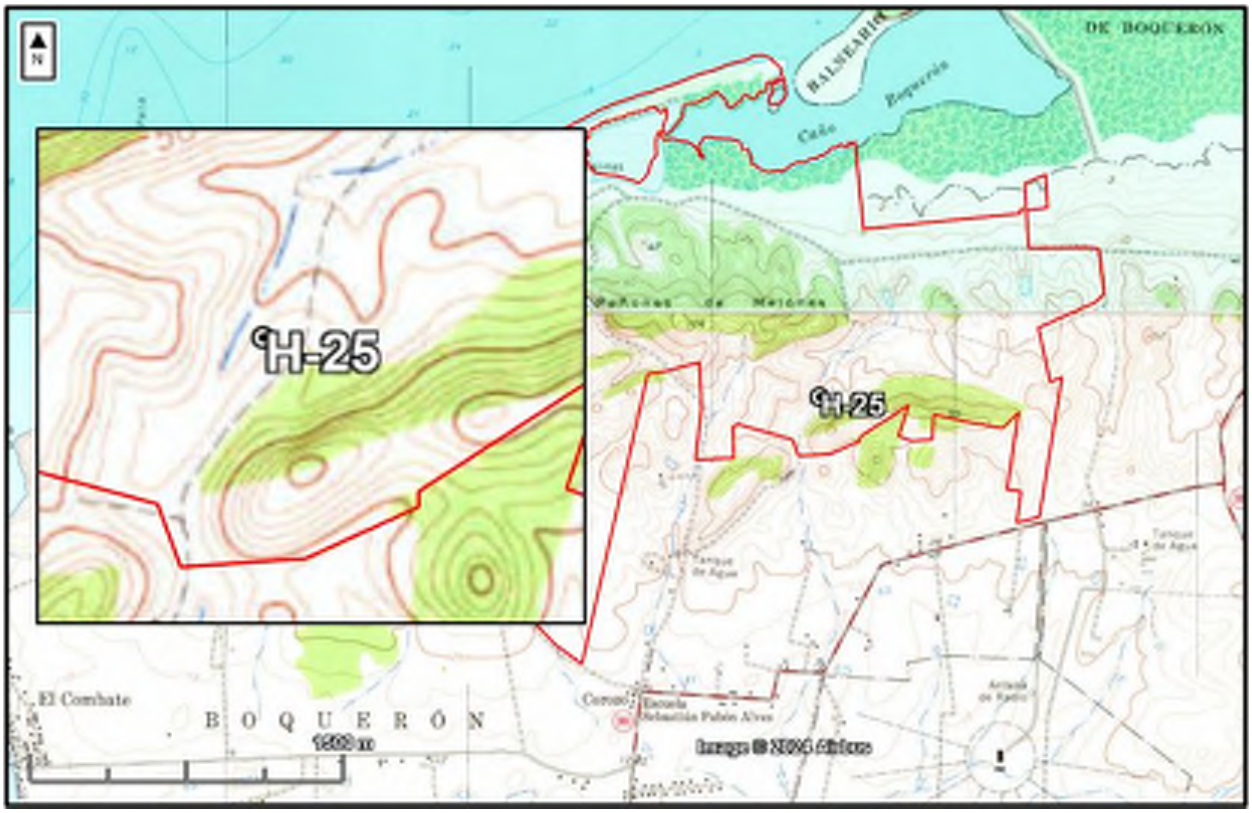


Figura 43. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-25 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 62. Elemento H-25, pozo de piedra con mampostería y ladrillos.

Foto 63. Elemento H-25, pozo de piedra con mampostería y ladrillos.

Foto 64. Elemento H-25, pozo de piedra con mampostería y ladrillos.

Foto 65. Elemento H-25, pozo de piedra con mampostería y ladrillos.

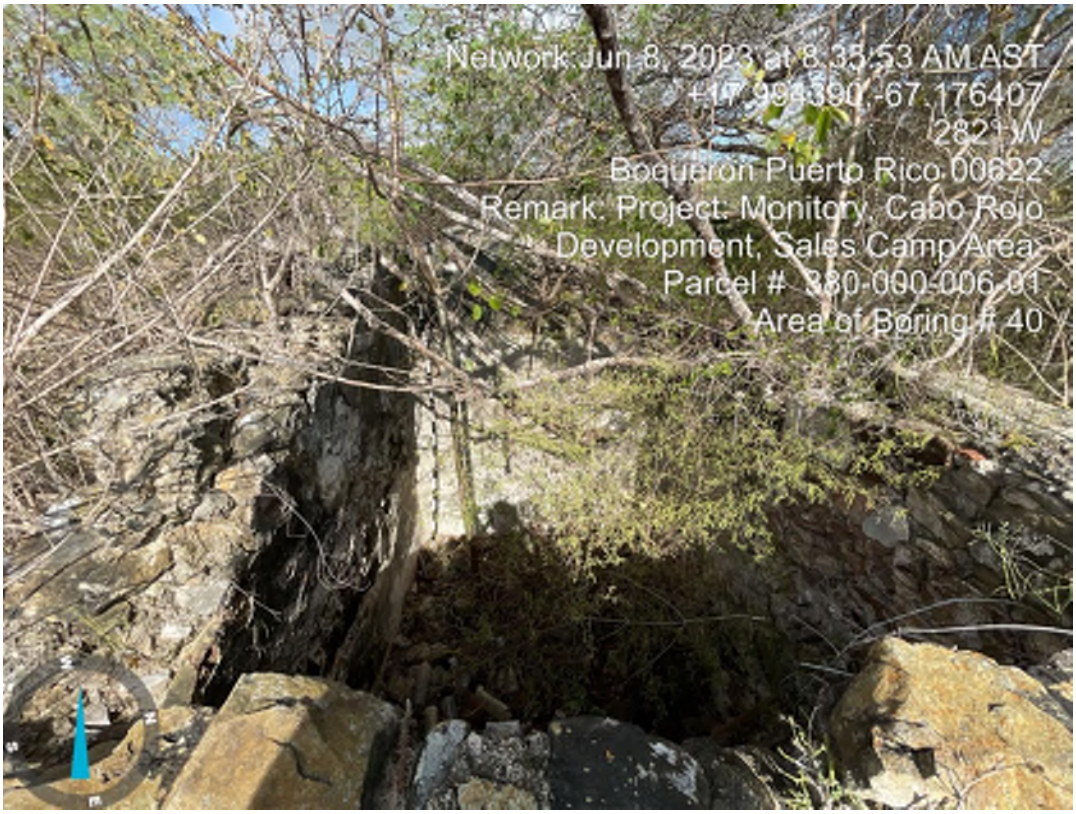


Foto 66. Elemento H-25, detalle interior.

Foto 67. Elemento H-25, detalle interior.

Foto 68. Elemento H-25, detalle interior.

Foto 69. Elemento H-25, detalle interior.

H-26, marcadores históricos de puntos de agrimensura USGS

Estos dos elementos están localizados en el tope de la loma más alta del extremo Oeste del terreno investigado. La misma se encuentra a aproximadamente 480m al Este-noreste de Punta Melones. Están ubicados en las coordenadas 17.99319, -67.20897 (Figura 44). Esta loma tiene poca vegetación en el tope, pero está cubierta de una capa densa de arbustos en todas sus laderas. La loma está cercada al rededor por una verja de tubo galvanizado cuadrado, y parece haber sido raspada con maquinaria pesada anteriormente. Tiene un portón de acceso y un camino de tierra por la ladera este. Los elementos consisten en dos placas de bronce que marcan puntos de agrimensura. Ambas placas están instaladas en bases de hormigón. La placa mas antigua tiene fecha de 1959 en la parte inferior, y lee “P.A.A SURVEY” en la parte superior. Se encuentra bastante deteriorada, pero debajo del punto de centro se leen en adición las letras “SH” varios espacios ilegibles y el símbolo de #. No se ha logrado identificar a qué dependencia pertenecía este marcador.

El marcador mas reciente tiene fecha de 1966 (foto). El mismo tiene varias líneas concéntricas de información. La línea exterior lee: “U.S. COAST AND GEODETIC SURVEY• TRIANGULATION STATION”, la siguiente lee: “FOR INFORMATION WRITE TO THE DIRECTOR, WASHINTON D.C.”, la tercera lee: “$250 FINE OR IMPRISONMENT FOR DISTURBING THIS MARK”, finalmente, en el centro están el nombre de COMBATE y la fecha 1966 (Fotos 70 y 71). La agencia a la que se refiere el marcador estaba encargada de realizar agrimensuras de las costas para la creación de cartas náuticas. La misma existió con ese nombre hasta 1970 (ngs.noaa.gov/web/about_ngs/history). En los cuadrángulos topográficos históricos no se identifica ningún tipo de estructura en el área.

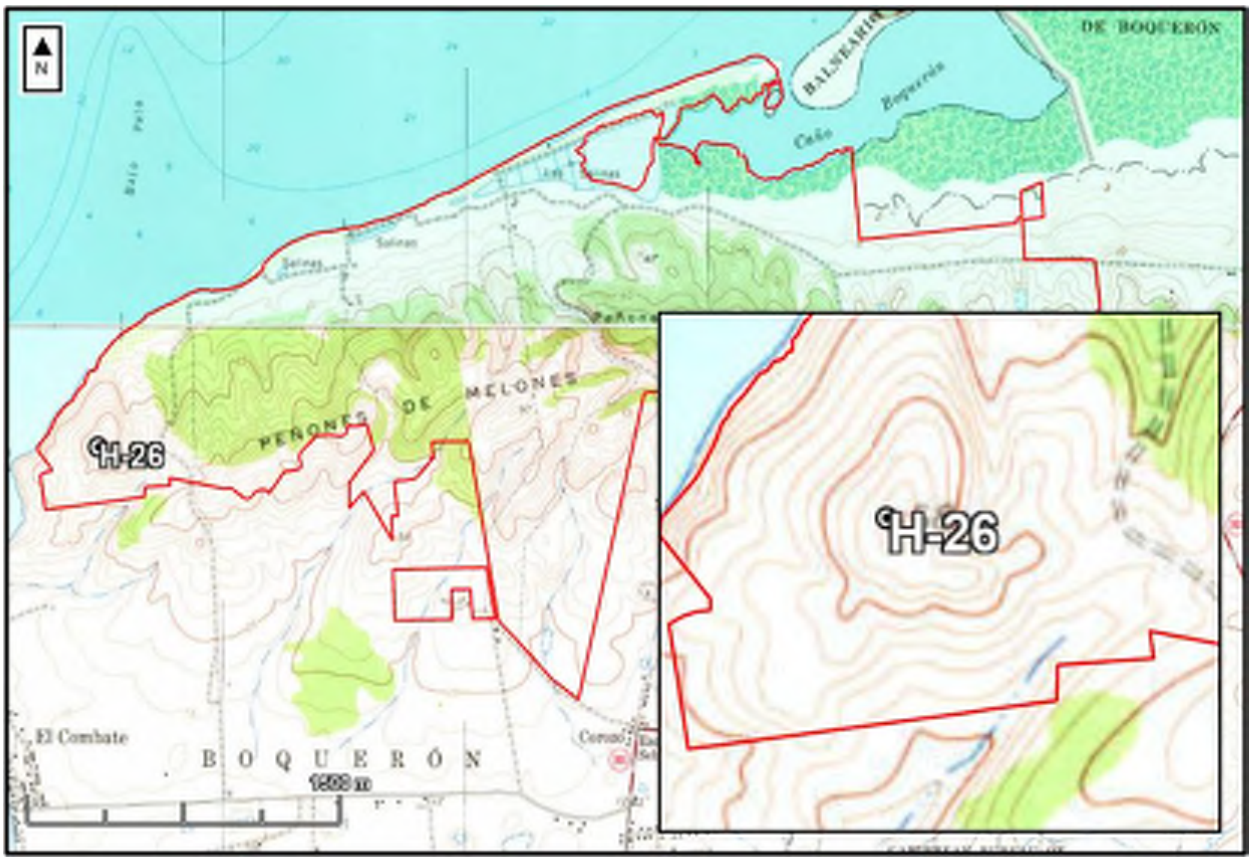


Figura 44. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-26 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 70. Elemento H-26, marcador histórico de punto de mensura USGS.

Foto 71. Elemento H-26, marcador histórico de punto de mensura USGS.

H-27, posible cantera

Este elemento está localizado en la base de de una loma con un declive tenue hacia el Norte donde se une con el llano costero en el borde Noroeste del terreno investigado. Está ubicado en las coordenadas 17.99578, -67.20663 (Figura 45). El elemento consiste en la esquina Noroeste de una parcela en la cual el material rocoso de la loma fue removido por completo hasta llevar el terreno a un nivel horizontal (Fotos 72 y 73).

Según las fotos aéreas del mapa de Catastro Digital de CRIM, este movimiento estaba iniciado de manera muy limitada hacia 1993 y quedó en su estado actual a partir de 1998. La razón por la cual se le denominó “posible cantera” es por la presencia del material de piedra de serpentinita que se extrajo de esta y otras áreas de remoción de piedra en varias áreas de la finca como relleno y gravilla. Se entiende que el terreno pudo haber sido impactado con propósitos comerciales de extracción de materia prima para el uso de las varias industrias que estaban operando en la zona. La zona impactada de la parcela tiene un área de aproximadamente 3,500m2, y el material removido tuvo una altura de hasta 6m desde el tope de la loma.

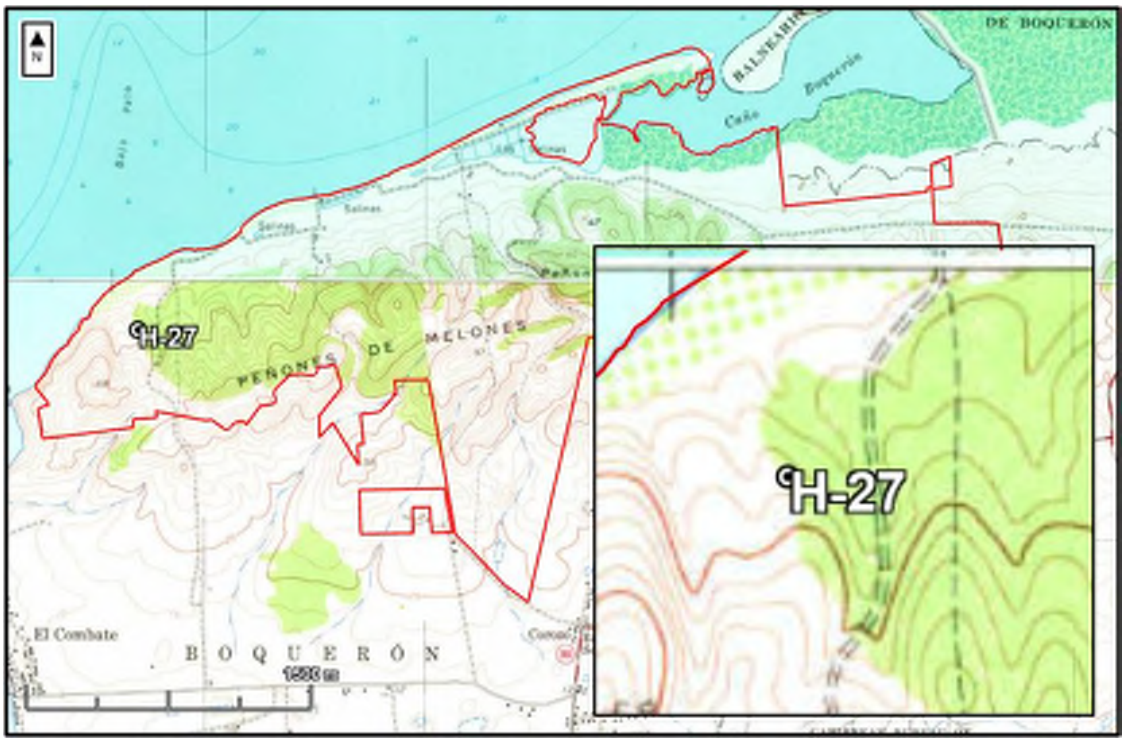


Figura 45. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-27 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 72. Elemento H-27, posible área de cantera.

Foto 73. Elemento H-27, posible área de cantera.

H-28, posible cantera

Este elemento está localizado a aproximadamente 260m al este del sitio H-27, en un área geográficamente análoga. Está ubicado en las coordenadas 17.99724, -67.20373 (Figura 46). En este caso, el elemento consiste en una parcela completa en la cual el material rocoso de la loma fue removido por completo para llevar el terreno a un nivel horizontal (Foto 74). Según las fotos aéreas del mapa de Catastro Digital de CRIM, este movimiento ocurrió entre 2006 y 2009. Al igual que el elemento anterior, se le denomina "posible cantera" por la presencia del material de piedra extraída en varios sitios del terreno como relleno y gravilla, dándole a este movimiento de extracción de materia prima una función dentro del desarrollo de las actividades comerciales e industriales del área inmediata. La parcela impactada tiene un área de aproximadamente 20,000m2, y el material se removió hasta una profundidad promedio de 5m desde el tope de la loma.

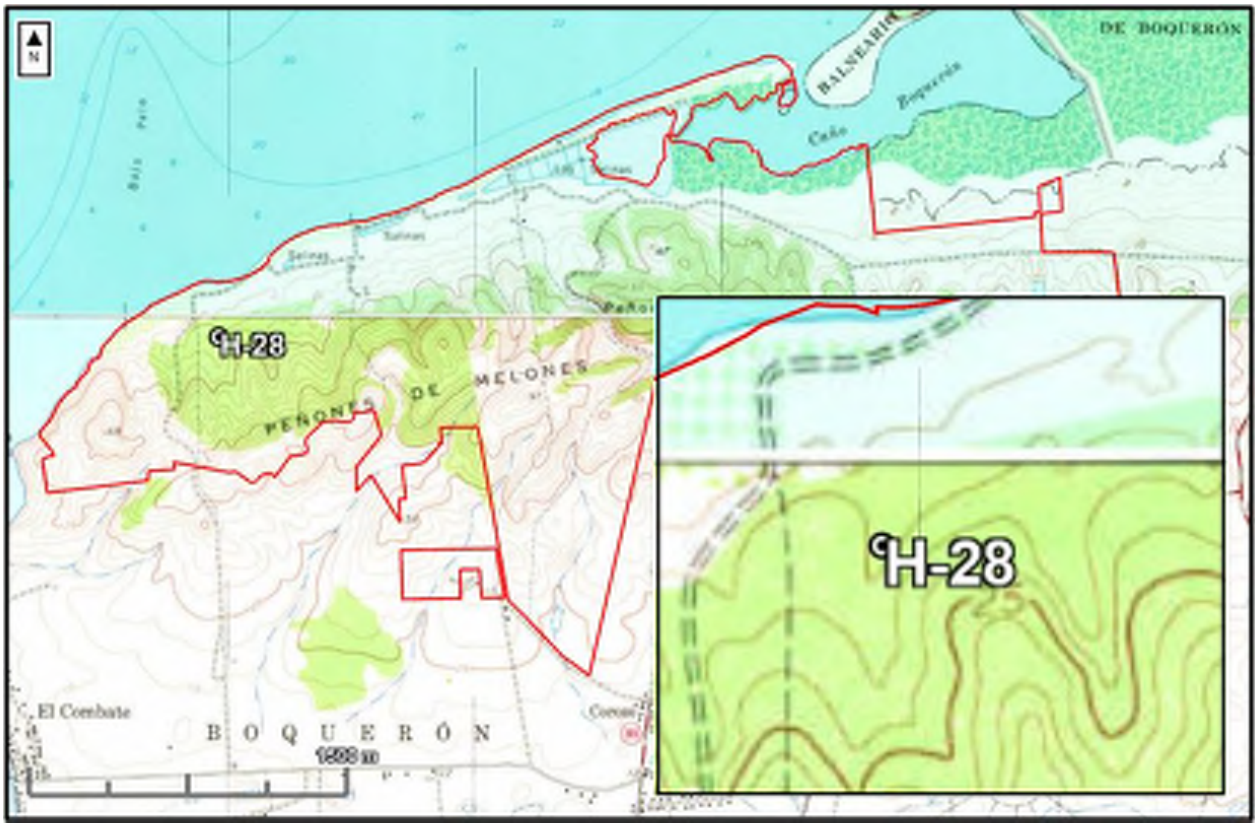


Figura 46. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-28 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 74. Elemento H-28, posible área de cantera.

H-29, posible cantera

Este elemento está localizado a aproximadamente 480m al Este del sitio H-28, en un área geográficamente análoga. Está ubicado en las coordenadas 17.99837, -67.19897 (Figura 47). El elemento consiste en la esquina Noroeste de una parcela en la cual el material rocoso de la loma fue removido por completo hasta llevar el terreno a un nivel horizontal (Fotos 75 y 76). Según las fotos aéreas del mapa de Catastro Digital de CRIM, este movimiento se inició a principios de 1990 y no se evidencia mayor actividad de remoción a partir de 1993. Al igual que los elementos anteriores se le denomina "posible cantera" por la presencia del material de piedra extraída en varios sitios del terreno como relleno y gravilla, dándole a este movimiento de extracción de materia prima una función dentro del desarrollo de las actividades comerciales e industriales del área inmediata. La sección impactada de la parcela tiene un área de aproximadamente 3,500m2, y el material se removió hasta una profundidad promedio de 6m desde el tope de la loma.

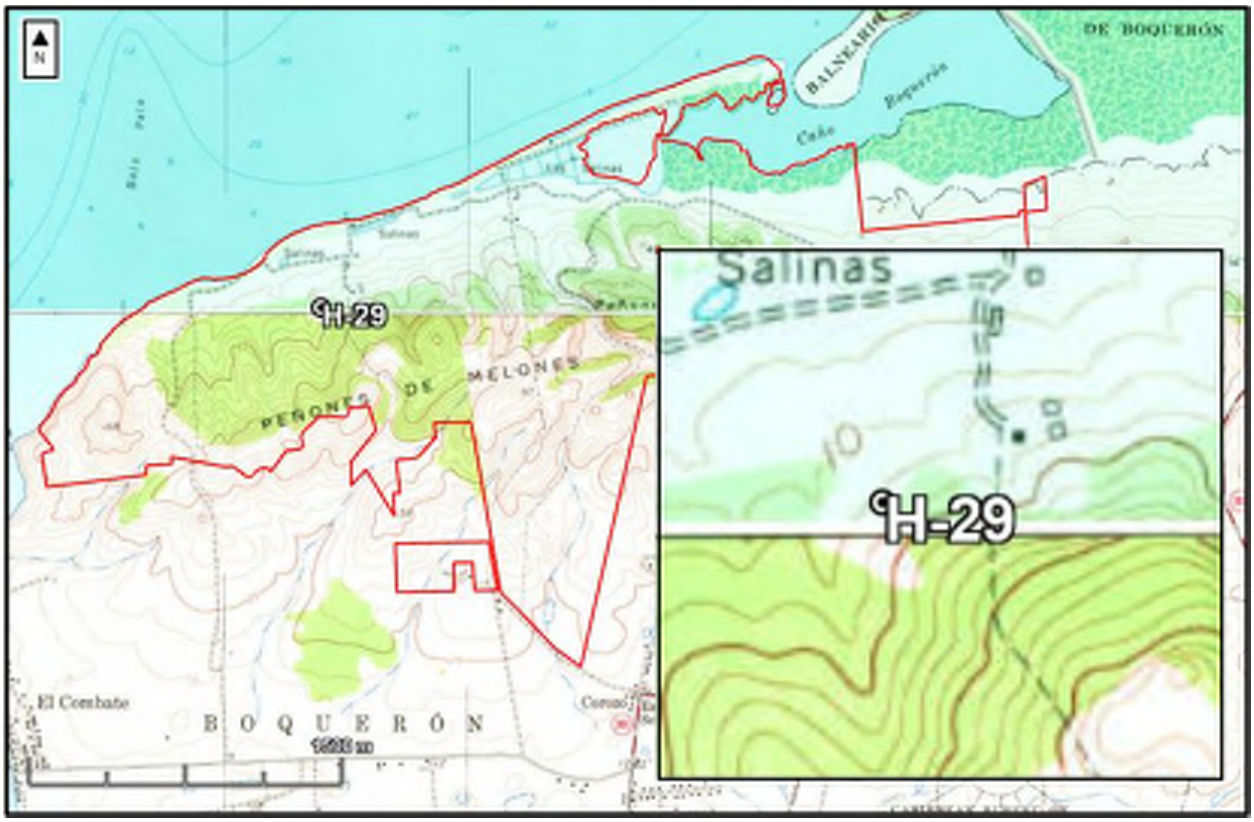


Figura 47. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-29 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 75. Elemento H-29, posible área de cantera.

Foto 76. Elemento H-29, posible área de cantera.

H-30, pozo de material mixto (ladrillo, argamasa con empañetado exterior posterior de concreto) y estructuras asociadas

Esta agrupación de elementos queda localizada en el amplio llano costero ubicado en el centro-Oeste del terreno bajo investigación entre el declive Norte de los Peñones de Melones y el litoral Sur de la Bahía de Boquerón. Estan ubicadon en las coordenadas 18.00020, -67.19739 (Figura 48). El área está cubierta por una capa esparcida de vegetación de sábana boscosa. La agrupación queda a aproximadamente 80m al norte del Elemento H-19 (Agrupación de estructuras de concreto y ladrillo), y está rodeada de varias otras estructuras que entre todas parecerían formar parte integran de la infraestructura de producción y almacenamiento de agua para la sobrevivencia en un clima árido.

En este caso, el elemento principal consiste en un pozo de construcción de material mixto con un diámetro de 1.80m y una profundidad identificable de 8m. Al inicio, se creyó que la estructura era de construcción de bloques de hormigón debido a que la sección que se extiende por encima de la superficie está construida con dicho material, pero luego se identificó la presencia de ladrillo en la base. En adición las dimensiones y texturas en el interior varían considerablemente entre la sección de bloque y la que penetra en el suelo. Toda la parte que penetra en el suelo está construida en ladrillos y argamasa, con cronología tentativa de por lo menos el siglo 19.

La sección de construcción de bloques desde la superficie hacia arriba es una adición posterior por motivos de seguridad. Esto lo apoya el hecho de que la estructura entera está cercada por una verja de alambre trenzado (cyclone fence). La sección de construcción de bloque se eleva a 1.55m sobre el nivel de la superficie del terreno. El interior del pozo está empañetado a partir del final de las hileras de bloque. En el fondo hay agua acumulada. Se hizo un sondeo de plomada que llegó a 8m, pero no es posible determinar si se trata de que el pozo está lleno de material de escombro o o si ese es su fondo original. El mapa topográfico USGS 1935 (Figura 49) ilustra la presencia de una casa muy cerca del área del pozo, así como otras casas alineadas a lo largo del camino históroico que recorría el litoral Norte. Al ser este pozo uno de los más antiguos del área (si no el más antiguo, junto al H-25), entendemos que el mismo nombre regional de la zona “Los Pozos” en parte se deriva del mismo (Fotos 77-79).

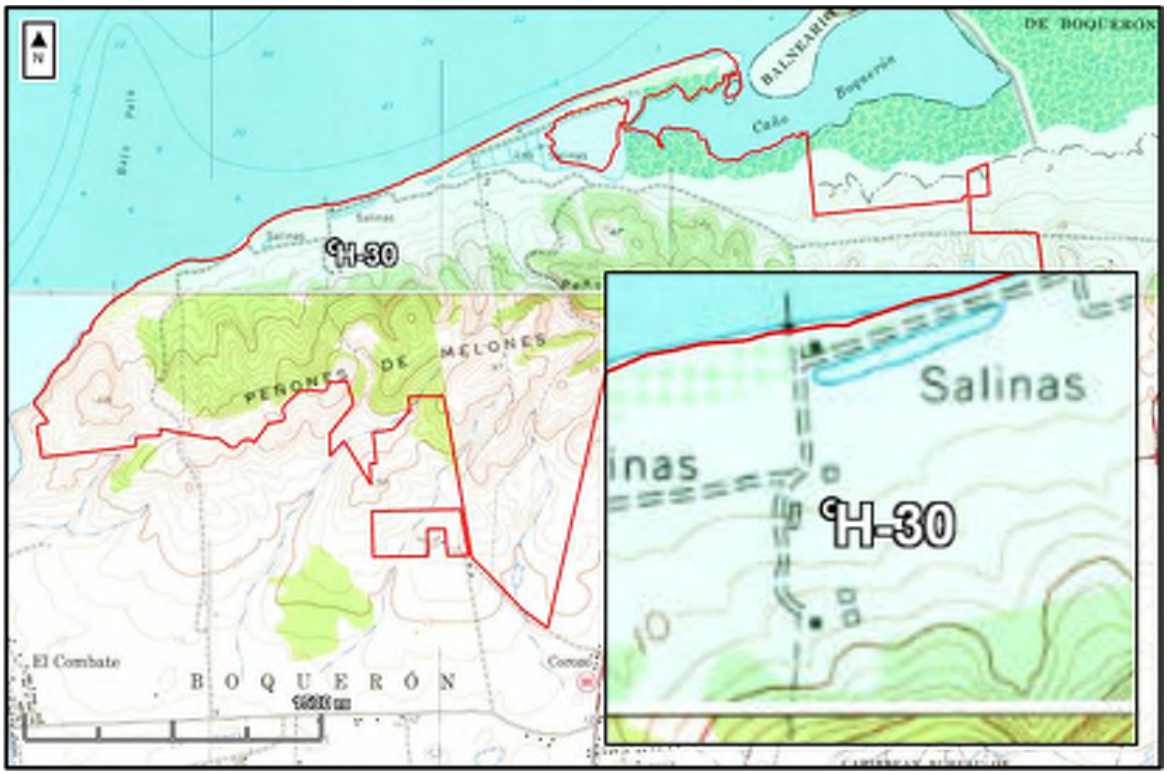


Figura 48. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-30 y el perímetro del proyecto en línea roja.

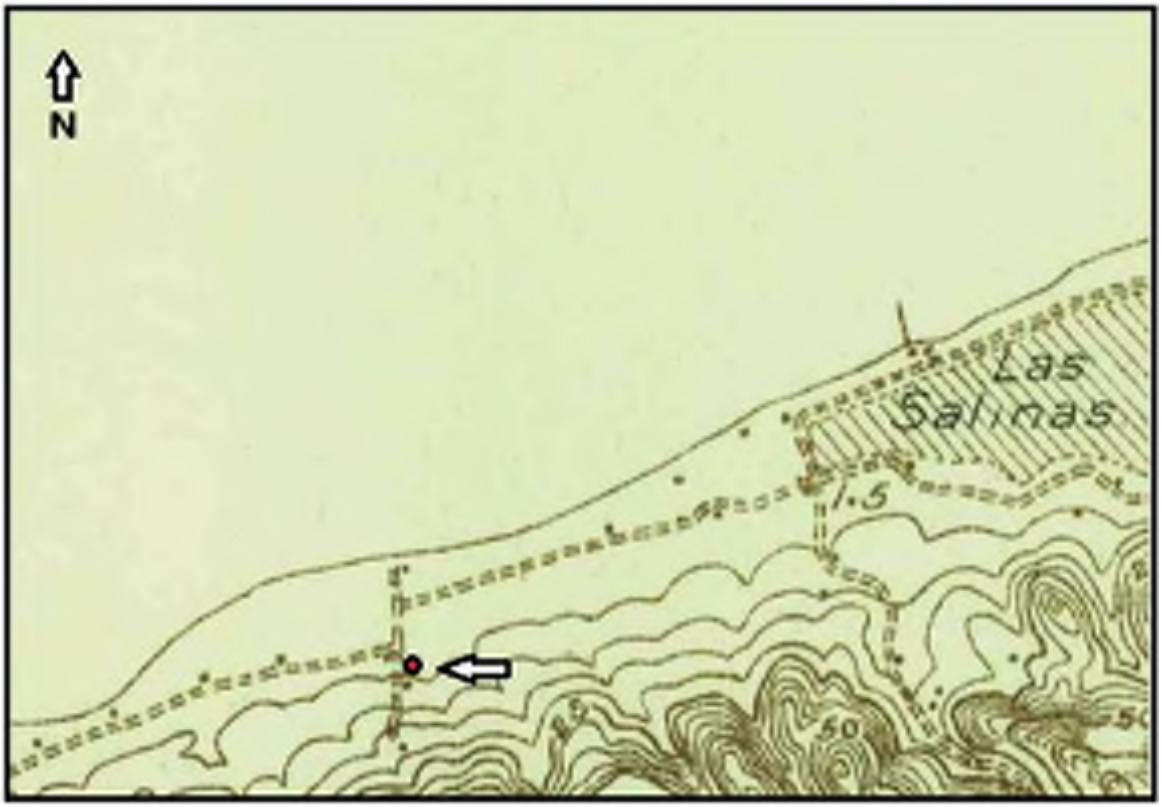


Figura 49. Mapa topográfico de 1935 ilustrando localización pozo.

Foto 77. Elemento H-30, pozo histórico construcción mixta.

Foto 78. Elemento H-30, pozo histórico.

Foto 79. Elemento H-30, pozo histórico construcción mixta, ladrillos y argamasa en desde la superficie del suelo hacia abajo.

Hacia el Norte del pozo, fuera del perímetro de la verja, quedan los remanentes de una estructura rectangular de concreto. La misma tiene la forma y el estilo de construcción de los bebederos identificados anteriormente, pero queda a un nivel muy bajo respecto al terreno. Su elevación mayor es de 30cm. El mismo se encuentra parcialmente enterrado en el suelo, pero tiene un largo visible de 5m y un ancho promedio de 1.30m. Su interior está altamente sedimentado, tiene varios arbustos creciéndole, y está severamente agrietado. Podría formar Parte de un canal para dirigir las aguas extraídas del pozo. Sus materiales y tipología de construcción apuntan a circa 1920's-1930, al contrario del pozo con clara tipología de por lo menos circa siglo XIX (Foto 80).

Foto 80. Elemento H-30, estructuras de hormigón.

A 3.70m hacia el este del pozo, hay una estructura de construcción de bloque de hormigón. La misma tiene una altura máxima de 1.90m en su fachada Este. Tiene un largo de 2.80(N-S) x un ancho de 2m. La estructura tuvo un techo con un leve declive hacia el oeste. Tenía una puerta en la fachada este. En la pared interior trasera y en la pared exterior oeste, quedan los remanentes de varias cajas eléctricas y aisladoras. Se entiende que esta estructura pudo haber servido de casa de bombeo al momento de transicionar entre la extracción de agua por medios manuales o eólicos a el bombeo eléctrico, circa 1950's (Foto 81).

Foto 81. Elemento H-30, estructuras de bloque.

H-31, estructura de base de concreto

Este elemento está localizado a aproximadamente 46m hacia el Noroeste del pozo del sitio H-30, dentro de la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 18.00026, -67.19784 (Figura 50). Se identificó al buscar los remanentes de una estructura rectangular grande cuya huella está presente en la foto aérea de 1998. Ya para la foto del 2007, la estructura no es visible, pero se entendía que, por su tamaño, debería quedar algún remanente.

El elemento consta de varios remanentes de estructura de construcción de materiales mixtos. Entre estos, se identifica un segmento de muro de concreto con una altura de 90cm y un largo de 1.10m (E-O). Se entiende que este podría ser un remanente de la estructura que aparece en la foto aérea. Se identifican además una acumulación de escombros de madera incluyendo paneles y tablones los cuales podrían haber formado las paredes y/o techo de una estructura. Debajo de la acumulación de escombros, se identifica una sección visible de 1.50m x60cm de un piso de concreto. No se logra identificar si el piso forma parte de un pozo o letrina (Fotos 82 y 83).

En el mapa topográfico de 1941 no existe ninguna casa identificada en el área. Sin embargo, en el mapa USGS de 1953 son identificadas tres casas en fila al lado Oeste del camino histórico, justo donde son identificados los remanentes de H-31 (figura 51). Esto ubica cronológicamente la construcción de las estructuras entre 1941 y 1953.

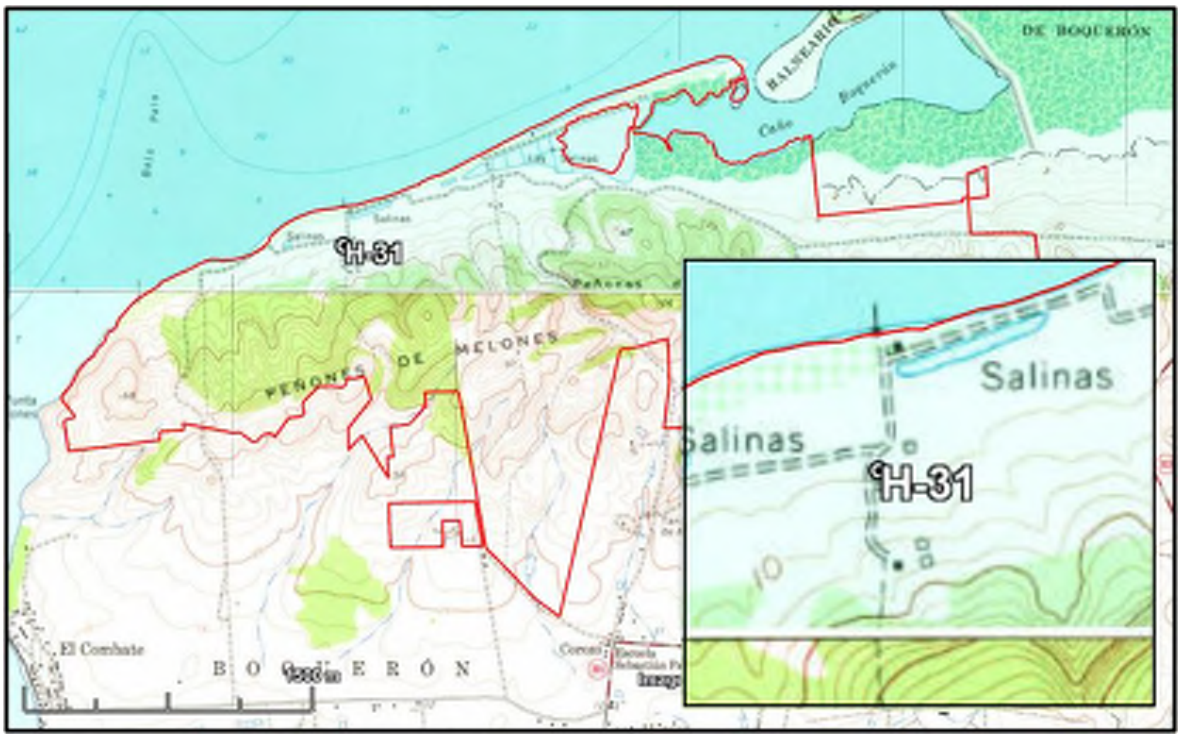


Figura 50. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-31 y el perímetro del proyecto en línea roja.

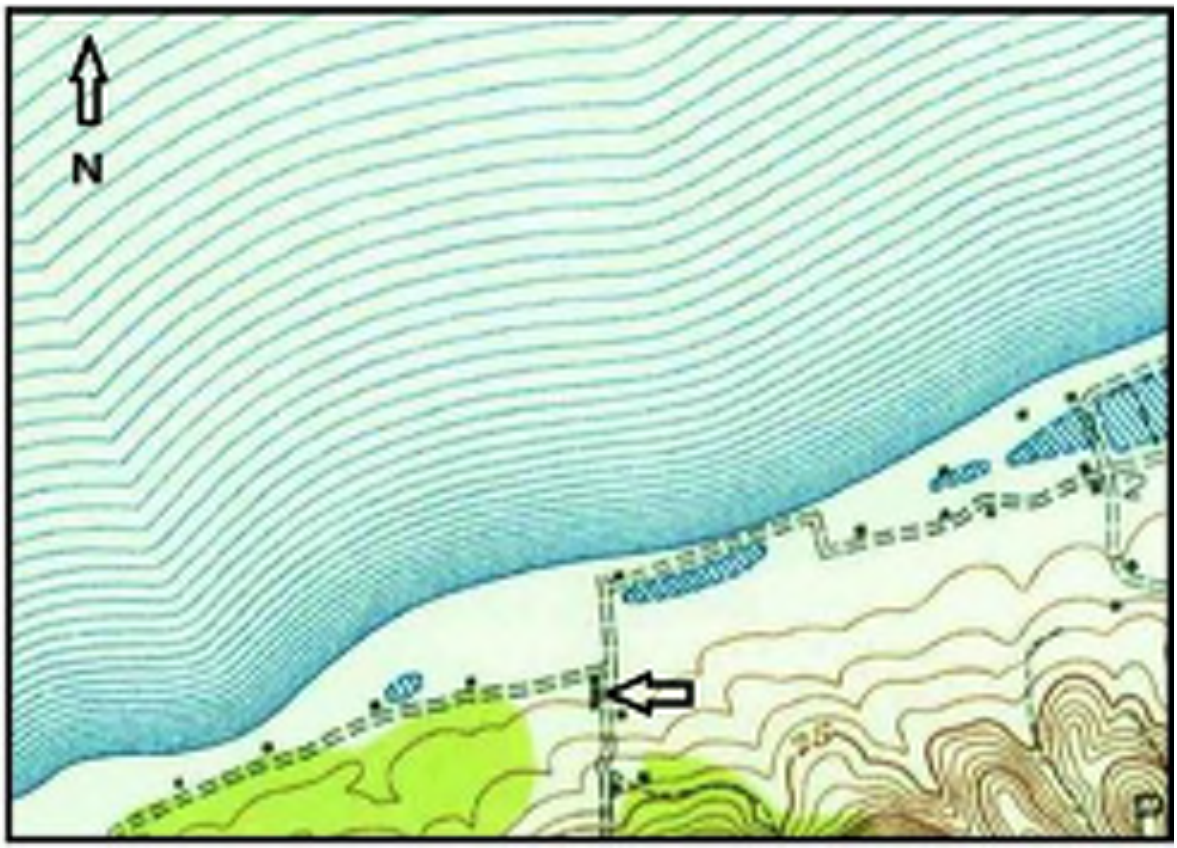


Figura 51. Mapa USGS de 1953 ilustrando tres casas en área de H-31.

Foto 82. Elemento H-31, estructura de concreto.

Foto 83. Elemento H-31, estructura de concreto.

H-32, bases de mampostería y hormigón.

Este elemento está localizado a aproximadamente 19m hacia el Norte del sitio H-31, dentro de la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 18.00042, -67.19789 (Figura 52). El mismo consiste en dos masas cilíndricas de material de gravilla y piedra gruesa con mortero de cemento, en las cuales quedan las huellas de soco cuadrado. Los socos hubieran sido de 10.15cm2 (4"x4"). Solamente se identifican 2 bases, por lo cual se entiende que no se trata de los socos de una estructura mayor. La distancia entre ambos es de 4.5m (Fotos 84 y 85). Están localizados justo al Norte de la casa mas al Norte identificada en el mapa topográfico USGS 1953 (Figura 51), circa 1950's.

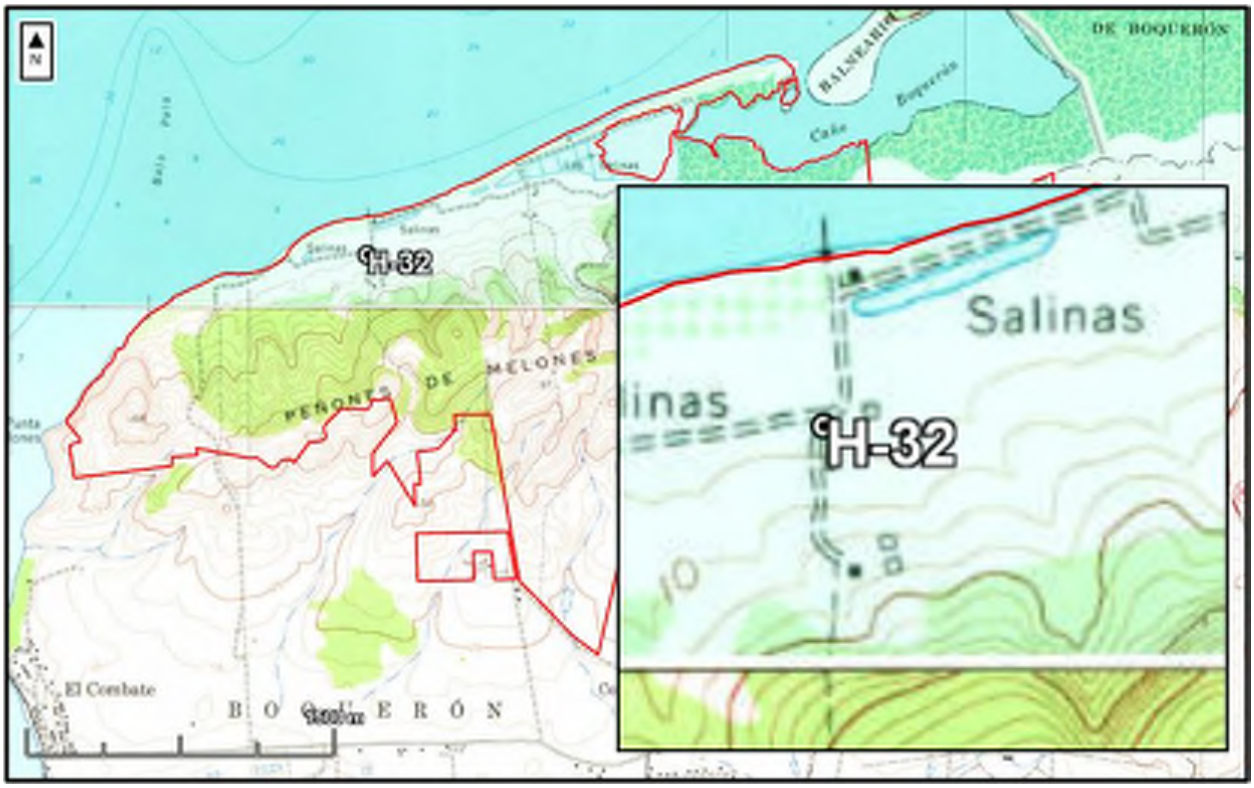


Figura 52. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-32 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 84. Elemento H-32, base de concreto armado 1.

Foto 85. Elemento H-32, base de concreto armado 2.

H-33, estructura rectangular de concreto y estructura asociada.

Este elemento está localizado a aproximadamente 28m hacia el Noreste del sitio H-31, dentro de la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 18.00057, -67.19785 (Figura 53). El mismo se identificó originalmente en la foto aérea del 1998. El elemento consiste en una estructura rectangular de aparente construcción de concreto con una altura máxima sobre el nivel del terreno de 1.15m. La misma está orientada de norte a sur, y tiene un largo de 6m x un ancho de 1.80m. A pesar de tener la apariencia externa de un bebedero, el interior de la estructura presenta unos detalles de diseño que sugieren que su función es otra (Fotos 86 y 87). Al investigar ciertos diseños de infraestructura de ganadería antigua, se determina que esta estructura es una tina para sumergir el ganado en una solución insecticida para matar las plagas. Los materiales y la tipología de construcción apuntan a circa 1940's.

En ambos extremos, las paredes de la estructura bajan verticalmente por 1.30m y luego dan paso a unas rampas que se adentran hacia el centro de la estructura donde bajan hacia una fosa llena de agua. La rampa sur es liza, mientras que la rampa norte tiene una superficie estriada, casi escalonada. No se logra determinar la profundidad de la fosa central debido a la cantidad considerable de abejas que están presentes en el elemento bebiendo agua. Es importante notar que los muros de los extremos N y S no están fijados a la estructura, sino que se pueden subir y bajar para dar acceso al ganado.

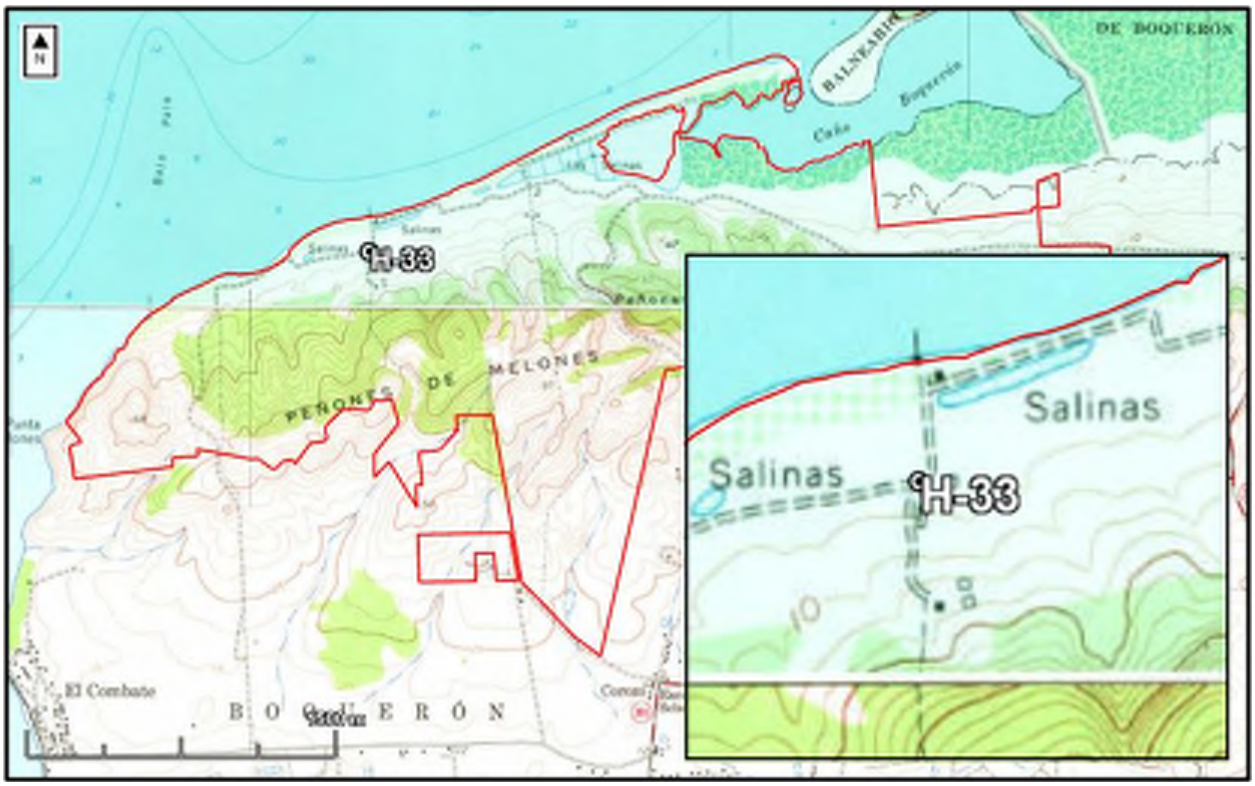


Figura 53. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-33 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 86. Elemento H-33, tina en concreto para ganado.

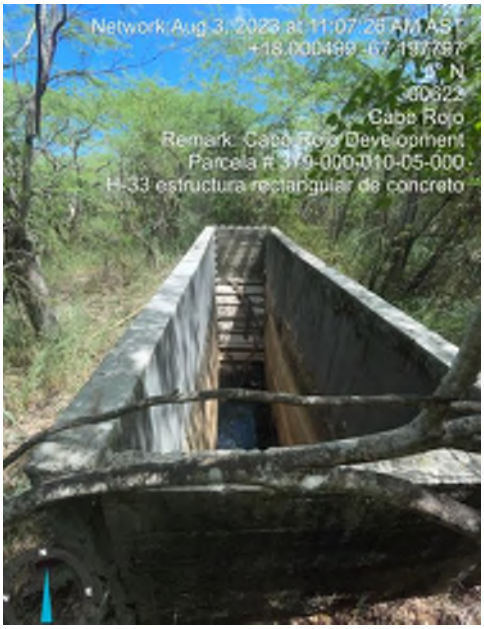


Foto 87. Elemento H-33, tina.

Inmediatamente al norte del cajón rectangular, hay una plataforma de concreto cuadrado que se eleva unos 40cm sobre el nivel de la superficie (Foto 88). La misma tiene una huella rectangular de 4.80m de largo (N-S) x 4.30m de ancho. Esta plataforma se encuentra altamente sedimentada, sobre crecida e impactada por el crecimiento de arbustos entre sus grietas. Este elemento nos da otra clave acerca de la escala de la operación de la industria del ganado que se llegó a dar en esta finca.

Foto 88. Elemento H-33, estrucutra rectangular de concreto.

H-34, estructura de concreto en la playa

Este elemento se identificó originalmente en la foto aérea del 1998. En la misma, la estructura estaba localizada a aproximadamente 13m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón, sin embargo, en la actualidad, el lado Norte de la estructura queda justo a la orilla del mar, y la mitad de la estructura ha quedado completamente descubierta (Figura 54). El elemento está localizado en el área Norte-noroeste del terreno investigado en las coordenadas 18.00202, -67.19768. Está rodeada de vegetación costera. El terreno del área consiste en una arena fina polvorienta con un color Munsell gris pálido 10YR 7/2.

El elemento consiste en una estructura rectangular de construcción de concreto armado con agregado de gravilla gruesa. La misma tiene una altura máxima de 1.10m en su esquina NE, donde ha sido expuesta por el oleaje. Tiene un largo de 4.80m(N-S) x 3.50m de ancho. Los muros tienen un grosor promedio de 25cm. Es difícil determinar si la estructura tuvo alguna vez una tapa. El la actualidad, su interior está lleno de deshecho moderno, incluyendo vidrio, metal y plástico (Fotos 89-91). Al momento no se logra definir su función original. Un muelle con estructura es identificado muy cerca al Oeste en el plano topográfico de 1968 (Figura 54). La Figura 55 presenta el plano toográfico de 1935 con una estructura muy cercana ubicada justo al Sur del elemento. Circa 1930's.

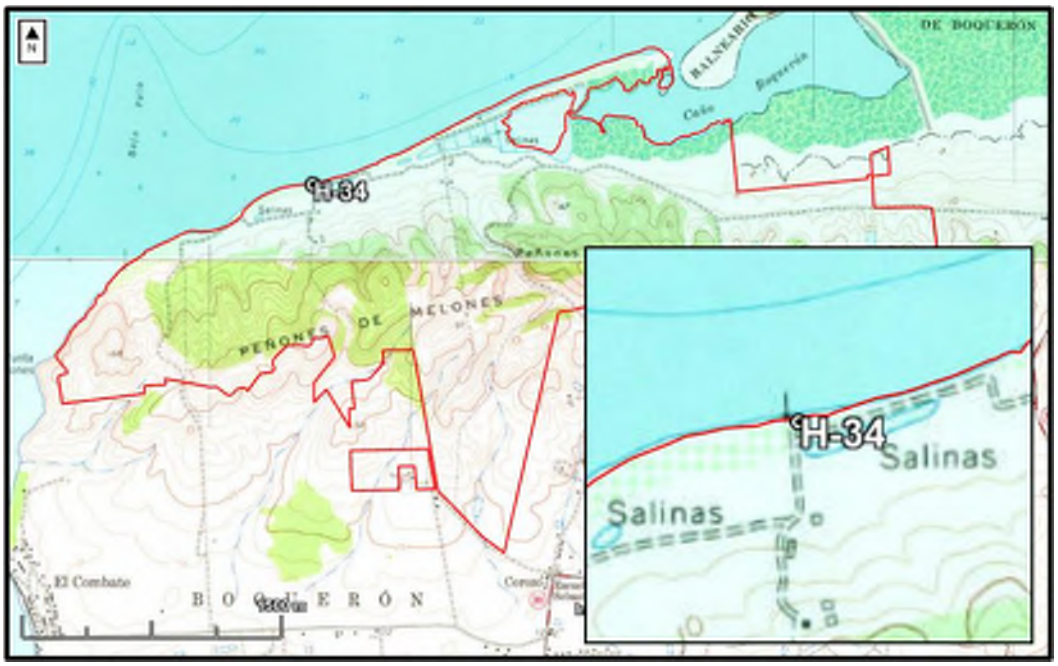


Figura 54. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-34 y el perímetro del proyecto en línea roja.

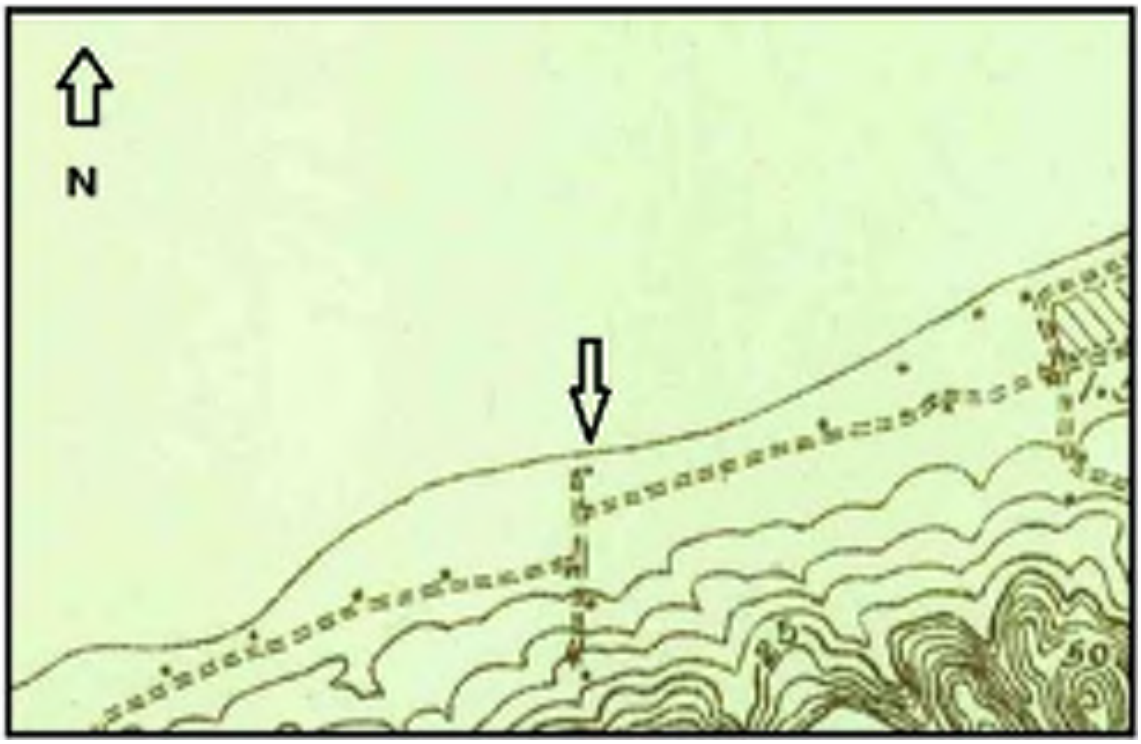


Figura 55. Mapa topográfico USGS 1935 mostrando ubicación sitio.

Foto 89. Elemento H-34, estructura de concreto.

Foto 90. Elemento H-34, estructura de concreto.

Foto 91. Elemento H-34, estructura de concreto.

H-35, base de concreto

Este sitio está localizado a aproximadamente 13m hacia el Noreste del elemento H-33, dentro de la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 18.00067, -67.19766 (Figura 56). El mismo consiste en una base rectangular de concreto con un largo de 65cm y un ancho de 40cm. El mismo se encuentra al nivel del suelo, y no se identifican estructuras aledañas. Hay varios fragmentos sueltos de concreto cercanos, pero no aparecen estar in-situ (Foto 92). En el plano topográfico de 1935 se observa una estructura muy cercana al Suroeste del elemento que se encuentra justo en el cruce de dos caminos históricos (Figura 57). Circa S.20, indeterminado.

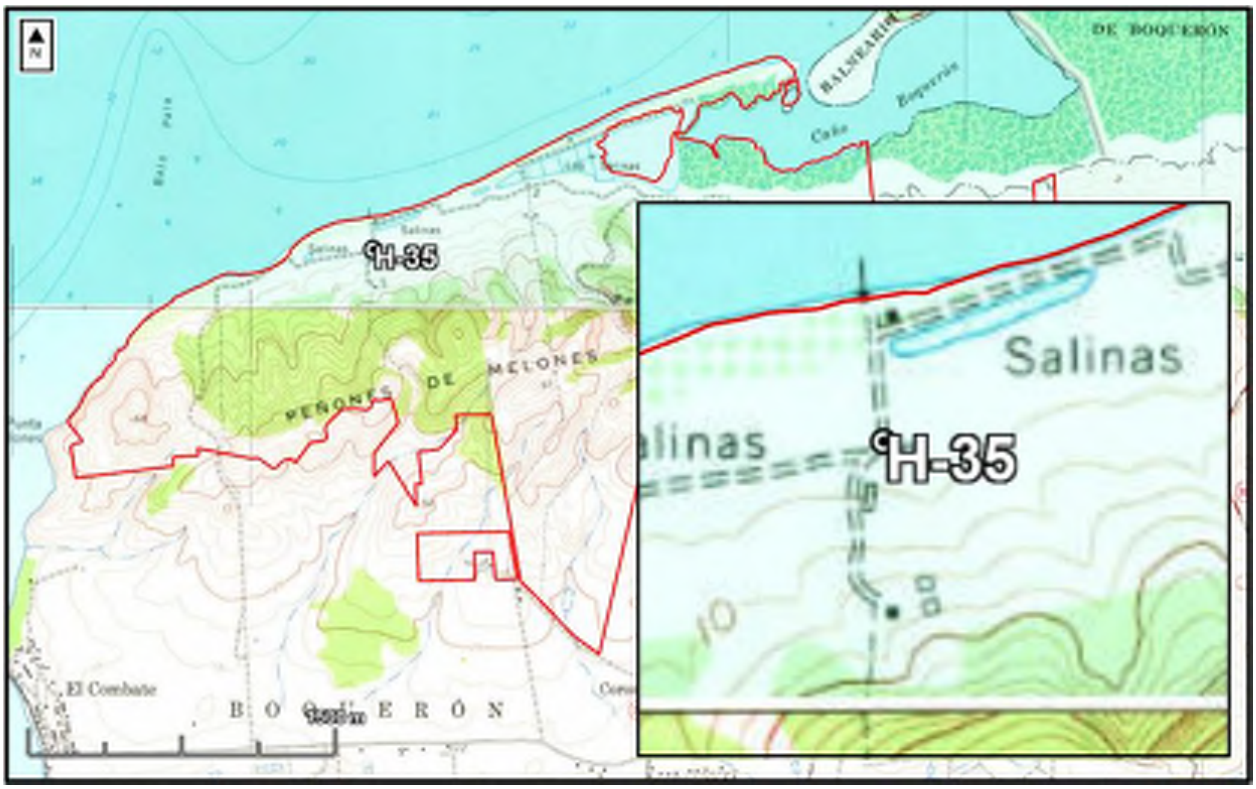


Figura 56. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-35 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 57. Plano USGS 1935 ilustrando ubicación H-35.

Foto 92. Elemento H-35, base de concreto.

H-36, estructura de concreto y bloques de hormigón

Este elemento está localizado a aproximadamente 22m hacia el Noreste del elemento H-33, dentro de la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 18.00081, -67.19765 (Figura 58). Se identificó inicialmente al buscar los remanentes de una estructura rectangular grande cuya huella está presente en la foto aérea de 1998. La estructura que aparece en la foto tiene una huella de aproximadamente 18.5m de largo (N-S) x 3m de ancho. Sin embargo, la estructura identificada resulta ser mucho más pequeña. El Elemento consiste en una estructura de base de concreto armado con paredes de bloque de hormigón (Fotos 93 y 94). La misma tiene una altura máxima de 1.80m sobre el nivel de la superficie del terreno. Tiene una huella cuadrada de 2x2m. Tiene una apertura para una puerta en la fachada este. El interior no muestra ninguna señal de cuál podría ser su uso. La estructura no tiene empañetado por fuera ni por dentro, por lo cual se puede tratar de una estructura rústica utilitaria o simplemente incompleta. Esta cerca del área general de las estructuras del mapa de 1953 (H-31, Figura 51), circa post 1950's.

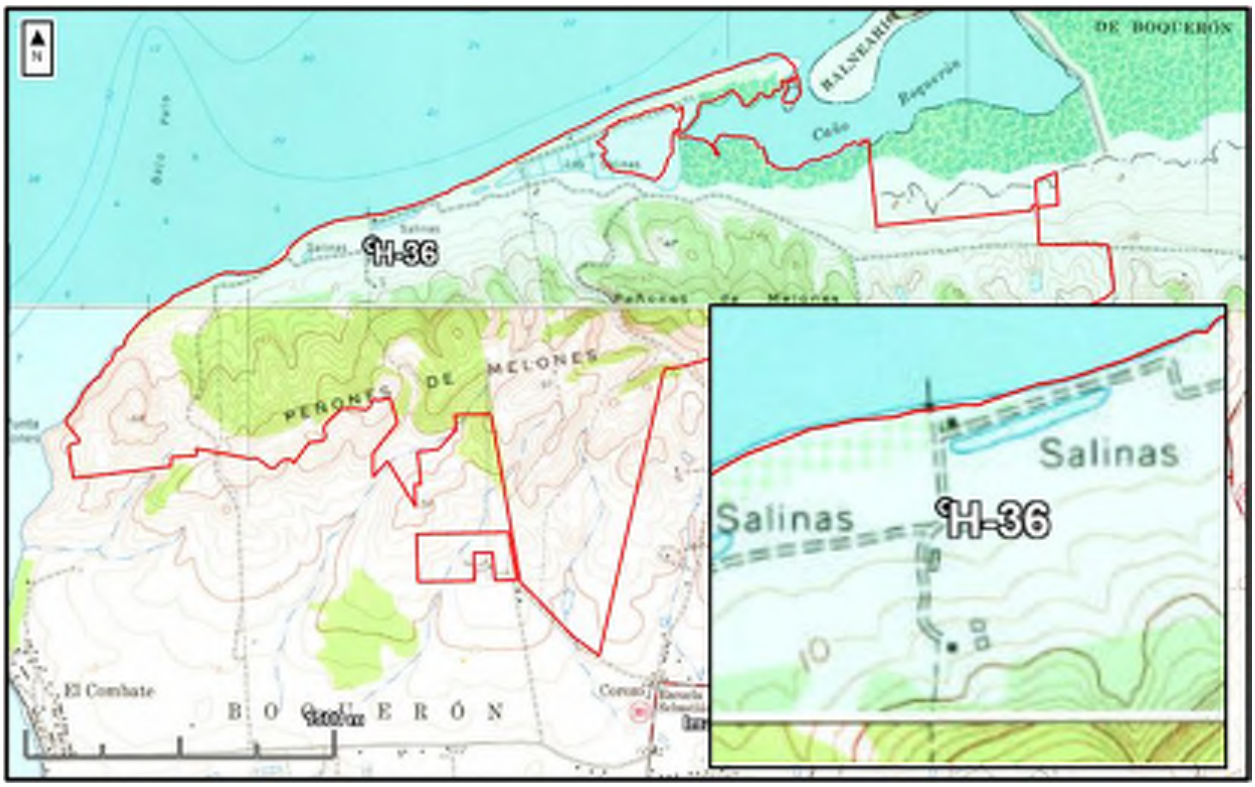


Figura 58. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-36 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 93. Elemento H-36, estructura de concreto.

Foto 94. Elemento H-36, estructura de concreto.

H-37, estructura de concreto y bloque de hormigón

Este sitio está localizado a aproximadamente 46m hacia el Este del elemento H-33, dentro de la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 18.00044, -67.19733 (Figura 59). Se identificó inicialmente en la foto aérea de 1998. En la misma, parece haber sido una estructura tapada. Para la foto del 2010, ya parece estar en ruinas. Lo que permanece actualmente el un piso de concreto con bordes y divisiones internas de bloques de hormigón (Fotos 95 y 96). La estructura tiene un largo de 14m(N-S) x3m de ancho. La estructura se eleva 30cm sobre el nivel del terreno. La estructura tiene 4 divisiones internas. No se encuentra nada que nos de una idea de cuál era la función de la estructura. Se encuentra representada en el cuadrángulo topográfico de 1968 (Figura 59), no así en el plano anterior de 1959. Circa post 1960's.

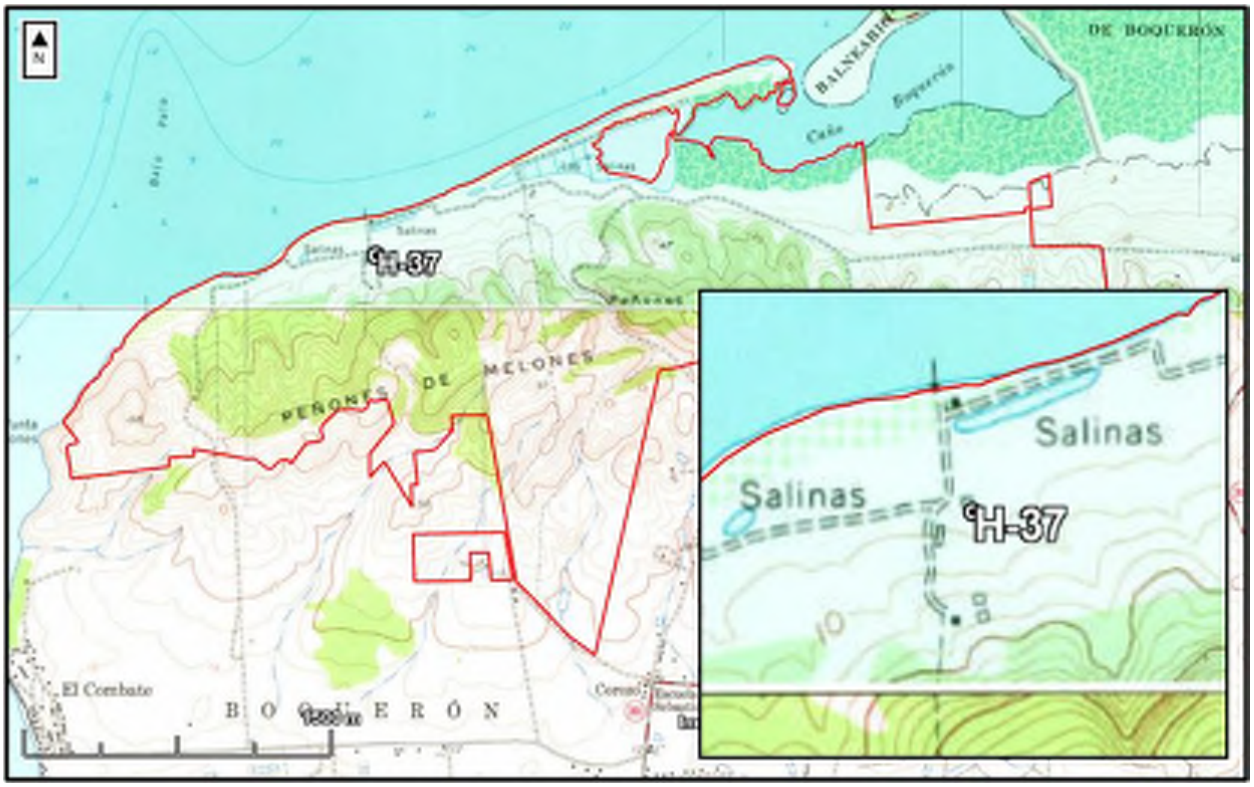


Figura 59. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-37 y el perímetro del proyecto en línea roja.

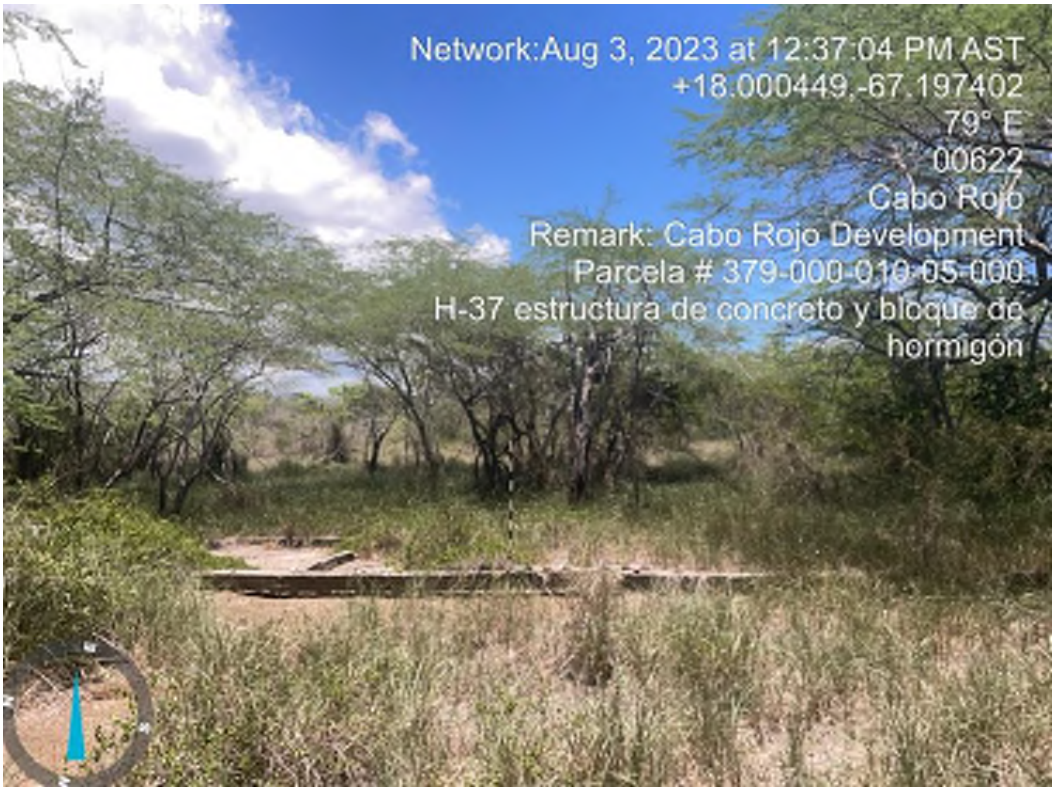


Foto 95. Elemento H-37, estructura en concreto.

Foto 96. Elemento H-37, estructura en concreto.

H-38, fragmentos de teja y cerámica dispersos en tope de loma

Este elemento está localizado en el extremo Este del terreno bajo investigación, en el tope de una loma, a la orilla de un camino vecinal de tierra. Está ubicado en las coordenadas 17.99971, -67.16513 (Figura 60). El área circundante está cubierta de vegetación esparcida de sabana boscosa. El terreno visible en el área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con gran cantidad de piedra meteorizada. El elemento consta de varios fragmentos de teja y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área aproximada de 4 x 4 metros cuadrados (Fotos 97-99). Los fragmentos varían en tamaño entre 1-7cm, e incluyen varios fragmentos pintados, y un borde decorado de vasija. En los planos topográficos históricos no es identificada ninguna estructura en el área. Circa S. 19. Por su localización, esta loma quizás se pueda asociar con un área denominada “Casa de Pabón” en los planos históricos del año 1888 representando la división de las salinas en el área, Tomo 1 pág. 74).

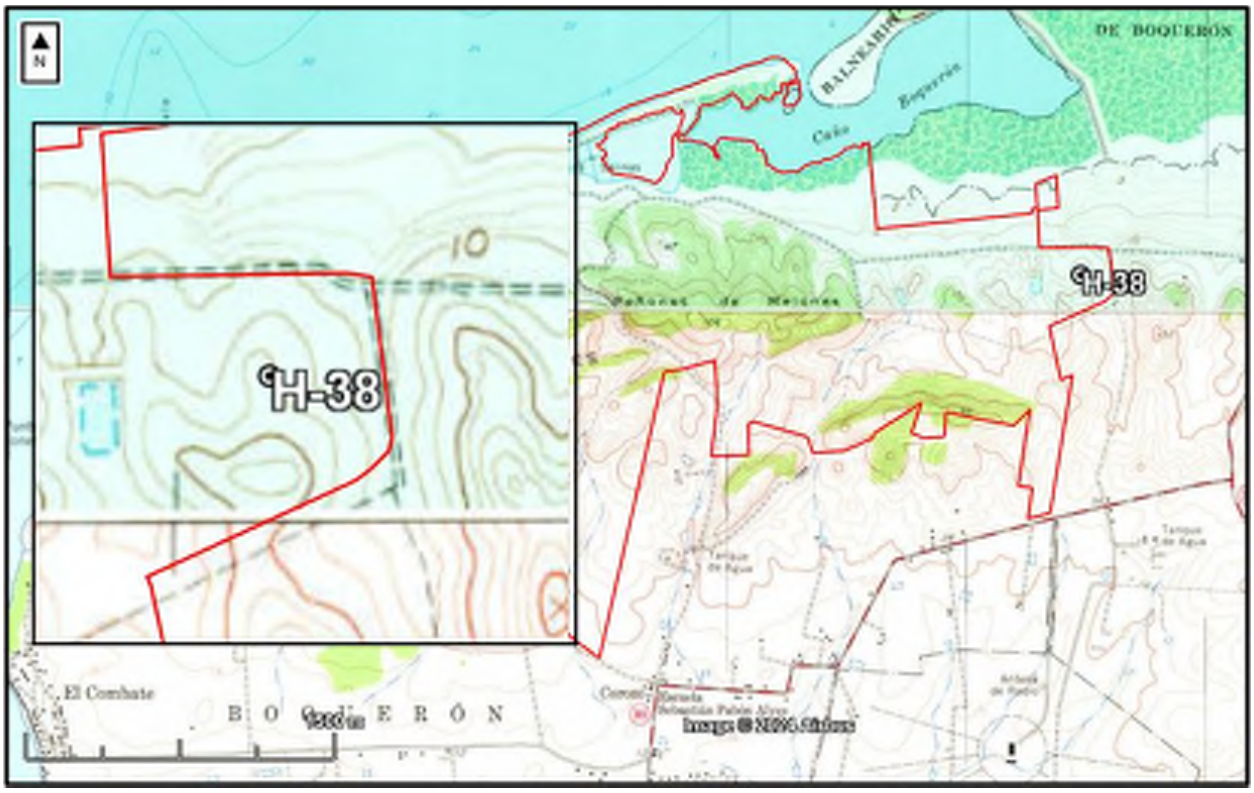


Figura 60. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-38 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 97. Elemento H-38, residuario materiales históricos.

Foto 98. Elemento H-38, residuario materiales históricos.

Foto 99. Elemento H-38, residuario materiales históricos.

H-39, concentración de fragmentos de teja, cerámica y vidrio en superficie

Este elemento está localizado en el extremo Sureste del terreno investigado, en la ladera Sur de una loma. Está ubicado en las coordenadas 17.99814, -67.16565 (Figura 61). El área circundante está cubierta de vegetación esparcida de sabana boscosa. El terreno visible en el Área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con gran cantidad de piedra meteorizada. El Elemento consta de varios fragmentos de teja y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área aproximada de 3 x 3 metros (Fotos 100 y 101). Los fragmentos varían en tamaño entre 1-10, e incluyen múltiples fragmentos de teja, y un borde de cerámica del tipo de los barros crudos pero que aparenta ser histórica. El recuadro de la esquina inferior derecha de la Figura 61 ilustra los planos topofráficos de 1935 y 1938, con la ubicación del sitio al Norte de un camino histórico y muy cerca de donde aparece representada una estructura en el plano de 1938. Circa S. 19.

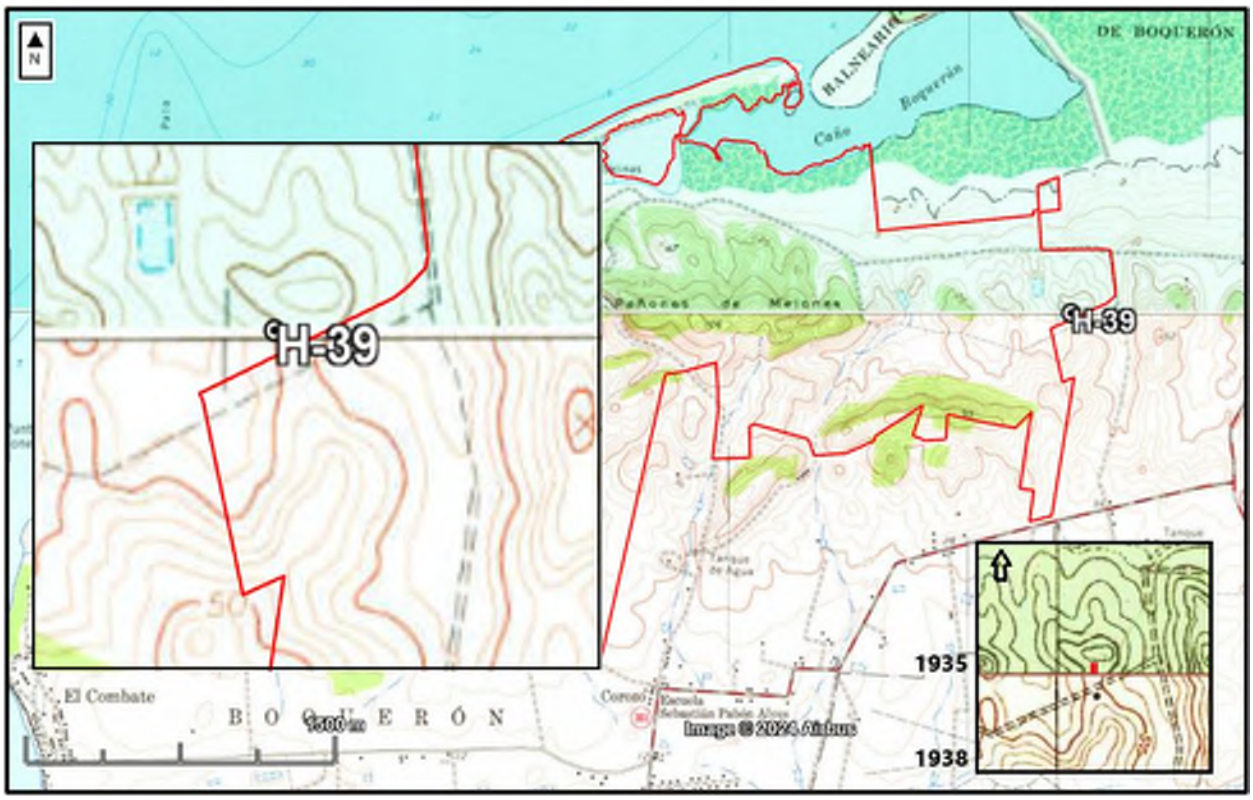


Figura 61. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-39 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 100. Elemento H-39, residuario materiales históricos.

Foto 101. Elemento H-39, residuario materiales históricos.

H-40, área de contención de agua y base de atarjea asociada.

Este elemento está localizado en el extremo este del terreno investigado, en una hondonada entre dos lomas que lo bordean al Este y Oeste, y lo que aparentan ser dos diques que lo bordean al Norte y Sur. Está ubicado en las coordenadas 17.99987, -67.16719 (Figura 62). El elemento se identifica inicialmente en la foto aérea del 1998 en la cual se pueden ver lo que parecen ser acumulaciones artificiales de terreno en los extremos Norte y Sur para represar las aguas que se acumulan en la escorrentía entre las laderas. La presencia de una atarjea en el interior de la represa donde el agua debería de correr hacia el norte es otro elemento que ayuda a evidenciar que se trata de una estructura artificial.

La represa tiene una huella semirectangular con un área de aproximadamente 4,300 metros cuadrados. En la actualidad, el interior de la represa incluyendo sus laderas se encuentran cubiertas de vegetación esparcida de sabana boscosa, y el agua que queda está concentrada en el lado Norte, donde está la atarjea. La atarjea tiene un muro de fachada con un largo de 1.40m, y dos muros laterales abiertos con un largo de 1.25m. Los muros tienen un grosor promedio de 15cm. La altura máxima visible de la atarjea es de 60cm. No es posible identificar las dimensiones ni la forma de la atarjea. La represa sirve actualmente de hábitat para aves locales u migratorias y una variedad de insectos (Fotos 102 y 103). La presencia de esta y otras estructuras de almacenamiento, extracción y distribución de agua evidencian la escala del proyecto agrícola que se estaba llevando a cabo en la región. En el plano topográfico de 1959 no está representada la charca, mientras que sí está representada en el próximo plano histórico de 1968, al igual que las (Figura 62). Circa 1960's. Esta cronología de los planos topográficos coincide con la de las otras charcas identificadas en el área, elementos H-4 y H-41.

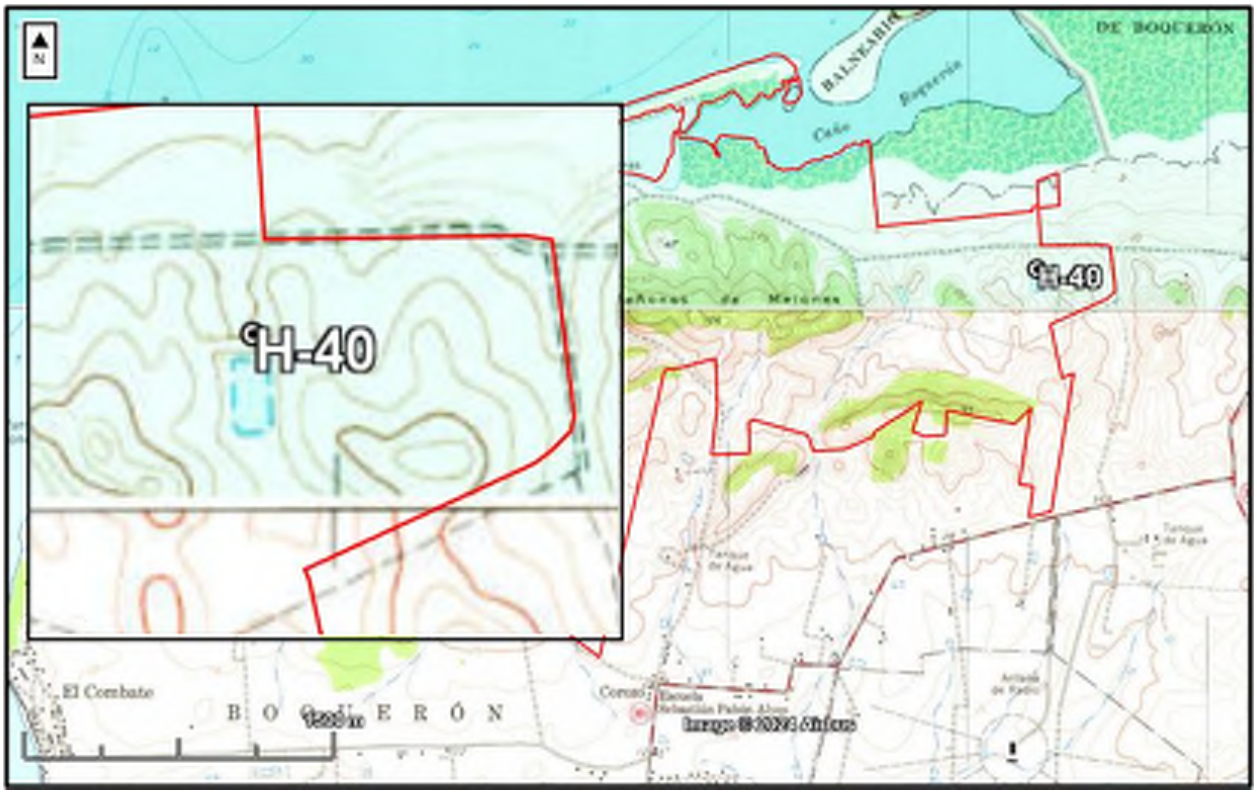


Figura 62. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-40 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 102. Elemento H-40. Represa y atarjea de concreto.

Foto 103. Elemento H-40. Represa y atarjea de concreto.

H-41, Estanque de las vacas

Ubicado en las parcelas 403-000-002-02, 380-093-526-03 y 380-093-526-02, en las coordenadas 17.998974, -67.173578 (Figura 63). Área de estanque de agua entre dos lomas que la rodean hacia el este y el oeste. El elemento pareceria ser una acumulacion natural de agua de escorrentía pluvial, pero se note una acumulacion de terreno en el lado norte, entre las laderas de las lomas, que tiene una caída abrupta hacia el norte, y que parecería ser una represa artificial de tierra. Al verificar la foto aérea del 1998, en la cual el área se encuentra casi completamente despejado de vegetación, se nota lo que podría ser la estructura de la represa de tierra con huellas de movimiento de maquinaria pesada en el tope (Fotos 104 y 105). El área del estanque tiene unas dimensiones aproximadas de 107m(N-S) x 46m(E-O). No se logró determinar la altura de la represa de tierra. Al igual que en los otros estanques, está representado en el plano topográfico de 1968 pero no en el de 1959, por lo cual su establecimiento se vincula a dicha década (Figura 63).

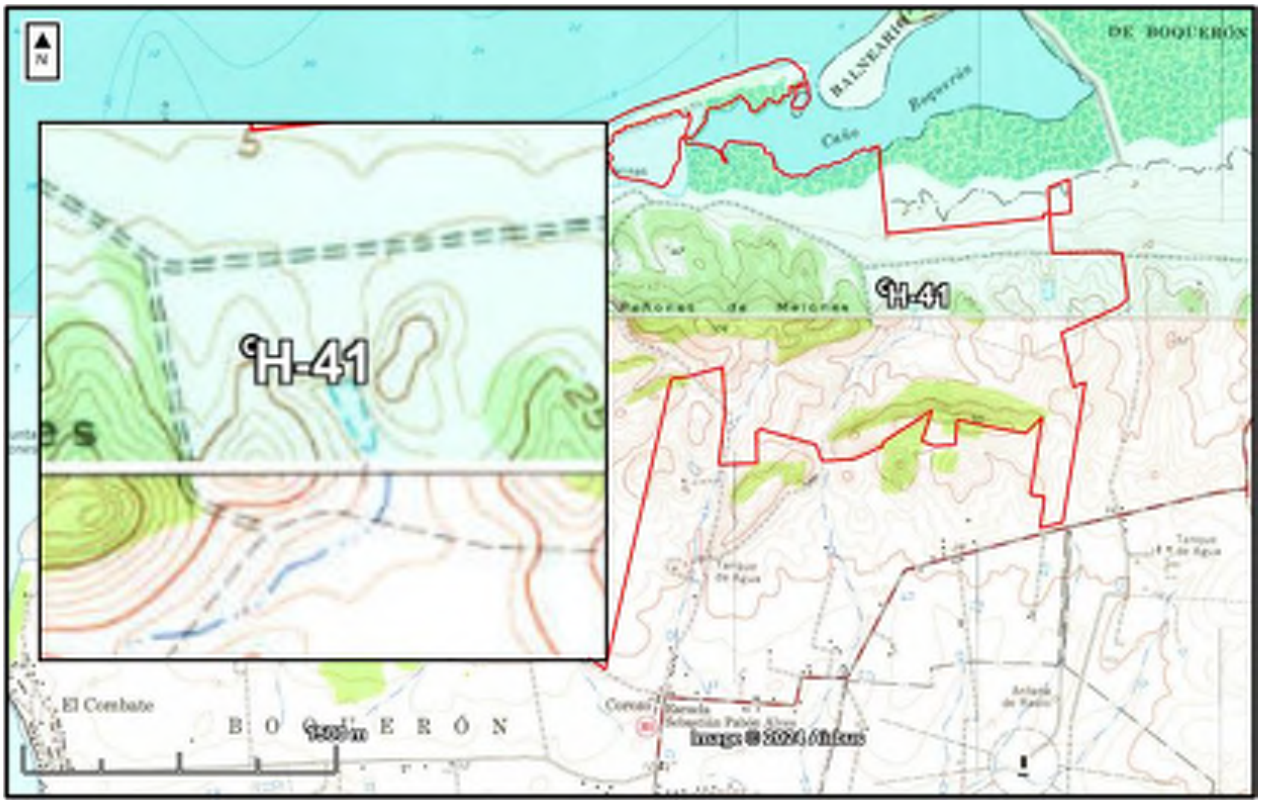


Figura 63. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-41 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 104. Elemento H-41, estanque de vacas. Orientada al Noreste.

Foto 105. Elemento H-41, estanque de vacas. Orientada al Este-noreste.

H-42, fragmentos de teja, ladrillo y cerámica dispersos en camino

Este elemento está localizado en la ladera Norte de uno de los Peñones de Melones que queda en el extremo Sureste del terreno investigado. Está ubicado en las coordenadas 17.99584, -67.17004 (Figura 64). El área está cubierta por una densa capa de vegetación que incluye gran cantidad de árboles maduros. El terreno visible en el área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón 10YR 4/3, con gran cantidad de materia orgánica descompuesta y piedra meteorizada.

El elemento consta de una cantidad de fragmentos de teja, ladrillo y cerámica históricas identificados a lo largo de un tramo de 6-7m en la superficie del camino y en los bordes aledaños (Fotos 106 y 107). El material llama la atención por limitarse a un tramo específico en una zona tan remota. Los fragmentos varían en tamaño entre 2-8cm. Se hicieron varias incursiones al monte para tratar de identificar una fuente del material, sin éxito. En el mapa topográfico de 1938 existe una estructura identificada aproximadamente 130 metros al Noroeste del residuario histórico, justo al lado Sur del camino vecinal histórico (Figura 65). Cabe la posibilidad de que los remanentes provengan de dicha estructura. Circa siglo 19.

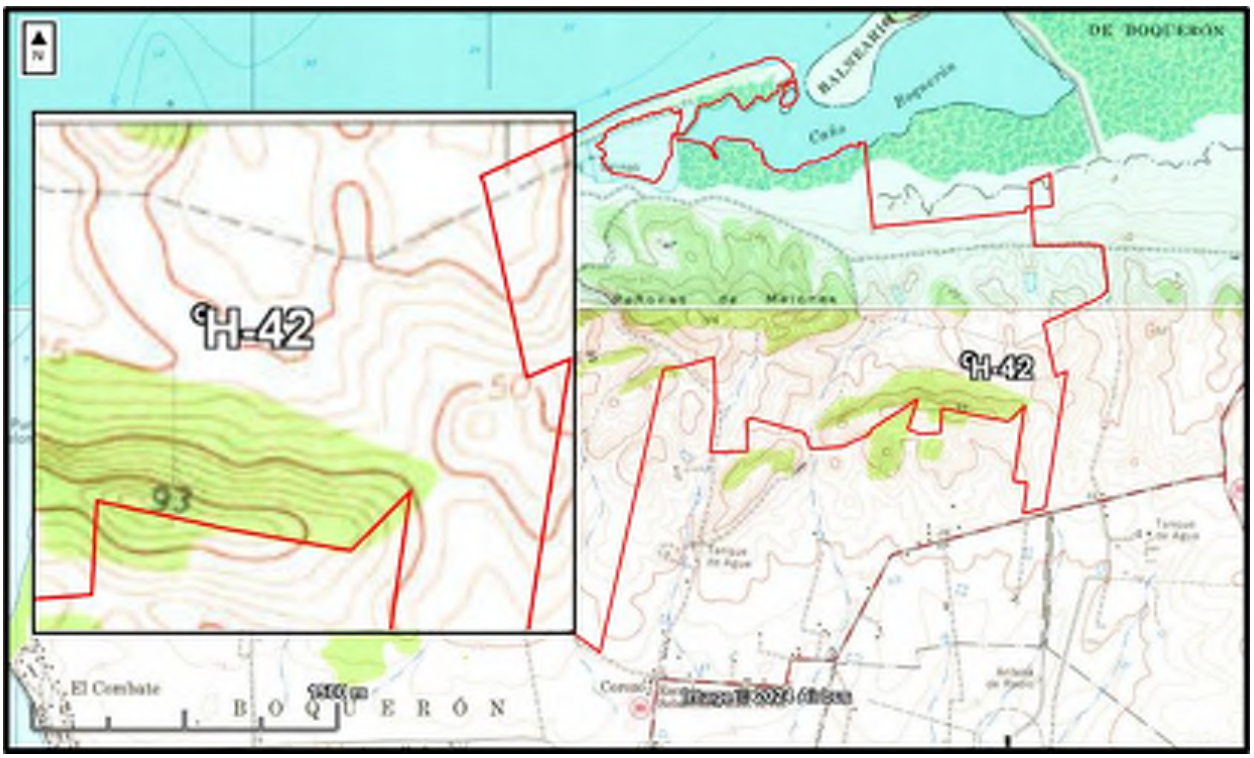


Figura 64. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-42 y el perímetro del proyecto en línea roja.

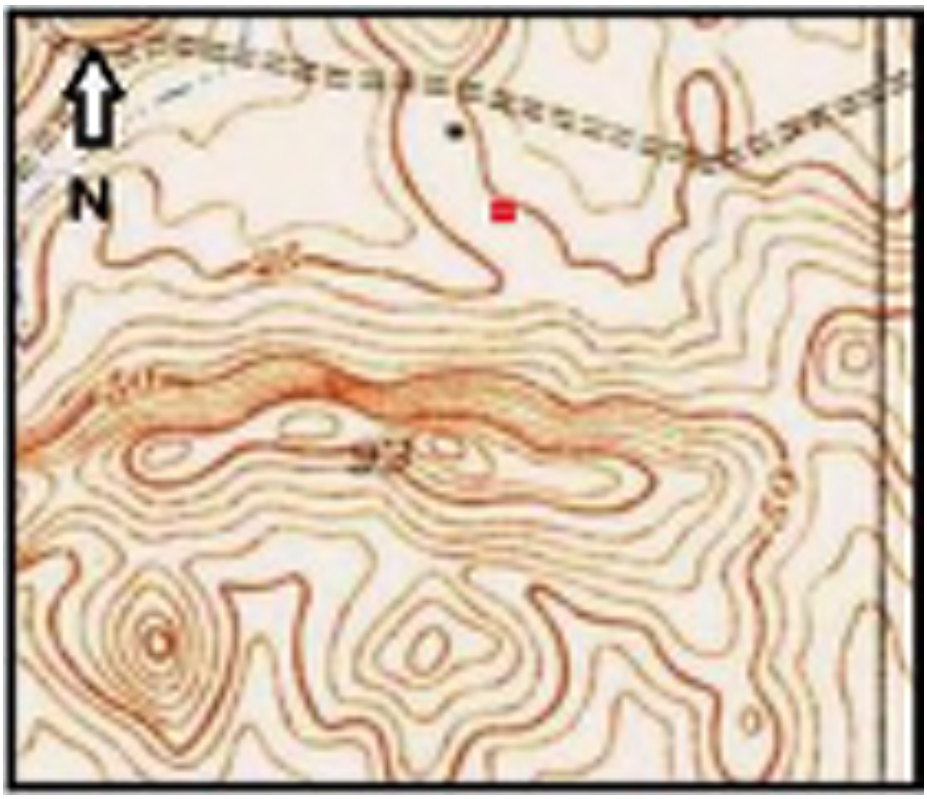


Figura 65. Mapa topográfico de 1938 mostrando ubicación del sitio H-42. Note estructura ubicada 130 metros al Noroeste.

Foto 106. Elemento H-42, residuario histórico.

Foto 107. Elemento H-42, residuario histórico.

H-43, fragmentos de cerámica y vidrio dispersos en superficie

Este elemento está localizado en el área Norte-noreste del terreno investigado, en una hondonada entre las laderas de dos lomas donde una escorrentía estacional ha creado un camino. Está ubicado en las coordenadas 18.001110, -67.177022 (Figura 66). El área circundante está cubierta de vegetación densa incluyendo cantidad de árboles maduros. El terreno visible en el área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con gran cantidad de materia orgánica descompuesta y piedra meteorizada.

El elemento consta de varios fragmentos de vidrio y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 2-3m (Fotos 108-110). Los fragmentos varían en tamaño entre 1-6, e incluyen una pequeña vasija decorativa intacta. En el plano topográfico de 1935 no se observa ninguna estructura en el área, justo al Sur del camino histórico. Se observa sin embargo una estructura hacia el Sur aproximadamente 170 metros al Suroeste, en un área con mayor elevación (Figura 67). Cabe la posibilidad de que los remanentes identificados en H-43 provengan de dicha área de actividad. Los materiales coinciden con circa siglo 19.

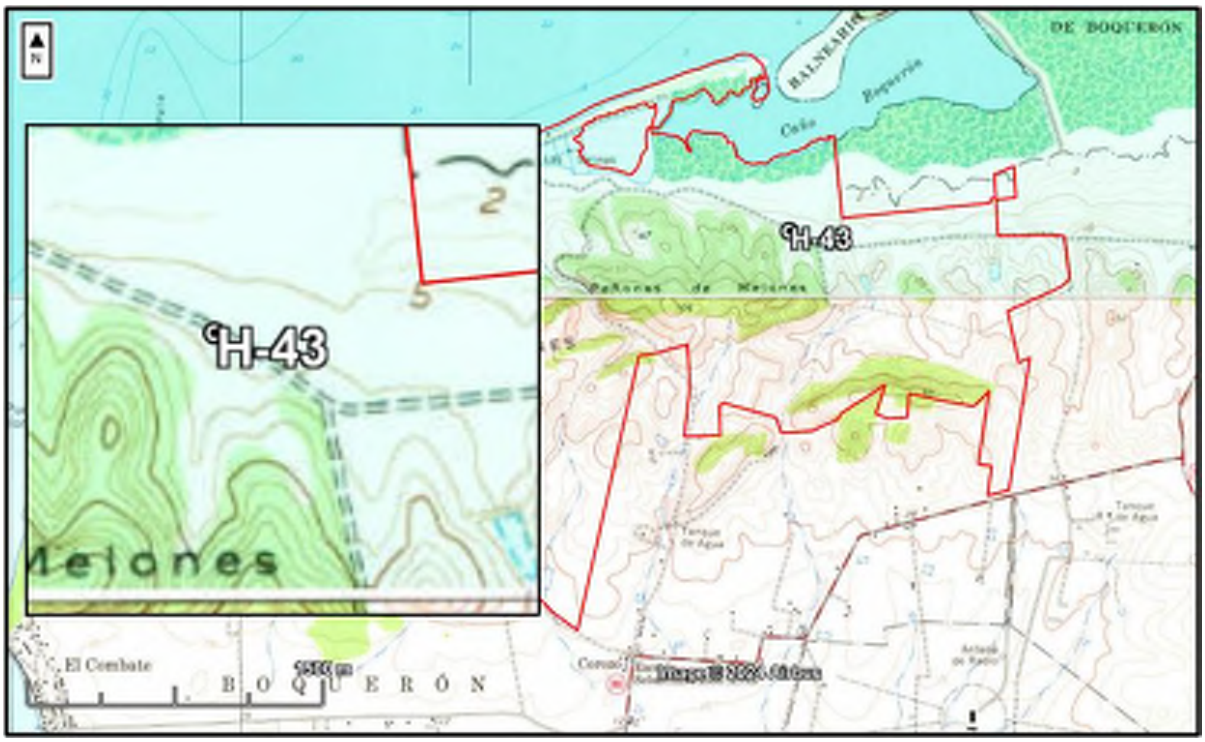


Figura 66. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-43 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 67. Mapa topográfico de 1935 ilustrando ubicación de H-41 y estructura cercana con flecha roja.

Foto 108. Elemento H-43, residuario histórico.

Foto 109. Elemento H-43, residuario histórico.

Foto 110. Elemento H-43, residuario histórico.

H-44, fragmentos de cerámica y vidrio dispersos en superficie

Este elemento está localizado en el área Sur-suroeste del terreno investigado, en la ladera Norte de una loma donde una escorrentía estacional ha creado un camino. Está ubicado en las coordenadas 17.99394, -67.17659 (Figura 68). El área circundante está cubierta de vegetación densa incluyendo cantidad de árboles maduros. El terreno visible en el área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con gran cantidad de materia orgánica descompuesta y piedra meteorizada. El elemento consta de varios fragmentos de vidrio y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 2m (Fotos 111 y 112). Los fragmentos varían en tamaño entre 1-3cm. En los planos topográficos históricos no se observa ninguna estructura en el área, lo único es que el sitio está ubicado justo al Oeste del camino de tierra histórico. Los materiales corresponden a circa siglo 19.

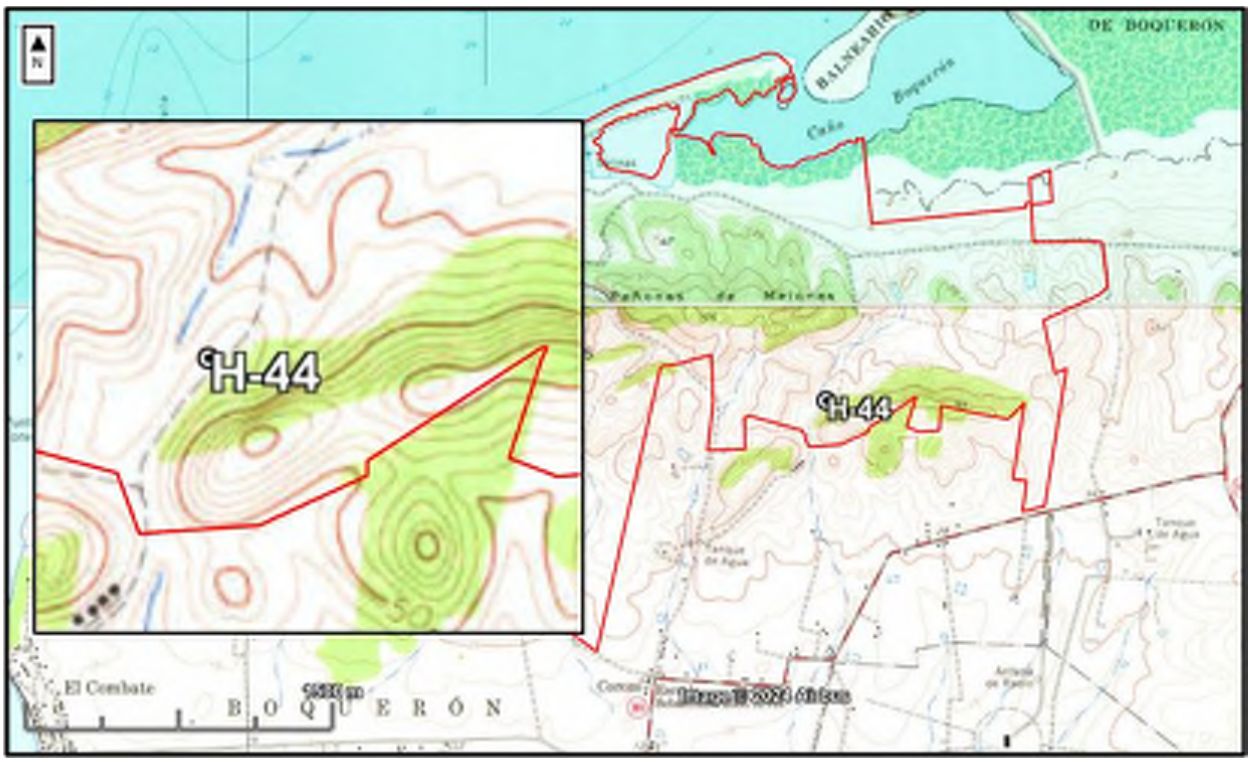


Figura 68. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-44 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 111. Elemento H-44, residuario histórico.

Foto 112. Elemento H-44, residuario histórico.

H-45, concentración de fragmentos de teja y ladrillo en superficie

Este elemento está localizado a 77m al Este del elemento H-44, en la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 17.99408, -67.17588 (Figura 69). El elemento consiste de varios fragmentos de teja y ladrillo concertados en la superficie sobre un área de 1.5x1.5m (Fotos 113 y 114). Los fragmentos varían en tamaño entre 1-10cm. Se realizan varias incursiones en el bosque para intentar identificar una fuente, pero no ofrecieron resultados adicionales. Al igual que el elemento anterior, en el plano topográfico de 1938 no se identifica ninguna estructura en el área ni inmediatamente adyacente. Los materiales corresponden al siglo 19, y puede que ambos elementos H-44 y H-45 pueden corresponder al mismo origen histórico.

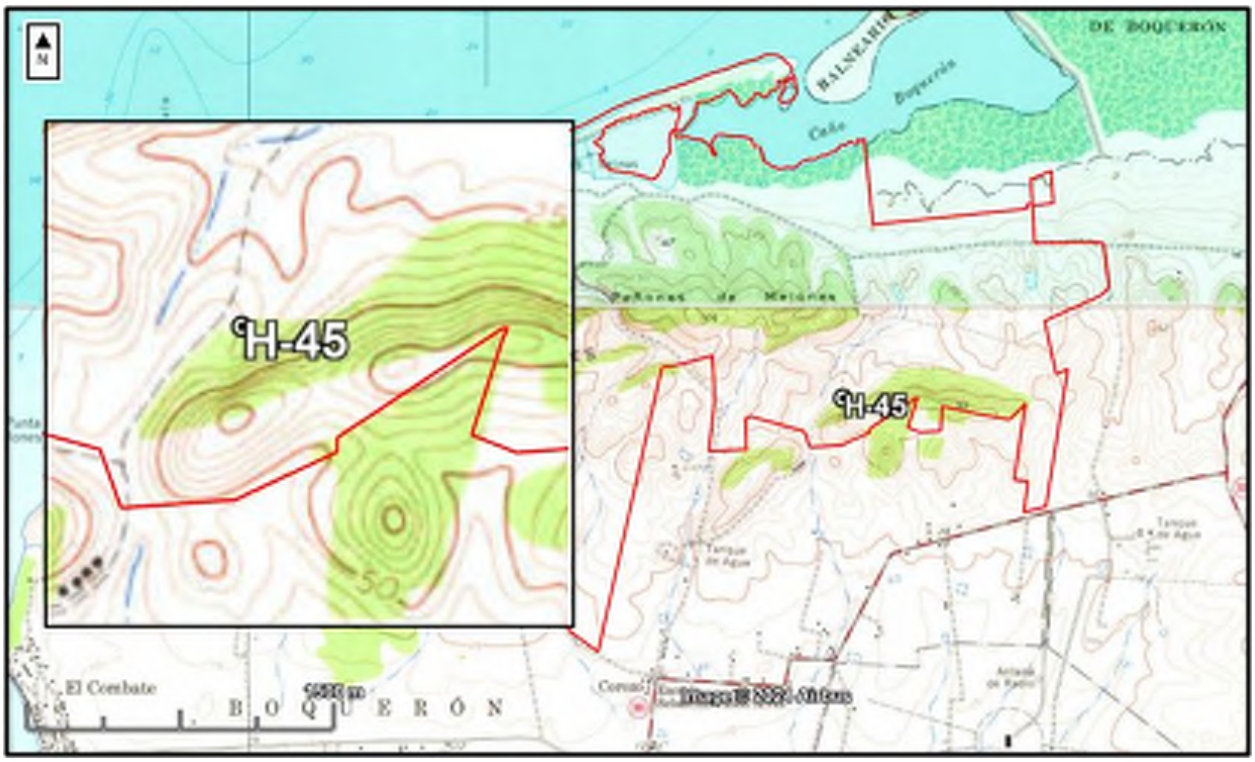


Figura 69. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-45 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 113. Elemento H-45, residuario histórico.

Foto 114. Elemento H-45, residuario histórico.

H-46, botella histórica en superficie

Este elemento está localizado a 240m al Noreste del sitio H-45, en la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 17.995096, -67.173829 (Figura 70). El elemento consiste en una botella histórica de 6cm intacta localizada en un área extremadamente remota (Foto 115). Se realizaron varias incursiones en el bosque para intentar identificar una fuente, pero la búsqueda resultó infructuosa. En los planos topográficos históricos no existe ninguna estructura documentada ni ningún camino histórico en las inmediaciones. Circa primera mitad siglo XX.

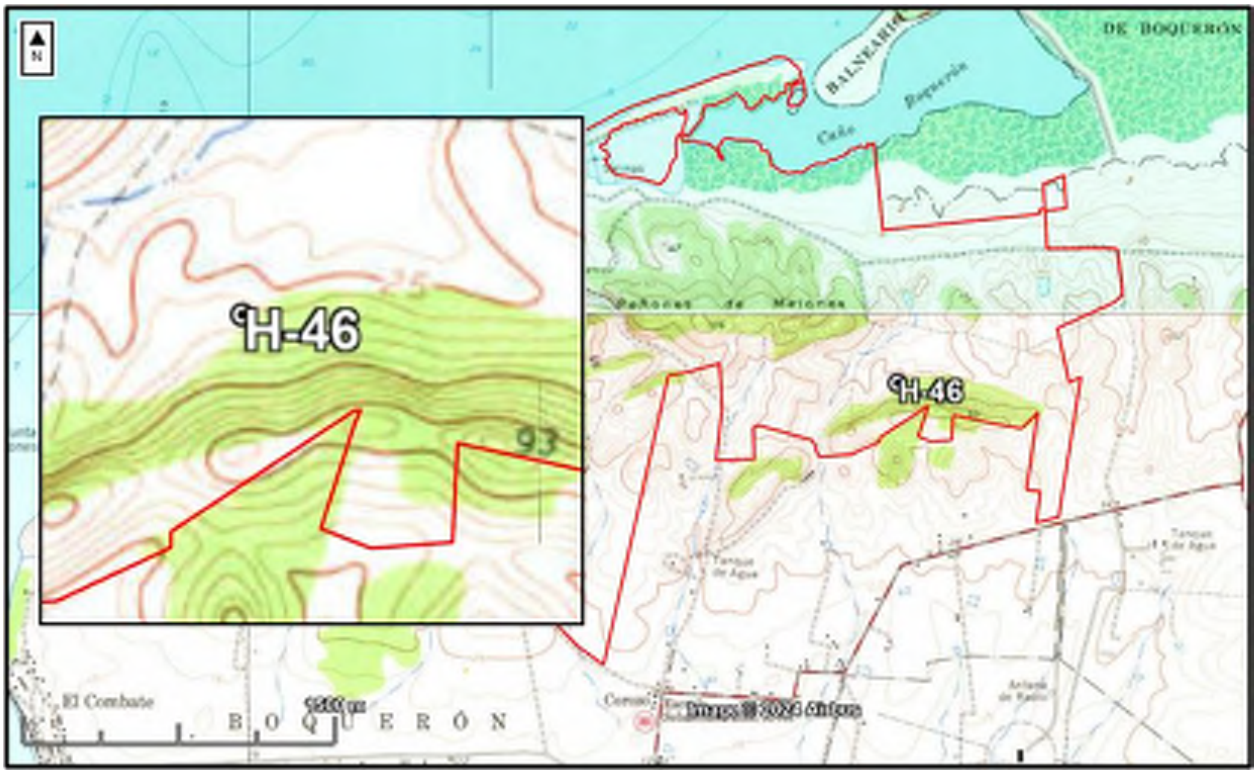


Figura 70. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-46 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 115. Elemento H-46, botella en superficie.

H-47, fragmentos de teja, cerámica y vidrio dispersos en superficie

Este elemento está localizado en el área Sur-suroeste del terreno bajo investigación, en la ladera sureste de una loma donde parece haber pastado regular de ganado, y hay varios caminos que parecen transitados recientemente. Está ubicado en las coordenadas 17.99267, -67.17793 (Figura 71). El área circundante está cubierta de vegetación esparcida características de sabana boscosa. El terreno visible en el área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con gran cantidad de piedra meteorizada. El elemento consta de varios fragmentos de vidrio, teja metal y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 4m2. Los fragmentos varían en tamaño entre 1-20cm. El material no aparenta estar in-situ como parte de una estructura, pero puede surgir de una fuente cercana (Fotos 116-118). En el plano topográfico USGS de 1938 (Figura 72) se puede observar la presencia de una estructura justo al Sur del elemento. Los materiales son coincidentes con cronología del Siglo XIX.

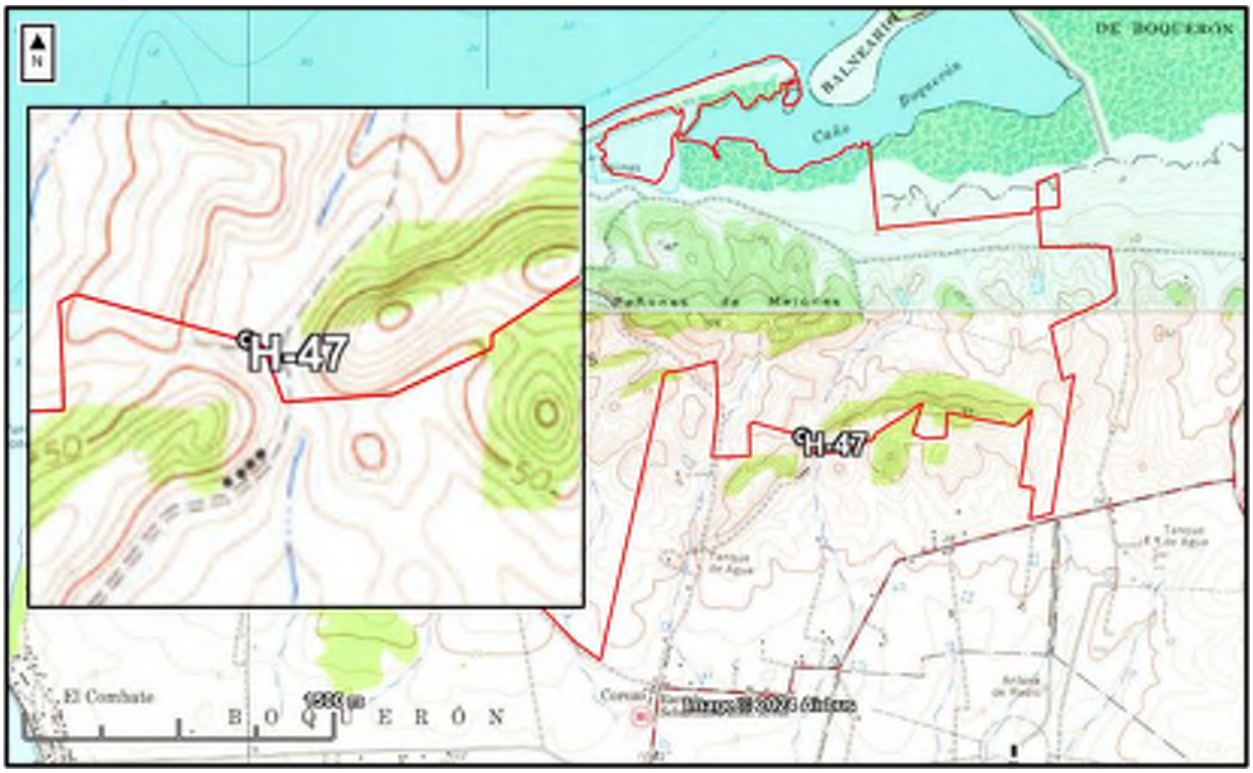


Figura 71. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-47 y el perímetro del proyecto en línea roja.

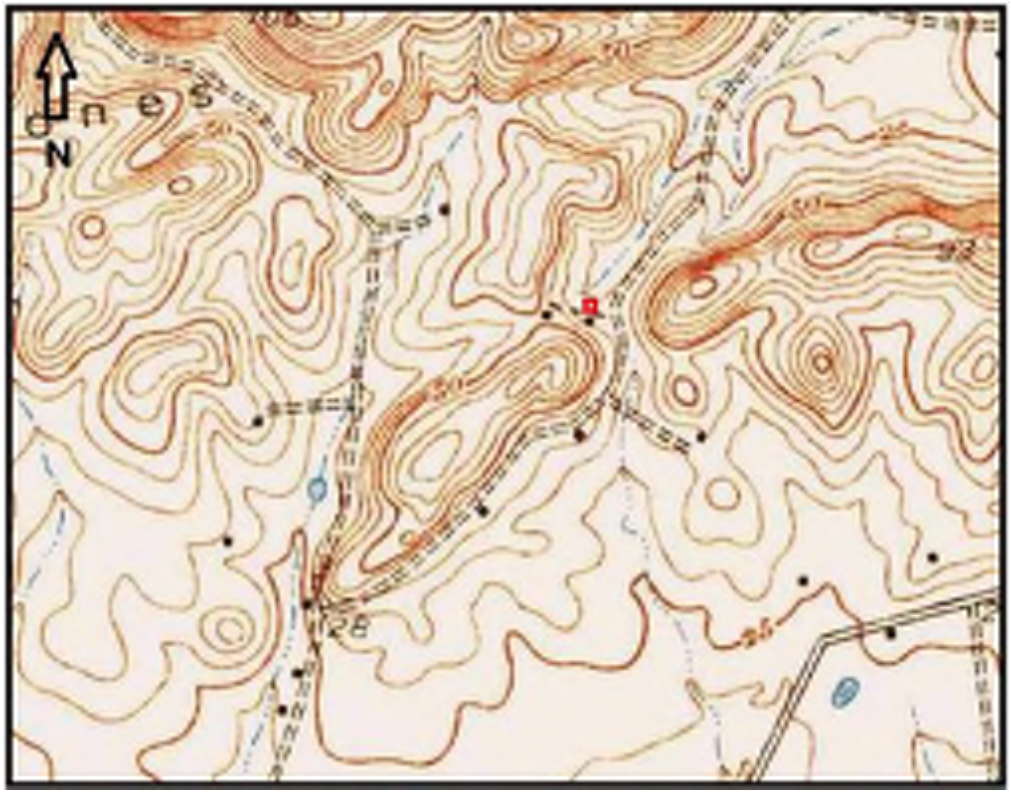


Figura 72. Plano USGS de 1938 con ubicación de H-47, note estructura histórica al Sur.

Foto 116. Elemento H-47, residuario histórico.

Foto 117. Elemento H-47, residuario histórico.

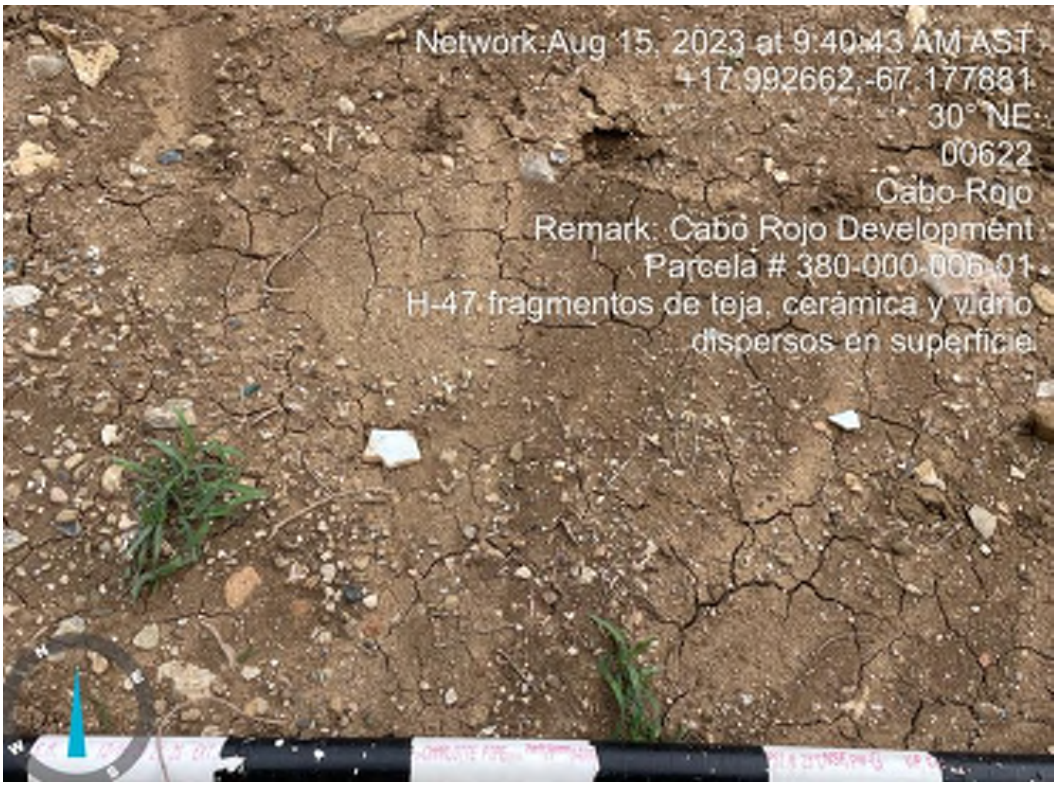


Foto 118. Elemento H-47, residuario histórico.

H-48, carretón de trabajo agrícola

Este elemento está localizado a 57m al Noroeste del Elemento H-47, en la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 17.993164, -67.178090 (Figura 73). El elemento consiste en un carretón de arrastre de construcción de acero (Fotos 119 y 120). El mismo se encuentra en estado de deterioro, y sobre crecido de arbustos de espinas. Tiene un largo de 4.5m y un ancho de 1.50m. No se le identifican marcas distintivas, podría ser de fabricación casera o modificado para las labores particulares de las industrias de esta finca. Circa 1950's.

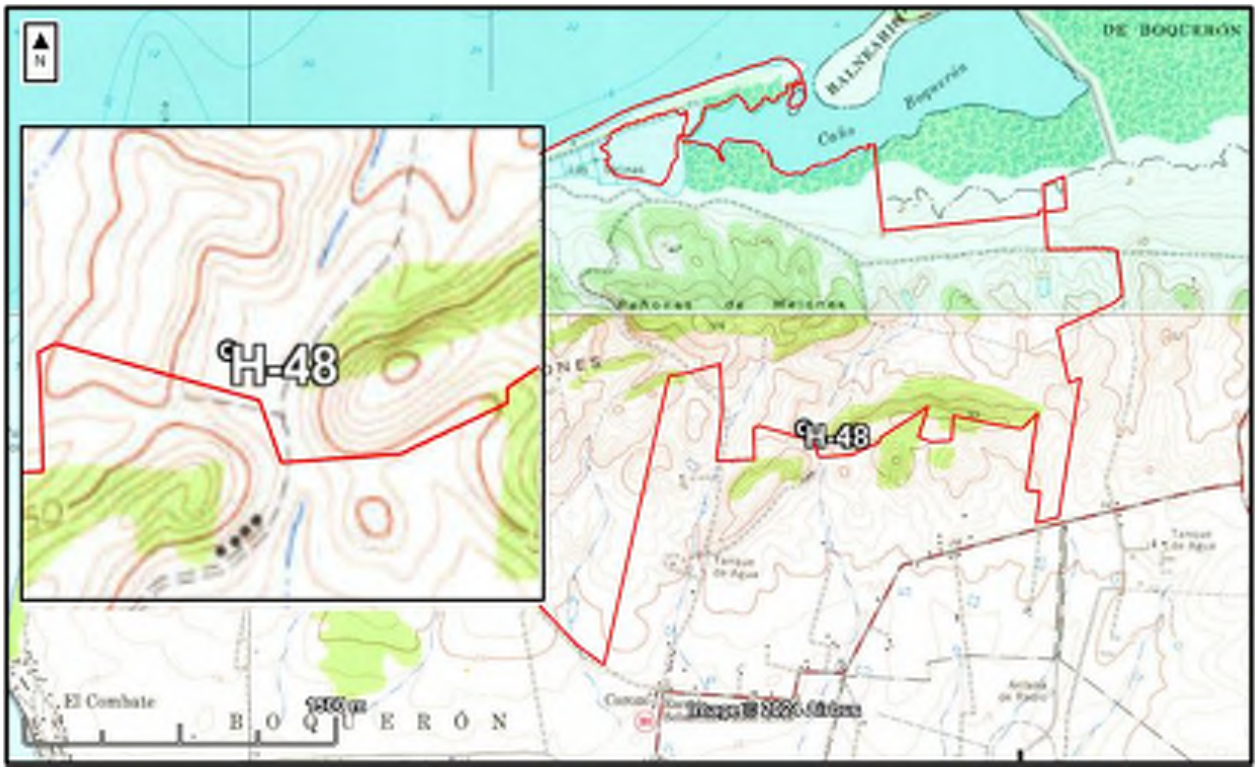


Figura 73. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-48 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 119. Elemento H-48, carretón histórico.

Foto 120. Elemento H-48, carretón histórico.

H-49, fragmentos de teja y cerámica

El elemento consiste en un área con fragmentos de teja y cerámica dispersos en la superficie (Foto 121). No se pudo determinar coordenadas. Está ubicado cerca de H-25, Pozo de Piedra: 17.9943823, -67.1764783 (Figura 74). Materiales con cronología circa siglo 19.

Figura 74. Plano topográfico de 1985 ilustrando ubicación de las inmediaciones de H-49.

Foto 121. Elemento H-49. Fragmentos de cerámica y teja.

H-50, fragmentos de cerámica y ladrillo

El elemento consiste en fragmentos de ladrillo y cerámica dispersos en la superficie. No se pudo determinar coordenadas (Foto 122). Está ubicado cerca de H-25, Pozo de Piedra: 17.9943823, -67.1764783 (Figura 75). Materiales con cronología circa siglo 19.

Figura 75. Plano topográfico de 1985 ilustrando ubicación de las inmediadiones de H-50.

Foto 122. Elemento H-50, fragmentos de ladrillo.

H-51, base de molino eólico caído

Este elemento está localizado cerca de la sección Sur central del terreno investigado. Se encuentra en un valle al Sur de la ladera Sur de uno de los Peñones de Melones. Está ubicado en las coordenadas 17.992039, -67.181835 (Figura 76). El elemento consiste en las cuatro bases de concreto que sostienen las vigas de soporte una torre de molino eólico que se encuentra caído hacia el Sureste. Los remanentes del molino están cubiertos de arbustos y enredaderas y no es posible documentarlo de lleno. Las bases son cuadradas y miden 60x 60cm. En el centro de las cuatro bases, se puede identificar la base de la bomba de agua (Fotos 123 y 124). Cronología primera mitad del siglo 20

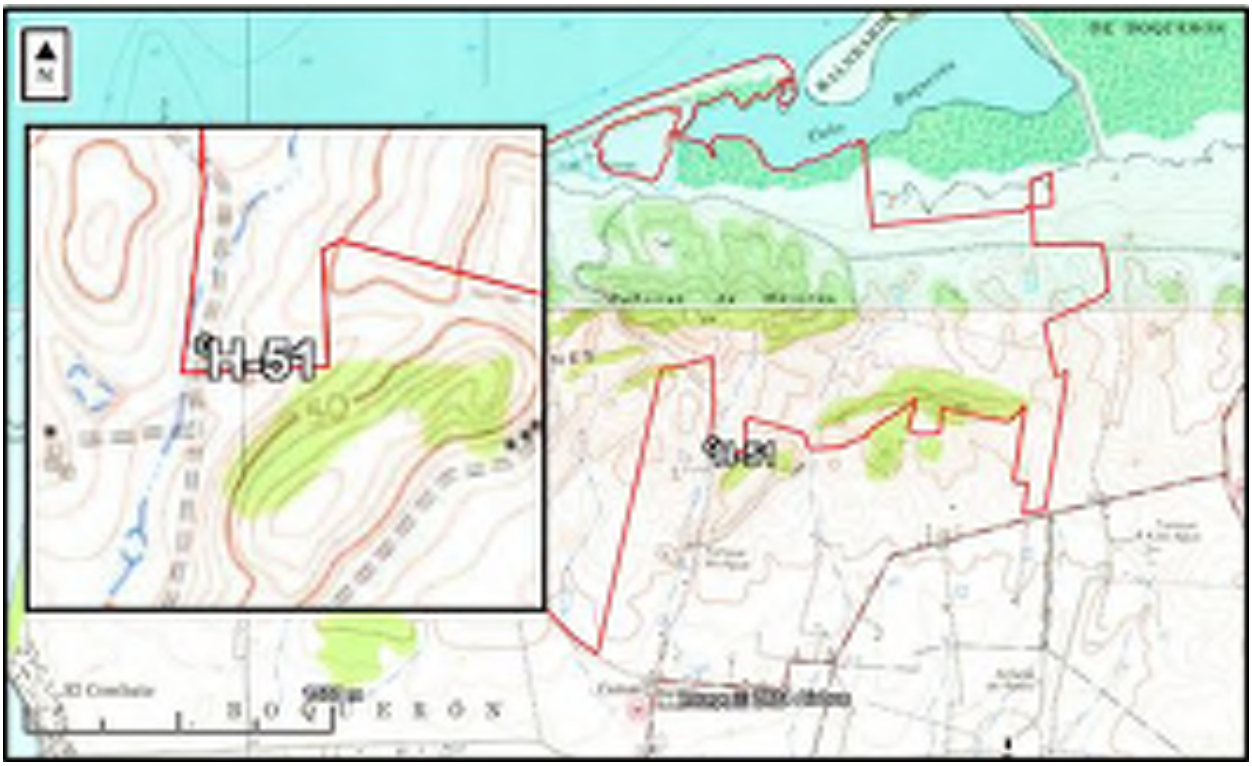


Figura 76. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-51 y el perímetro del proyecto en línea roja.

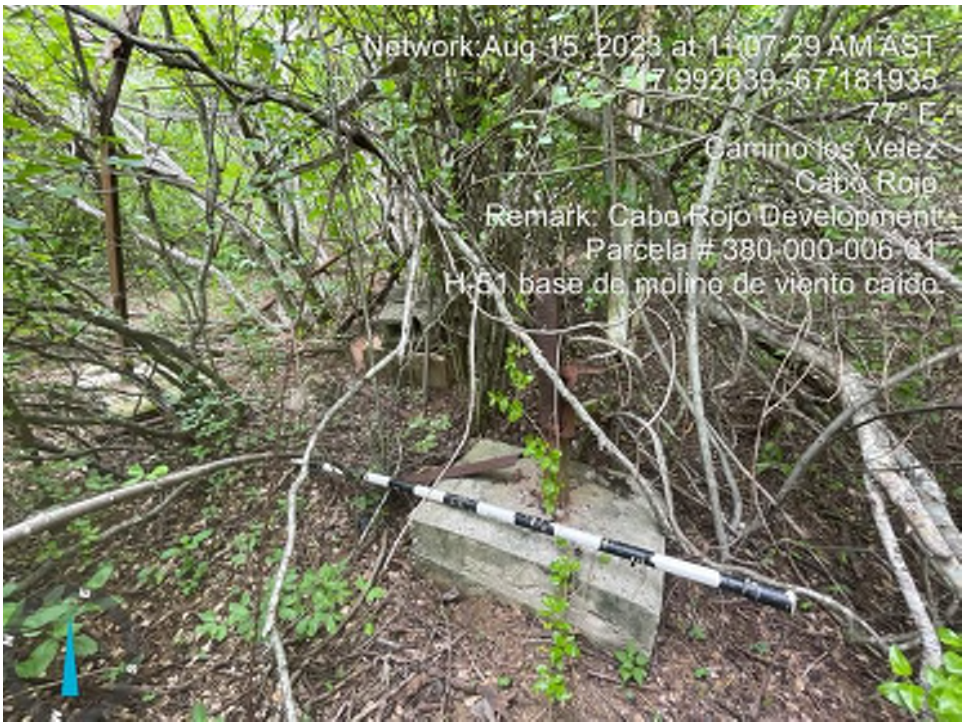


Foto 123. Elemento H-51, base de molino de viento.

Foto 124. Elemento H-51, base de molino de viento caído.

H-52, bebedero de bloque de hormigón

Este sitio está localizado a 64m al Noreste del elemento H-51, en la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 17.992379, -67.181340 (Figura 77). El elemento consiste en una estructura rectangular de construcción de bloques de hormigón. La misma tiene una altura de 90cm sobre el nivel del terreno. Tiene un largo de 1.50m (N-S) x 1.20m de ancho. El mismo parece ser de construcción reciente y estar en uso (Fotos 125 y 126). Circa post 1970's.

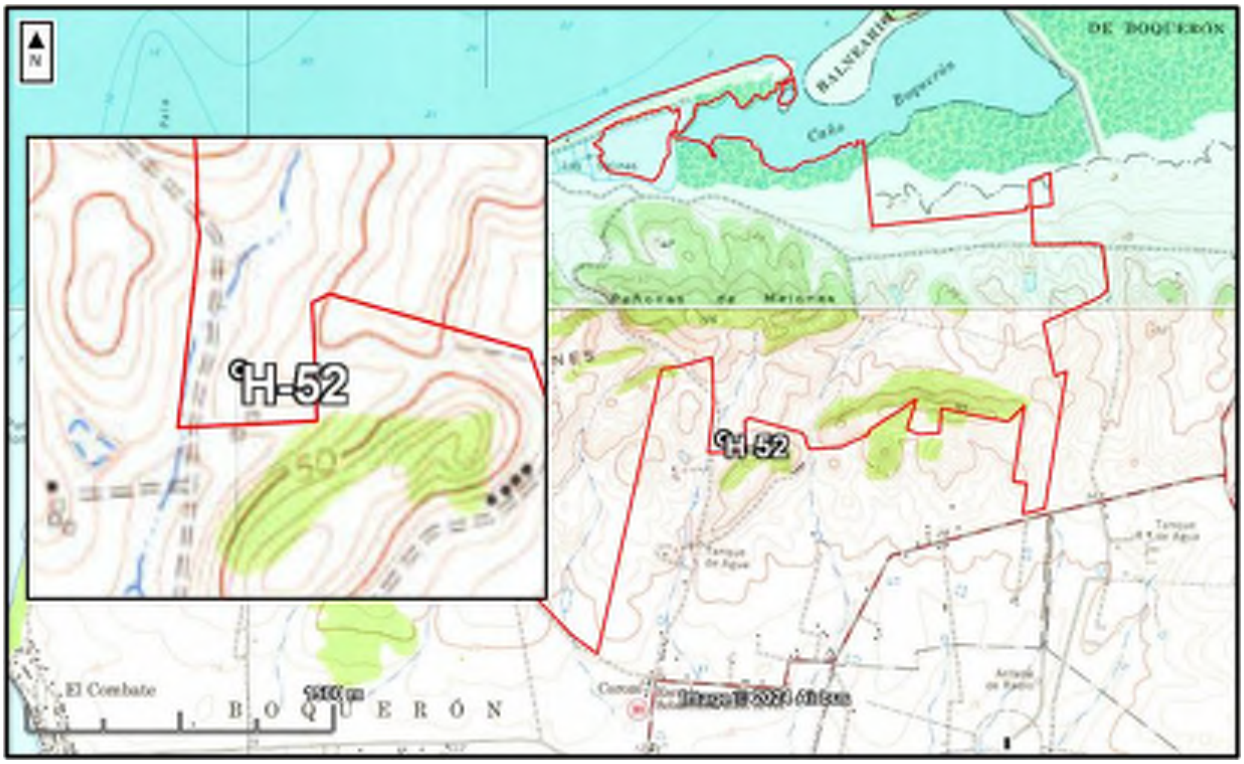


Figura 77. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-52 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 125. Elemento H-52, abrevadero de hormigón.

Foto 126. Elemento H-52, abrevadero de hormigón.

H-53, fragmentos de cerámica y vidrio dispersos en tope de loma

Este elemento está localizado en el área Sur-suroeste del terreno bajo investigación, en el tope de una loma donde comienza la ladera hacia el Oeste. Está ubicado en las coordenadas 17.993361, -67.180328 (Figura 78). El terreno visible en el área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con gran cantidad de piedra meteorizada.

El elemento consta de varios fragmentos de vidrio y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 3x3m. Los fragmentos varían en tamaño entre 1-4cm. El material incluye un posible fragmento de “stoneware” y cerámica “whiteware” tipo borde de plumilla (Fotos 127 y 128). En los planos topográficos históricos no se identifica ninguna estructura en las inmediaciones. Los materiales identificados tienen cronología del siglo 19.

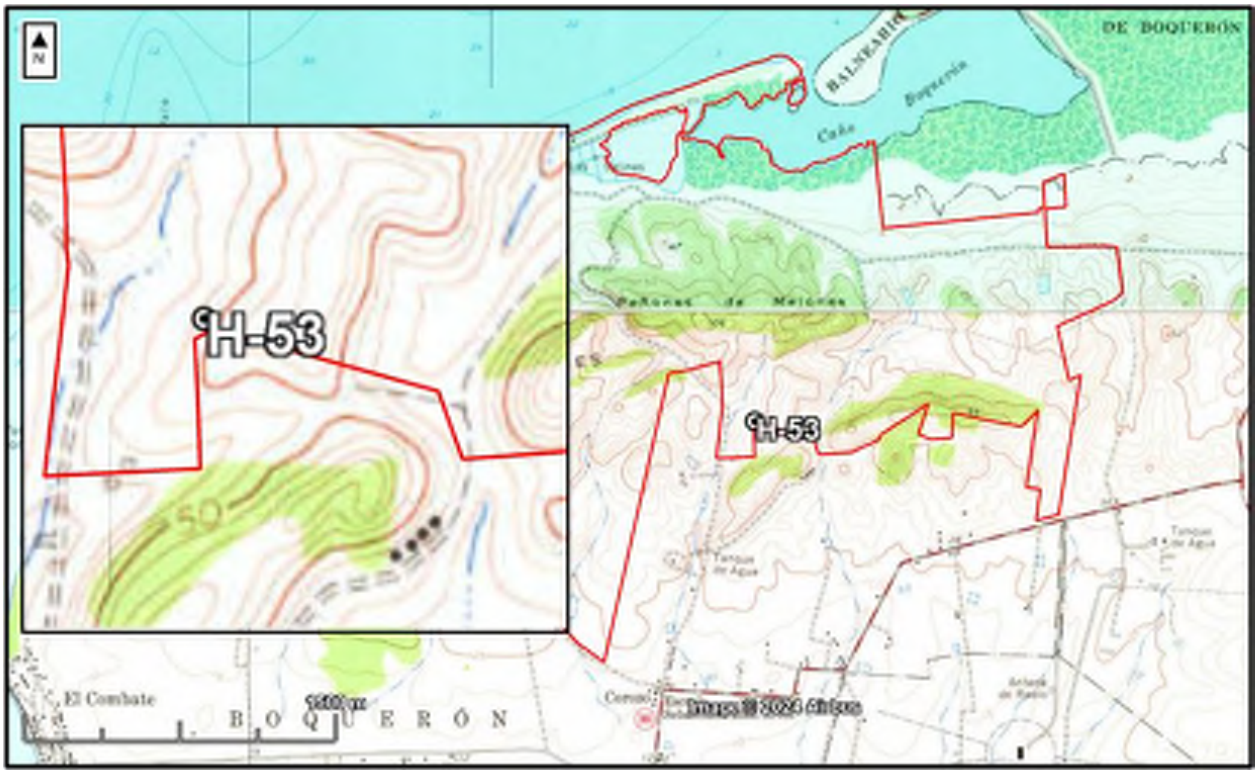


Figura 78. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-53 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 127. Elemento H-53, residuario histórico.

Foto 128. Elemento H-53, residuario histórico.

H-54, bebedero de concreto, estructura demolida y equipo agrícola

Se determinó posteriormente que queda fuera del área del perímetro del proyecto, uubicado en las coordenadas 17.994641, -67.182097 (Figura 79). El elemento consiste en unos abrevaderos de ganado vacuno con cronología circa 1950 (Fotos 129 y 130).

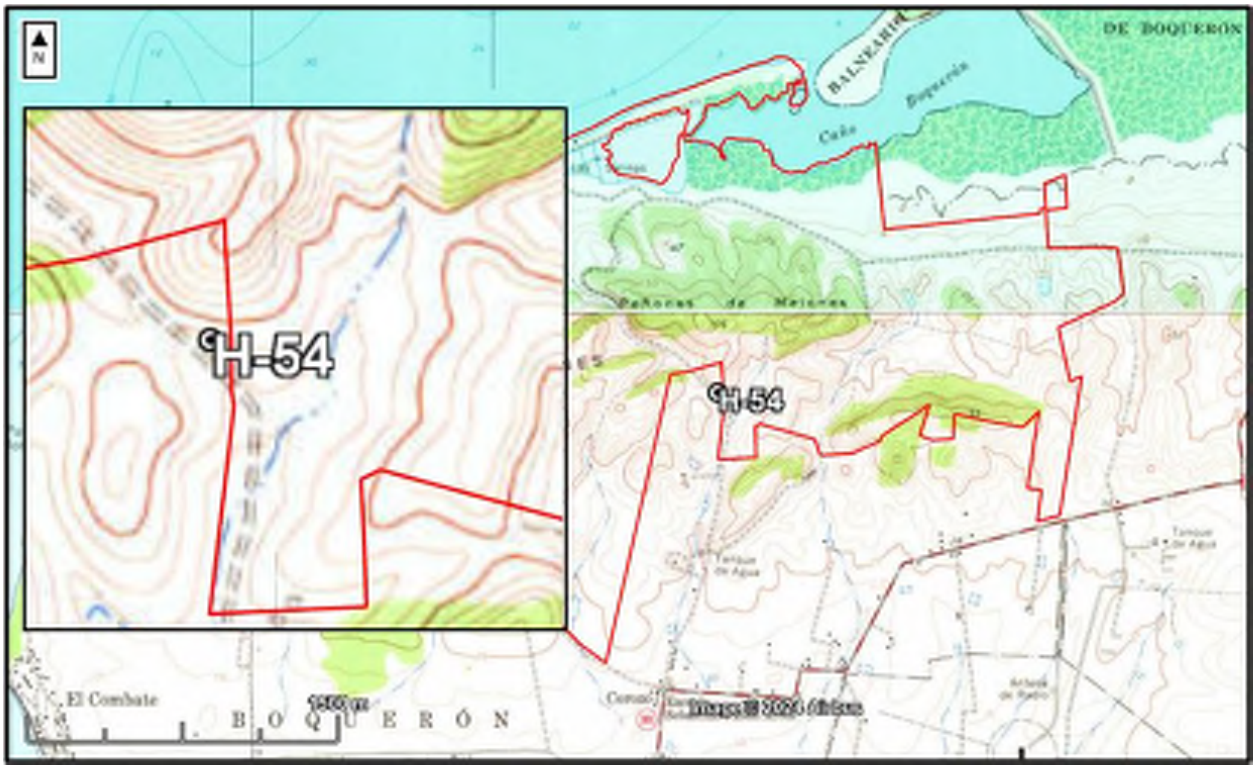


Figura 79. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-54 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 129. Elemento H-54, bebedero de concreto.

Foto 130. Elemento H-54, bebedero de concreto y maquinaria agrícola.

H-55, fragmentos de teja y vidrio en superficie

Este elemento está localizado cerca del area Sur central del proyecto, en la ladera Sur de una loma. Está ubicado en las coordenadas 17.994939, -67.181844 (Figura 80). El terreno visible en el área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con gran cantidad de piedra meteorizada. El elemento consta de varios fragmentos de teja y vidrio dispersos en superficie sobre un área de 3x3m (Fotos 131 y 132). Los fragmentos varían en tamaño entre 2-7cm. El material incluye un fondo de botella de vidrio soplado color verde oscuro (negro). En el mapa topográfico de 1938 se puede observar una estructura localizada 170 metros al Sureste (Figura 80). Materiales con cronología circa siglo 19.

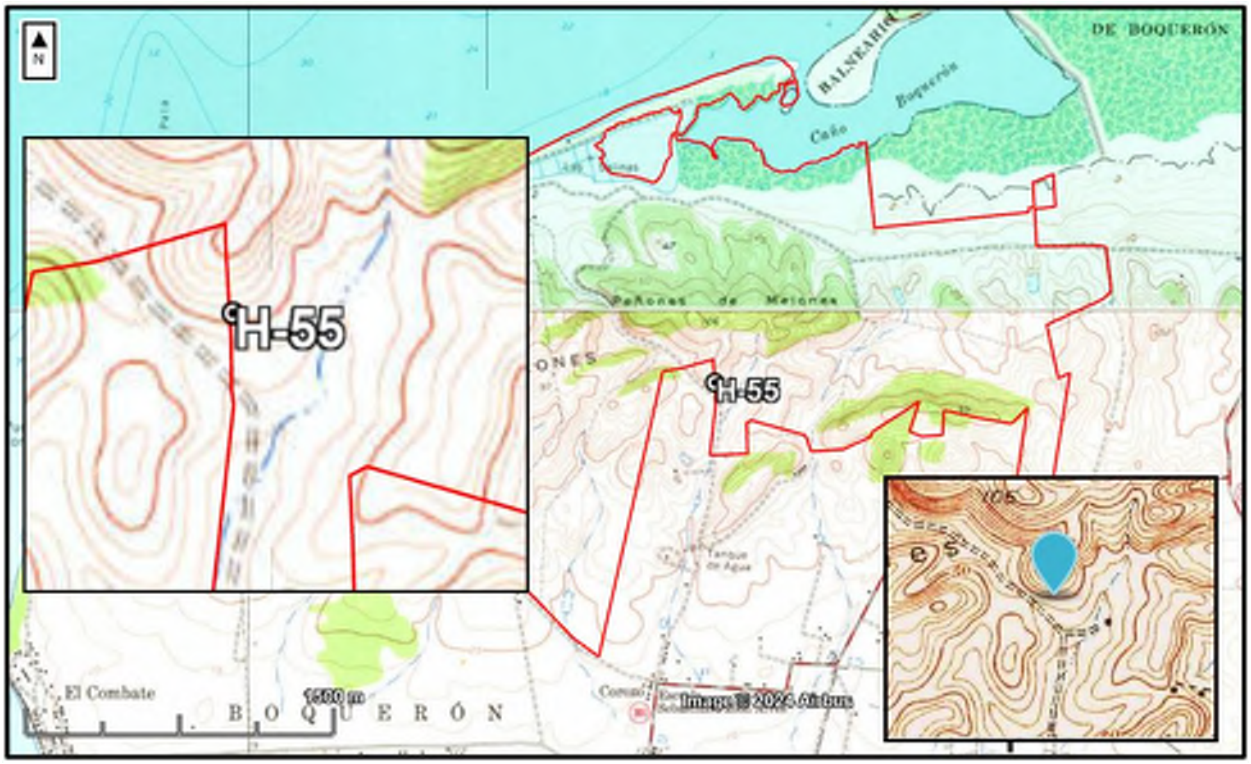


Figura 80. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-55 y el perímetro del proyecto en línea roja. Recuadro de la derecha muestra plano de 1938 con ubicación de sitio y estructura aledaña al Sureste.

Foto 131. Elemento H-55, residuario histórico.

Foto 132. Elemento H-55, residuario histórico.

H-56, fragmentos de vidrio y cerámica dispersos en superficie

Este elemento está localizado cerca del área Sur central del proyecto, en la intersección de dos caminos donde se unen las laderas de tres topes de loma. Está ubicado en las coordenadas 17.99718, -67.18141 (Figura 81). El terreno visible en el área consiste en un mantillo (topsoil) polvoriento suelto con un color Munsell marrón amarillento oscuro 10YR 3/6, con gran cantidad de piedra meteorizada. El elemento consta de varios fragmentos de vidrio y cerámica histórica dispersos en superficie sobre un área de 3x3m (Fotos 133-134). Los fragmentos varían en tamaño entre 2-7cm. El material incluye un fondo de botella de vidrio soplado color verde oscuro (negro). En los planos topográficos históricos no se documenta ninguna estructura en las cercanías. Los materiales tienen cronología del siglo 19.

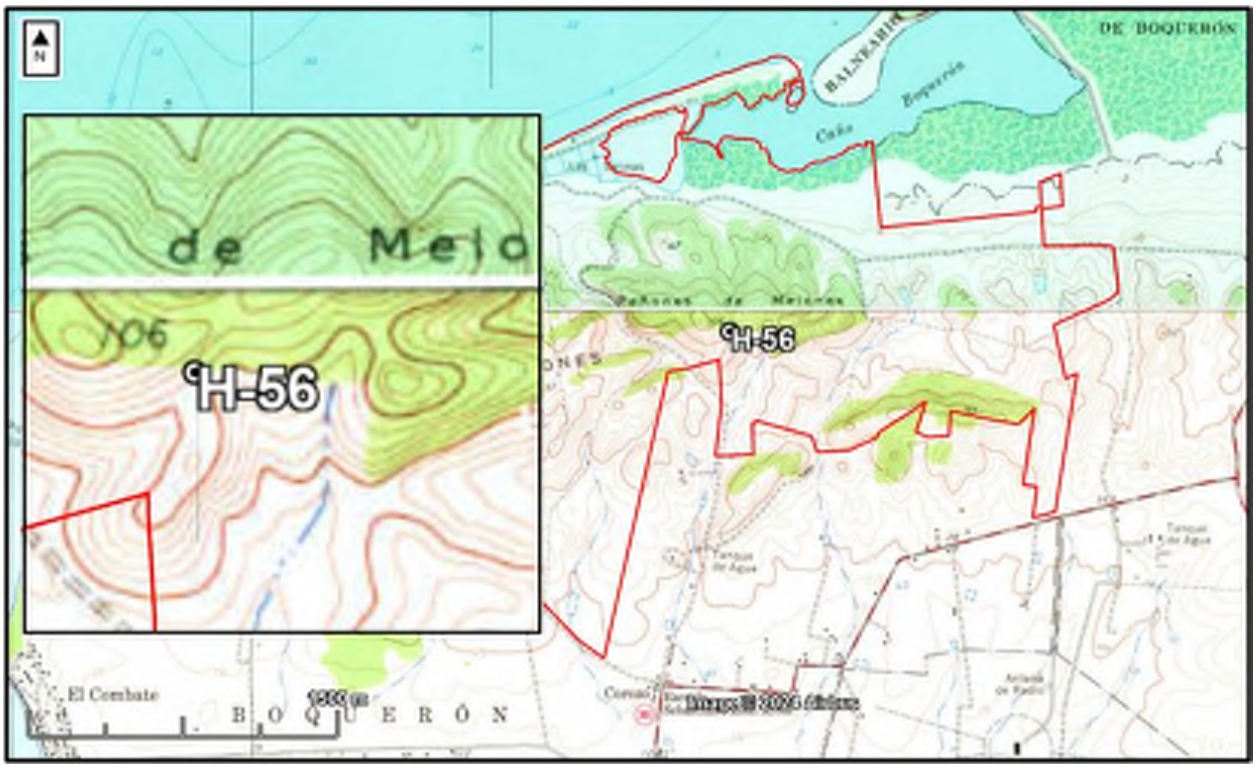


Figura 81. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-56 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 133. Elemento H-56, residuario histórico.

Foto 134. Elemento H-56, residuario histórico.

H-57, bebedero de concreto armado

Este elemento está localizado en el área Norte-noreste del terreno bajo investigación, al pie de la ladera norte de una de los Peñones de Melones. Queda en la orilla sur de una de los caminos vecinales principales que corren paralelos al litoral entre los valles costeros hacia el sur y los humedales y salitrales hacia el norte. Está ubicado en las coordenadas 18.002501, -67.180017 (figura 82). La vegetación circundante es de bosque secundario denso hacia el Sur, y vegetación costera y de humedal hacia el norte. El terreno en esta área consiste en una arcilla compacta con un color Munsell rojo amarillento oscuro 7.5YR 7/6.

El elemento consta de un cajón rectangular largo de construcción de concreto armado (Fotos 135 y 136). El mismo tiene una altura de 90cm sobre el nivel del terreno. La mitad este de la estructura esta casi completamente colapsada, pero los fragmentos permanecen en el sitio. El largo total de la estructura es de 25m (E-O), y tiene un ancho promedio de 1.80m, Los muros tienen un grosor promedio de 15cm, y la altura de los muros en el interior es de 75cm. Debido a las secciones colapsadas del muro, se pudo identificar claramente los materiales de construcción utilizados. Estos incluyen piedra y gravilla de varios tamaños, fragmentos de teja y fragmentos de ladrillo. No se identifica el uso de varilla de ningún tipo. Se entiende que esta estructura servia de bebedero de ganado, y que recibía agua del molino eólico de bombeo (elemento H-58) que ubica justo al sur del mismo. En el mapa topográfico de 1935 se identifica una estructura 40 metros al Oeste (Figura 83). Circa 1930's. Este elemento y el H-58 fueron destruidos en una limpieza de los caminos con maquinaria pesada completada por el municipio luego de nuestra visita inicial, según fuimos informados por un vecino.

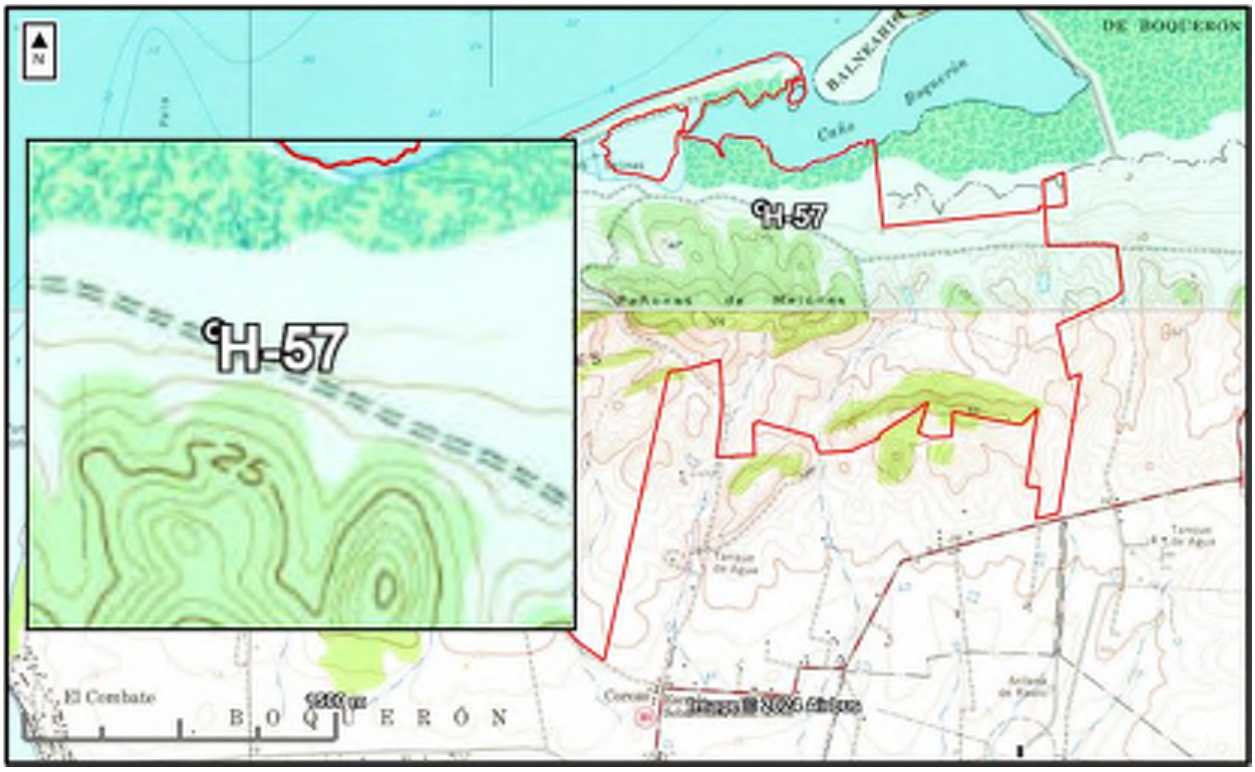


Figura 82. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-57 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Figura 83. Mapa topográfico de 1935 con ubicación de H-57. Note estructura al Oeste.

Foto. 135. Elemento H-57, bebedero de concreto armado.

Foto 136. Elemento H-57, bebedero de concreto armado.

H-58, base de molino de viento

Este sitio está localizado justo al Sur del elemento H-57, en el área donde se unen el muro colapsado con el muro intacto. Está ubicado en las coordenadas 18.002368, -67.179823 (Figura 84). La torre del molino y la rueda con las hélices no están presentes. Lo que queda en sitio es la base de concreto con las cuatro vigas "L" de anclaje, y el tubo donde se hubiera conectado la bomba (Foto 137). La base de concreto tiene una huella cuadrada de 1.50x1.50m, mientras que las vigas tienen una separación entre si de 1.20m. Como se puede observar en la figura anterior 82, en el área había una estructura documentada en el plano topográfico de 1935. Cronología aproximada de segundo cuarto siglo 20. Este elemento y el H-57 fueron destruidos en una limpieza de los caminos con maquinaria pesada completada por el municipio luego de nuestra visita inicial, según fuimos informados por un vecino.

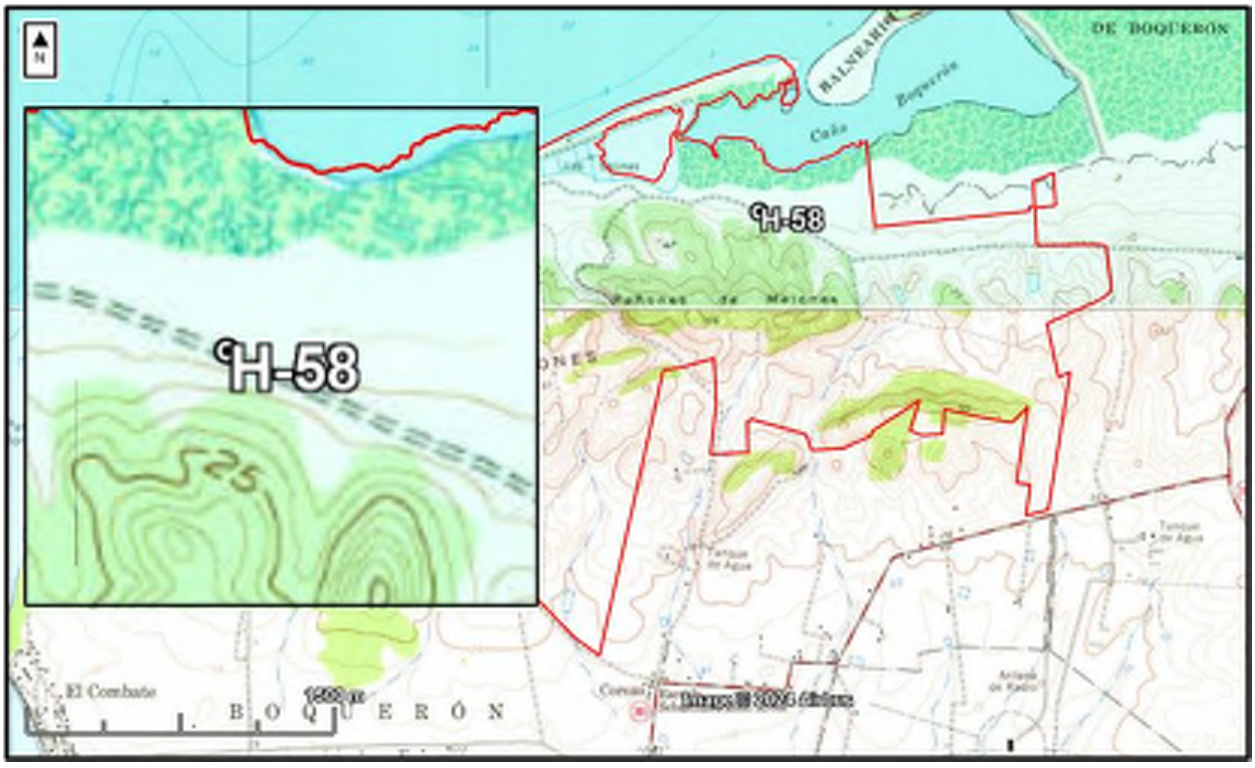


Figura 84. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-58 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 137. Elemento H-58, base de molino de viento.

H-59, dique o gavión de piedra

Este elemento esta localizado a 13m al Norte del sitio H-58 en el área del humedal al cruzar el camino vecinal. Está ubicado en las coordenadas 18.002581, -67.179931 (Figura 85). El elemento consiste en dos acumulaciones de piedra de gavion en forma de herradura a ambos lados de un puente de tierra que cruza de N-S desde el camino vecinal hacia el humedal (Fotos 138 y 139). Luego de verificar las fotos aéreas, se determinó que el elemento es un trabajo de infraestructura reciente que se llevó a cabo entre el 2010 y 2017. Hacia el Este, se habían identificado 3 de estas estructuras adicionales. Moderno.

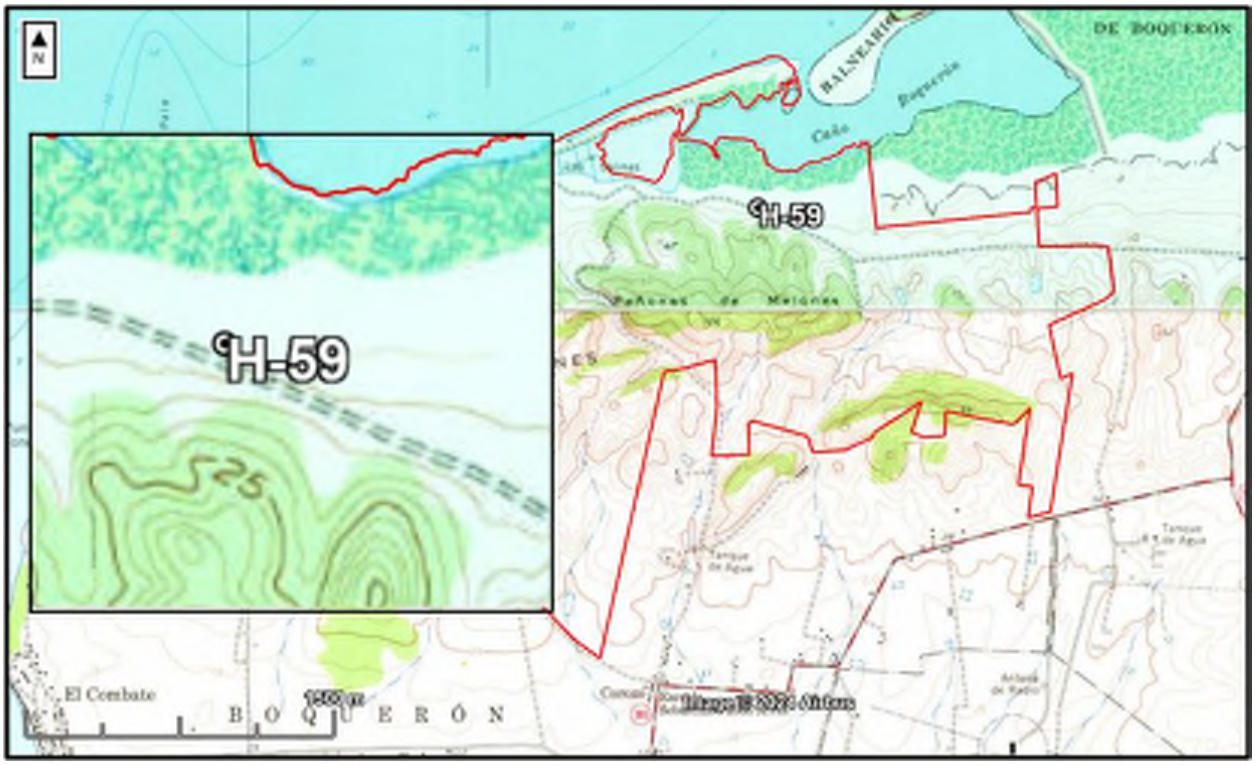


Figura 85. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-59 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 138. Elemento H-59, dique de piedra.

Foto 139. Elemento H-59, dique de piedra.

H-60, fragmento de cerámica en superficie

Residuario de poca densidad. Está ubicado en las coordenadas 18.000344, -67.184653 (Figura 86). Se pudo observar un fragmento de cerámica inglesa tipo "whiteware" borde de plumilla en superficie (Foto 140). En los mapas topográficos históricos no se identifica ninguna estructura en la periferia. Cronología siglo 19.

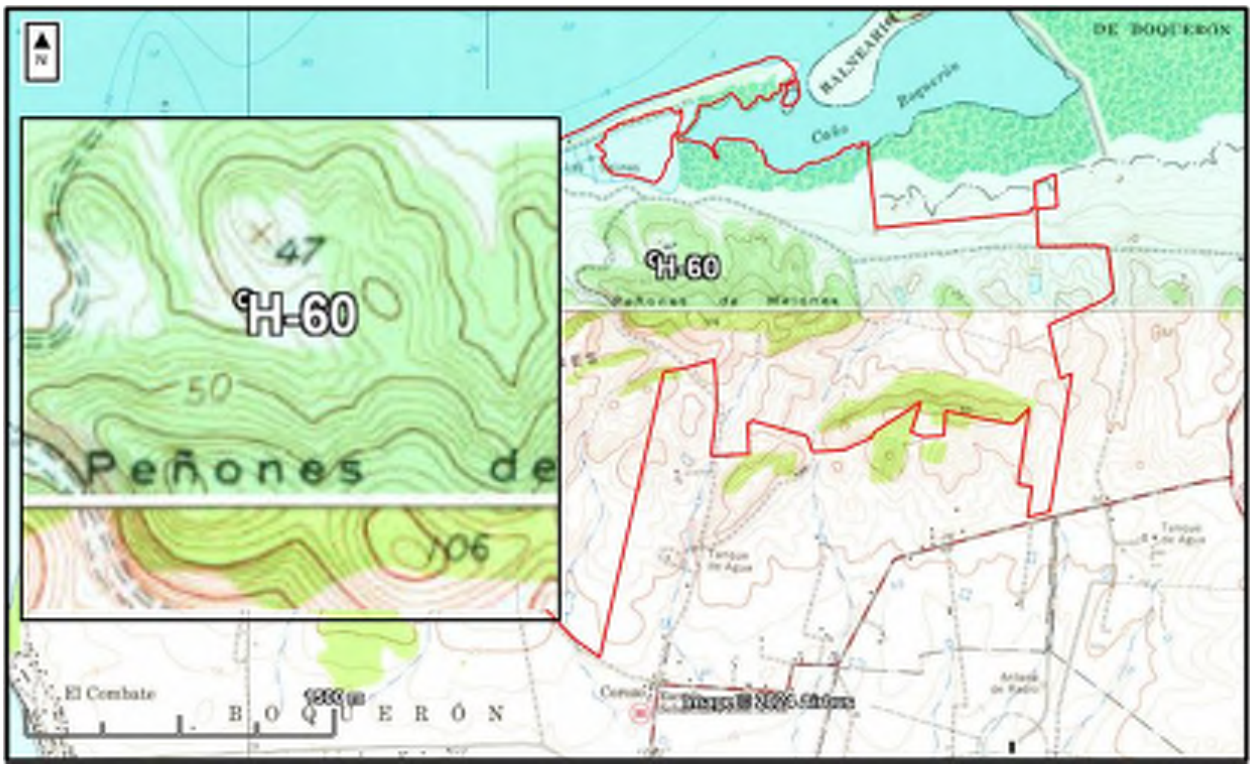


Figura 86. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-60 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 140. Elemento H-60, fragmento de cerámica.

H-61, fragmentos de cerámica, teja y vidrio dispersos en superficie

Residuario histórico ubicado al borde de un camino (Fotos 141 y 142). Está ubicado en las coordenadas 17.999977, -67.186837 (Figura 87). El camino se aparece identificado en los mapas hasta el topográfico de 1968, y no existe identificada ninguna estructura en las inmediaciones en los planos anteriores. Fueron identificados fragmentos de teja, de vidrio soplado y de cerámica "whiteware" anular, en un área de 3 x 3 metros. Los materiales corresponden a cronología del siglo 19.

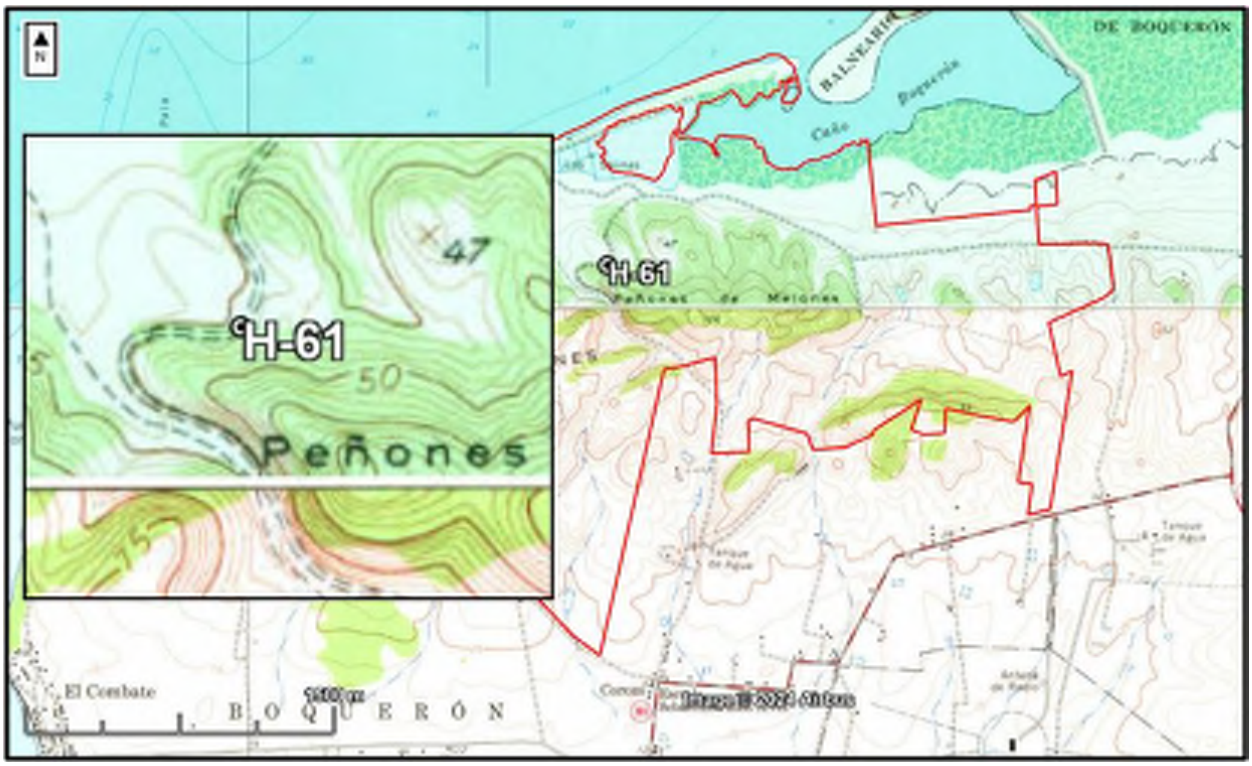


Figura 87. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-61 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 141. Elemento H-61, fragmento de cerámica.

Foto 142. Elemento H-61, fragmentos de cerámica y vidrio.

H-62, fragmentos de cerámica, teja y vidrio dispersos en superficie

Residuario histórico con varios ejemplares de cerámica inglesa, incluyendo “whiteware” diseño de transferencia y fragmentos de teja en un área de 5 x 5 metros (Fotos 143-146). Está ubicado en las coordenadas 18.000911, -67.187259 (Figura 88). En el plano topográfico de 1935 se puede observar una estructura muy cercana al elemento, ubicada unos 60 metros al Sur (Figura 88). Los materiales tienen cronología del siglo 19.

Figura 88. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-62 y el perímetro del proyecto en línea roja. Recuadro de la derecha presenta el plano topográfico del 1935 con ubicación de elemento y estructura cercana ubicada al Sur.

Foto 143. Elemento H-62, fragmento de cerámica.

Foto 144. Elemento H-62, fragmento de cerámica.

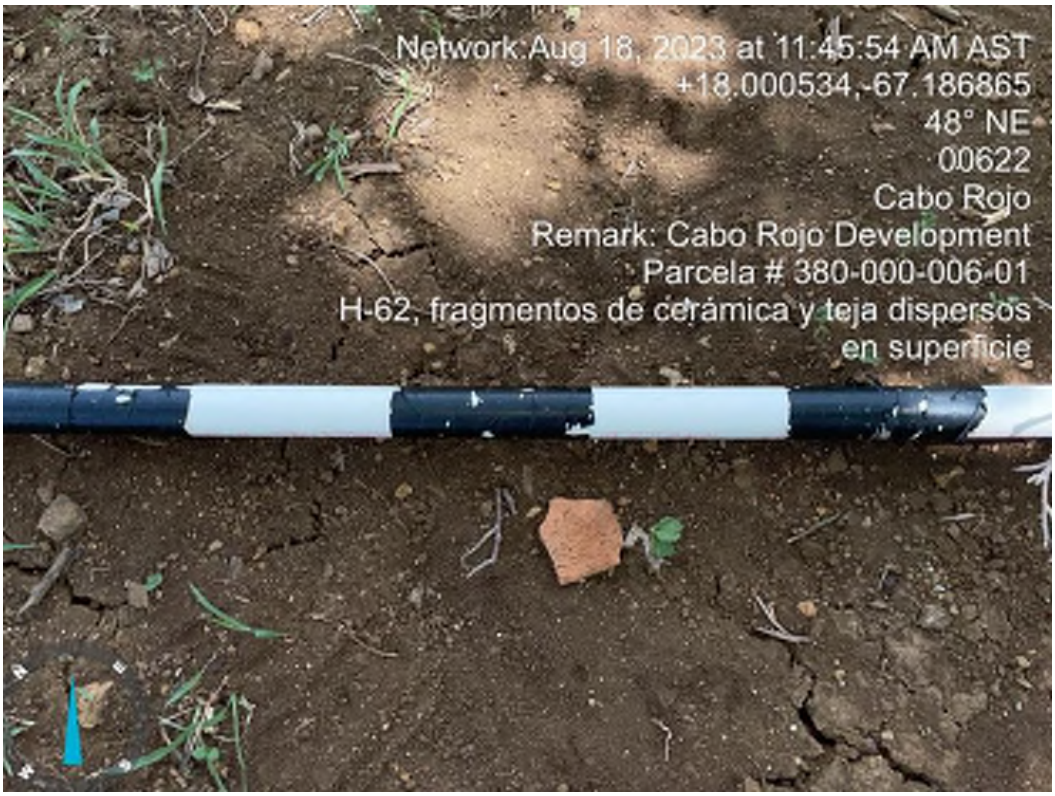


Foto 145. Elemento H-62, fragmento de teja.

Foto 146. Elemento H-62, fragmento de cerámica.

H-63, fragmentos de cerámica, vidrio y almeja dispersos en superficie

Residuario con fragmentos de cerámica, vidrio y conchas en superficie, en un área de 3 x 3 metros (Fotos 147 y 148). Está ubicado en las coordenadas 18.003002, -67.186059 (Figura 89). En el mapa topográfico de 1935 se puede observar una estructura casi en el mismo sitio que el elemento, justo en el límite Sur (Figura 89). Los materiales tienen cronología del siglo 19.

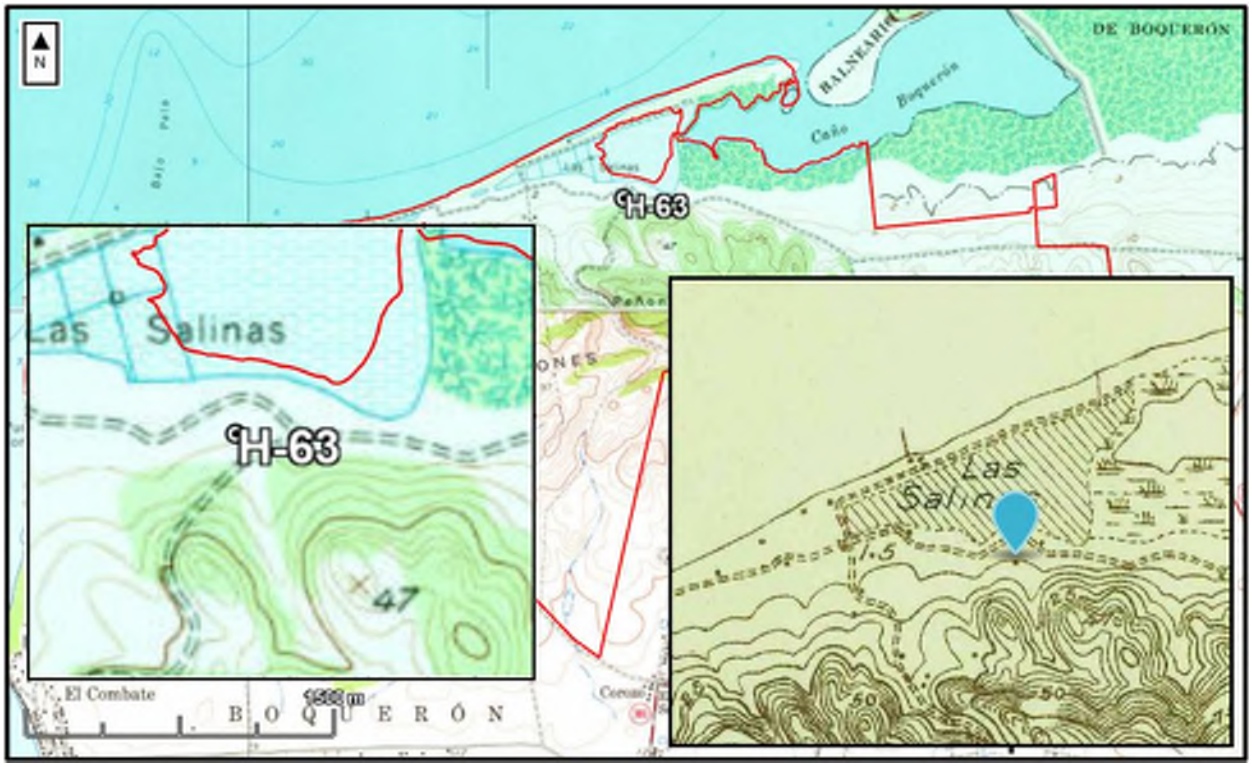


Figura 89. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio H-63 y el perímetro del proyecto en línea roja. El recuadro de la derecha ilustra la ubicación del sitio, note estructura justo al Sur.

Foto 147. Elemento H-63, fragmentos de cerámica, vidrio y almeja dispersos en superficie.

Foto 148. Elemento H-63, fragmentos de cerámica.

Sitios históricos adicionales basados en mapas topográficos USGS 1935 y 1938

Luego de culminados los reconocimientos de superficie principales durante los recorridos de campo, procedimos a revisitar parte del mismo con el objeto de tratar de identificar estructuras que están representadas en el mapa topográfico histórico USGS de 1935 y 1938 (Figura 90). En este mapa aparecen una serie de caminos y estructuras que revelan una comunidad vibrante durante la tercera década del siglo pasado, posiblemente en gran medida asociada a la industria de extracción de sal en el área, así como a actividades agropecuarias.

La metodología consistió en buscar punto por punto a las estructuras localizadas en el mapa histórico extrapolándolas a los modernos sistemas de localización geográfica en las plataformas web de Google Earth y NepAssist, con el objetivo de conseguir las coordenadas de ubicación de dichas estructuras según los mapas. Luego, pasamos a visitar el campo en dichas coordenadas en busca de vestigios de las estructuras identificadas en los mapas históricos. La Figura 90 representa un montaje de los mapas topográficos de Puerto Real 1935 (al Norte) y Cabo Rojo 1938 (al Sur), con todas las estructuras identificadas, las cuales enumeramos del 1 al 26 (E de estructura). Por otra parte, la Tabla 3 ilustra todas las estructuras identificas en el cuadrángulo topográfico histórico, con la información relevante obtenida, incluyendo los casos en los cuales se identificó un sitio en el área o cercano (con la nomenclatura H-# según nuestro método) o aquellos casos en los cuales no se identificó nada.

Algunas de estas se encuentran localizadas cerca de elementos históricos previamente identificados por nosotros, otras fueron identificadas durante los recorridos adicionales. Por último, algunas estructuras no fue posible identificarlas mediante rastro alguno. Cabe la posibilidad de que fueran estructuras perecederas tipo bohíos, de las cuales abundaban en la isla a principios del siglo pasado, y cuyos remanentes acaso pudiesen permanecer en el subsuelo del área. Luego de la tabla (Figura 91) pasamos a presentar la información relacionada a los hallazgos históricos identificados en este reconocimiento de superficie adicional.

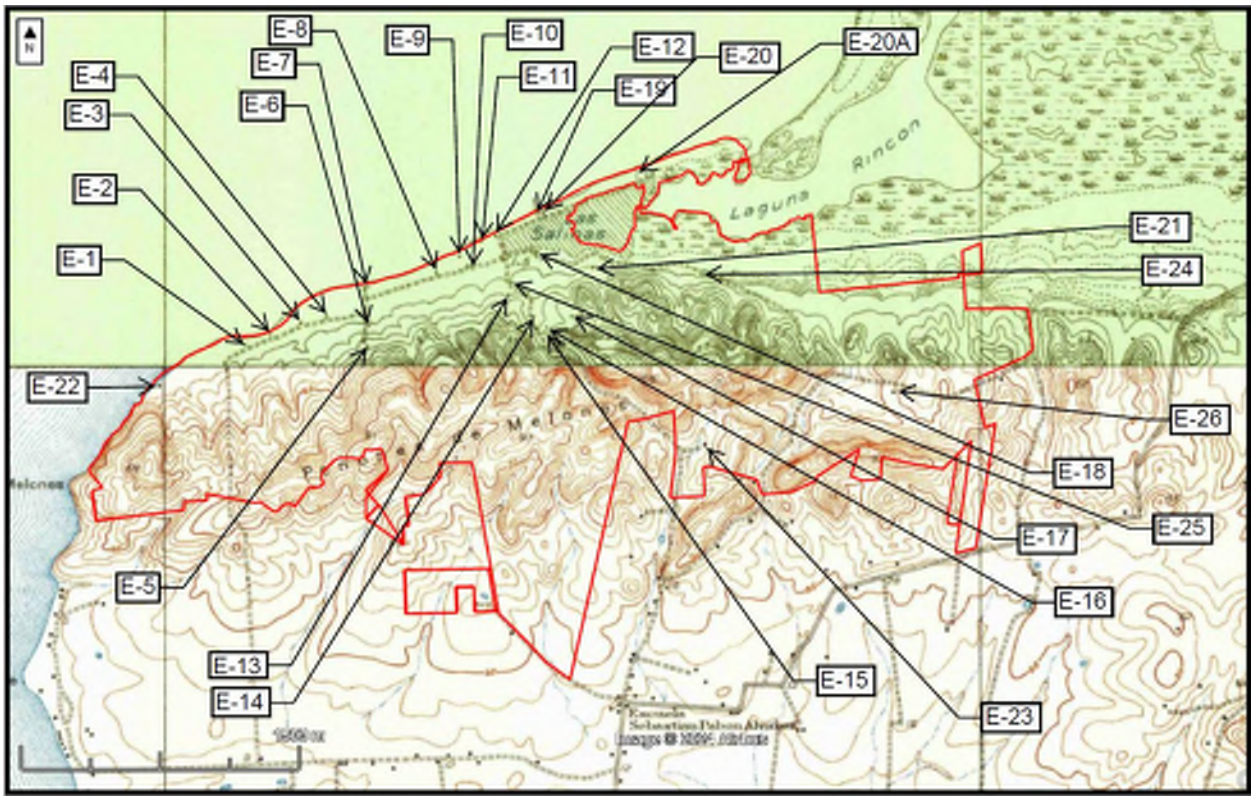


Figura 90. Composición de los planos topográficos históricos de Puerto Real 1935 al Norte y Cabo Rojo 1938 al Sur, ilustrando todas las estructuras identificadas en dichos mapas.

Tabla de estructuras identificadas planos topográficos de 1935 y 1938				
Número de estructura	**Coordenadas por plano**	**Coordenadas de estructuras identificadas en el campo**	**Número de hallazgo identificado asociado**	**Descripción y/u observaciones**
E-1	17.999166, -67.203611	17.998580, 67.203553	H-2	Punto queda a 70m al Norte de bebedero ubicado en el punto 17.998580, -67.203553
E-2	17.999444, -67.20250	No se identifica estructura en estas coordenadas	N/A	Casa moderna ubicada a 50m al Este-sureste del punto del topográfico, en coordenadas 17.9994030, -67.2019264
E-3	18.0000000, -67.200833	17.999961, -67.2011379	H-64	Zapatas de estructuras ubicadas a 30m al Oeste de las coordenadas
E-4	18.000555, - 67.199443	No se identifica estructura en estas coordenadas ni en área circundante	N/A	N/A
E-5	17.998888, -67.19750	17.99922, -67.19760	H-19	Agrupación de estructuras asociadas a la casona de la familia Carlo
E-6	18.0, -67.19750	18.00020, -67.19739	H-30	Pozo hondo de material mixto
E-7	18.001944, -67.19750	18.00202, -67.19768	H-34	Estructuras en el litoral ubicados a 20m al Noroeste de las coordenadas
E-8	18.00250, -67.193888	18.002558, -67.193928	H-65	Posible apisonado de piedra
E-9	18.003333, -67.192777	No se identifica estructura en estas coordenadas ni en área circundante	N/A	N/A
E-10	18.002777, -67.191944	No se identifica estructura en estas coordenadas ni en área circundante	N/A	N/A
E-11	18.004166, -67.191666	18.003672, -67.190653	H-66	Remanentes dispersos de estructura demolida, incluyen fragmentos de concreto, metal y una columna de concreto

Número de estructura	Coordenadas por plano	Coordenadas de estructuras identificadas en el campo	Número de hallazgo identificado asociado	Descripción y/u observaciones
E-12	18.00444, -67.19083	No se identifica estructura en estas coordenadas ni en el terreno circundante	N/A	N/A
E-13	18.001388, -67.190277	18.00200, -67.19041	H'S 7-12	Varias estructuras ubicadas a 50m al n Norte de las coordenadas
E-14	18.000277, -67.188888	18.00089, -67.18926	H-13	Molino y bebederos de concreto ubicados a 60m al Noroeste de las coordenadas
E-15	17.999722, -67.188333	17.99972, -67.18905	H-14	Estructuras de concreto, posible aljibe y estructura de baño y cocina ubicados a 50m al Oeste de las coordenadas
E-16	18.0, -67.188333	17.9999266, -67.1888239	H-14	Estructura de concreto, posible pozo séptico ubicado a 50m al Oeste de las coordenadas
E-17	18.000555, -67.186944	18.000408, -67.187282	H-67	Planchas de metal corrugado y tubos de metal identificados a 40m al Suroeste de las coordenadas
E-18	18.003611, -67.188889	18.0043906, -67.1887950	H-68 y H-24	Dique de piedra y arena ubicado a 40m al Norte de las coordenadas. Estructura de concreto en área de salinas ubicado a 80m al Norte de las coordenadas.
E-19	18.005277, -67.188889	18.005667, -67.188900	H-21	Agrupación de estructuras en el litoral localizadas a 50m al Norte de las coordenadas
E-20	18.005555, -67.188333	18.005611, -67.188788	H-21	Agrupación de estructuras en el litoral localizadas a 30m al Noroeste de las coordenadas
E-20A MUELLE ESTE	18.0070563, -67.1850822	18.00761, -67.18387	H-22	Estructura de concreto en el agua, posible remanente de muelle, localizada a 140m al Noreste de las coordenadas
E-21	18.00277, -67.185833	No se identifica estructura en estas coordenadas ni en el terreno circundante	N/A	N/A

Número de estructura	Coordenadas por plano	Coordenadas de estructuras identificadas en el campo	Número de hallazgo identificado asociado	Descripción y/u observaciones
E-22	17.99722, -67.208055	No se identifica estructura en estas coordenadas ni en el área circundante	N/A	N/A
E-23	17.9942424, -67.1803109	17.994645, -67.182095	H-54	Bebedero y estructura demolida localizados a 180m al Este de las coordenadas
E-24	18.0024207, -67.1803179	18.002501, -67.180017	H-57 Y 58	Bebedero largo y base de molino localizados a 30m al Este de las coordenadas.

Figura 91. Tabla de estructuras identificadas planos topográficos de 1935 y 1938.

Información de estructuras identificas en recorridos adicionales

En las próximas páginas se incluye la información recuperada en los recorriso adicionales, completados con el objeto de identificar sitios documentados en planos topográficos y/o fotografías aéreas históricas, que no pudieron ser localizados en los recorridos iniciales.

H-64, zapatas de estructuras

Zapatas de varias estructuras localizadas en las coordenadas 17.999961, -67.2011379. Estas se encuentran a 30m al Oeste de las coordenadas de las estructuras ubicadas en el mapa topográfico de 1935 identificadas como E-3 (Figura 92). Según fotos aéreas, las estructuras aparentan estar intactas hasta el 2011. Para la foto del 2013, aparentan estar demolidas. Las estructuras identificadas en el campo consisten de 2 losas de concreto paralelas que coinciden con las 2 estructuras que se ven en las fotos aéreas, una acumulacion de fragmentos de concreto demolido que pudieron haber sido parte de una estructura aparte, localizada 19m hacia el Este, y un posible pozo séptico localizado a 50m hacia el Noreste (Fotos 149-150). De las zapatas principales, la ubicada hacia el Este tiene unas dimensiones de 11m (N-S) x 7m (E-O), mientras que la ubicada hacia el Oeste mide aproximadamente 12m (N-S) x 8m (E-O). El pozo séptico mide aproximadamente 9.5m x 4.7m. Circa 1930's.

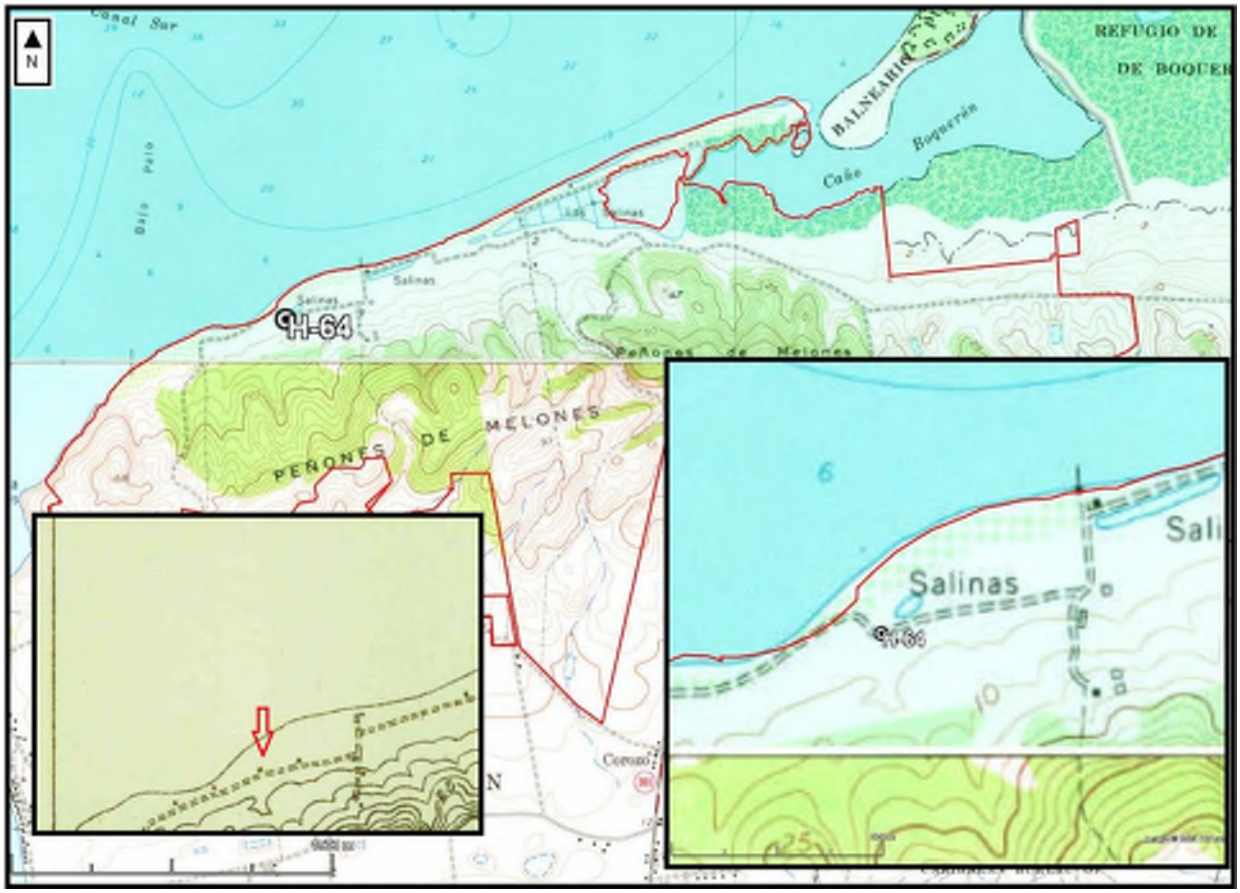


Figura 92. Mapa topográfico de1984 ilustrando la ubicación de H-64. El recuadro de la izquierda presenta el mapa de 1935 con la flecha señalando la estructura histórica.

Foto 149. Zapata de estructura demolida

Foto 150. Posible tanque séptico.

H-65, apisonado de piedras en área de E-8

Localizado en el área de la estructura identificada en el mapa topográfico de 1935, y denominada E-8, en las coordenadas 18.002558, -67.193928 (Figura 93). El elemento consiste en un posible apisonado de piedra visible en el borde Sur de un camino de tierra (Fotos 151 y 152). El área visible del elemento tiene unas dimensiones de 7.80m de largo (E-O) x 1m de ancho. Posiblemente el piso de una estructura rústica, circa primer cuarto del siglo 20.

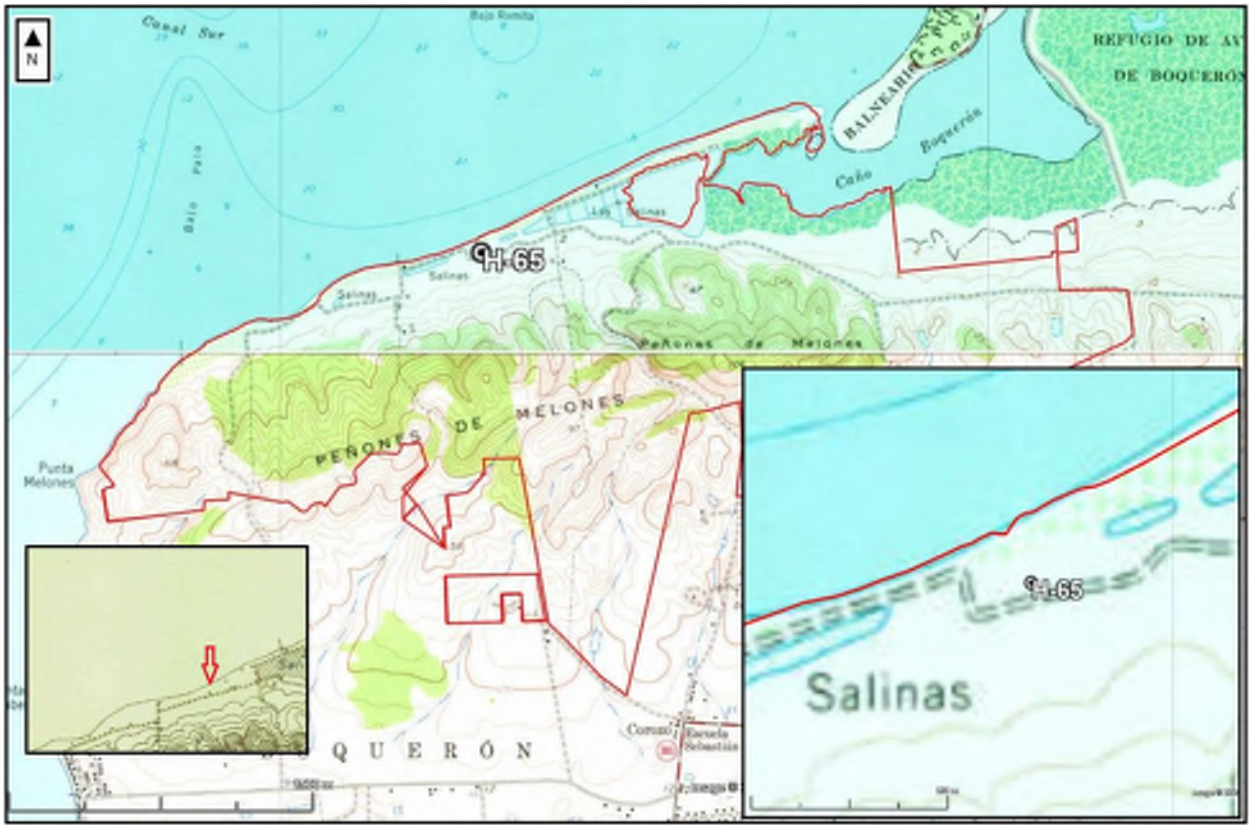


Figura 93. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-65. Recuadro de la izquierda representa plano de 1935 con ubicación de estructura histórica.

Foto 151. Apisonado de piedra en H-65.

Foto 152. Apisonado de piedra en H-65.

H-66, materiales de construcción demolidos

Localizado a aproximadamente 120m al Sureste del área de la estructura identificada en el mapa topográfico de 1935 y denominada E-11, identificado en las coordenadas 18.004166, -67.191666 (Figura 94). Fueron identificaron varios fragmentos de material de construcción demolidos. Estos incluyen fragmentos de concreto, metal corrugado, una columna cuadrada de concreto y algunos pedazos de losa de terrazo. Los materiales parecen corresponder a cronología circa 1930's (Fotos 153 y 154).

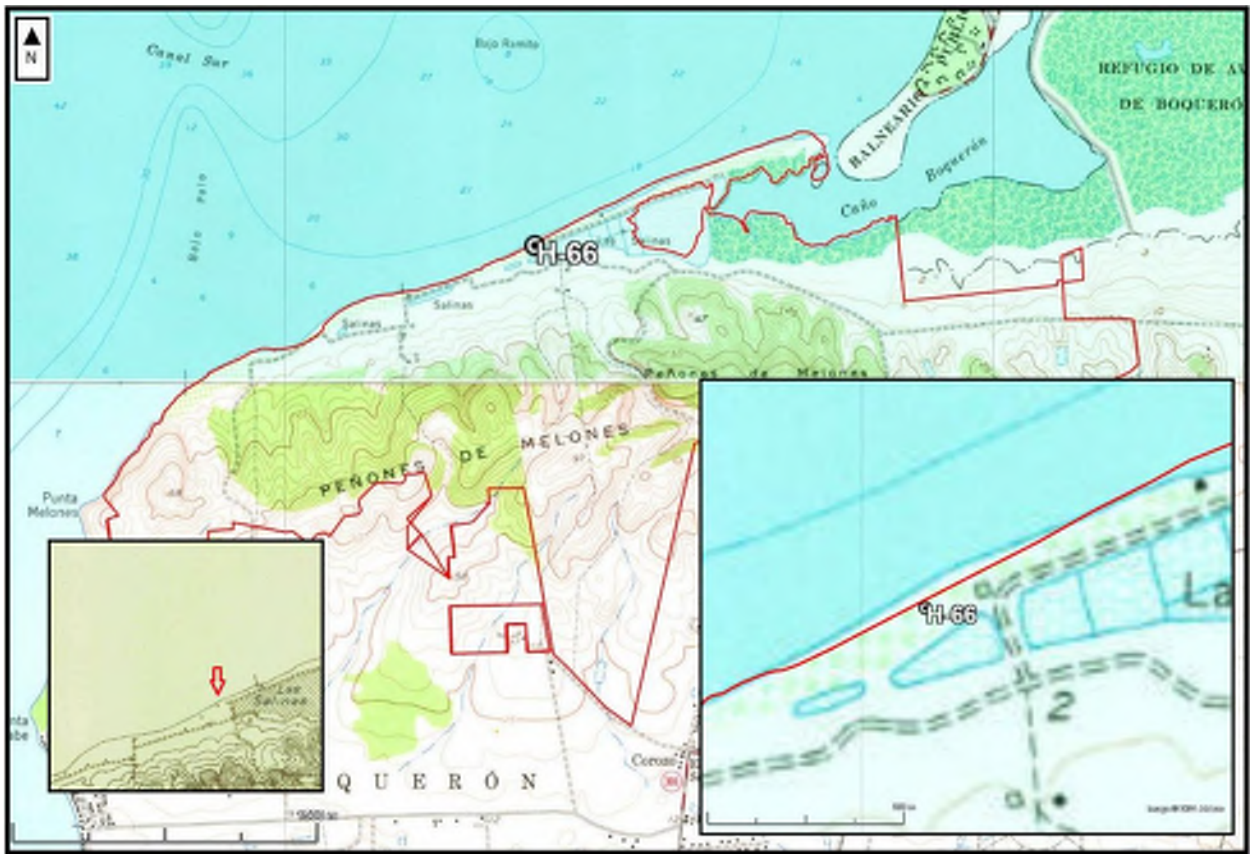


Figura 94. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-66. Recuadro de la izquierda representa plano de 1935 con ubicación de estructura histórica.

Foto 153. Escombros de concreto armado.

Foto 154. Escombros de concreto armado.

H-67, materiales de construcción

Localizado a aproximadamente 40m al Suroeste del área de la estructura identificada en el mapa topográfico de 1935 denominada E-17 (Figuras 95). Ubicado en las coordenadas 18.000408, -67.187282. Fueron identificados varios fragmentos de material de construcción dispersos sobre el terreno (Fotos 155 y 156). Estos incluyen varios fragmentos de metal corrugado, y un tubo de hierro oxidado. Circa post 1940's.

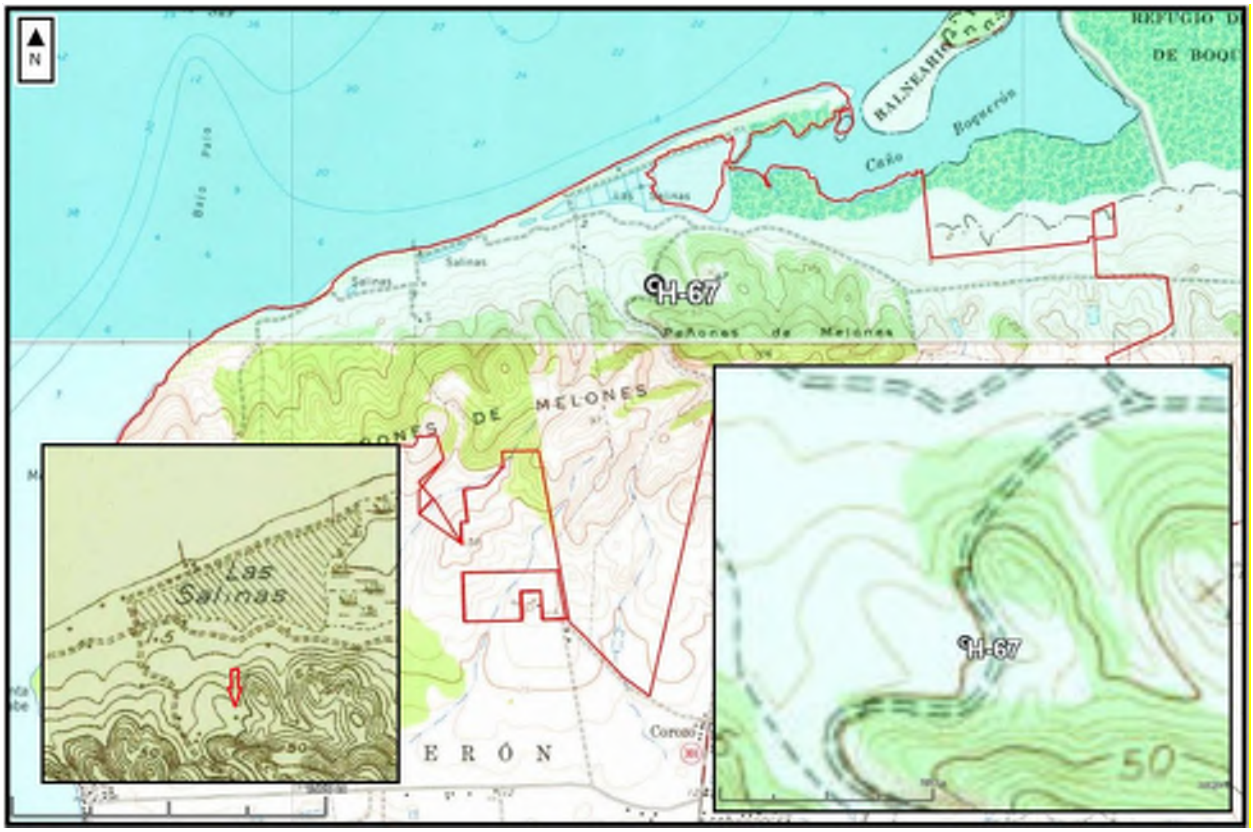


Figura 95. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-67. Recuadro de la izquierda representa plano de 1935 con ubicación de estructura histórica.

Foto 155. Materiales de construcción deteriorados.

Foto 156. Materiales de construcción deteriorados

H-68, dique de piedra y arena

Localizado a aproximadamente 40m al Norte del área de la estructura identificada en los mapas topográficos antiguos, y denominada E-18, elemento ubicado en las coordenadas 18.003992, -67.188971 (Figura 96). Se identifica un montículo alargado que corre en dirección general de E-O bordeando el Sur del humedal que se identifica en los mapas topográficos como Las Salinas. El elemento es de origen evidentemente artificial, y es de construcción de piedra y arena compacta. El mismo tiene una altura promedio de 70cm sobre el nivel del terreno circundante, y un largo de aproximadamente 120m. 40m hacia el Norte del dique de piedra y arena, dentro del humedal, en las coordenadas 18.0043906, -67.1887950 está localizada la estructura alargada de concreto identificada como H-24. En el área, fueron además identificados fragmentos dispersos de almeja y teja (Fotos 157 y 158). Periodo histórico indeterminado.

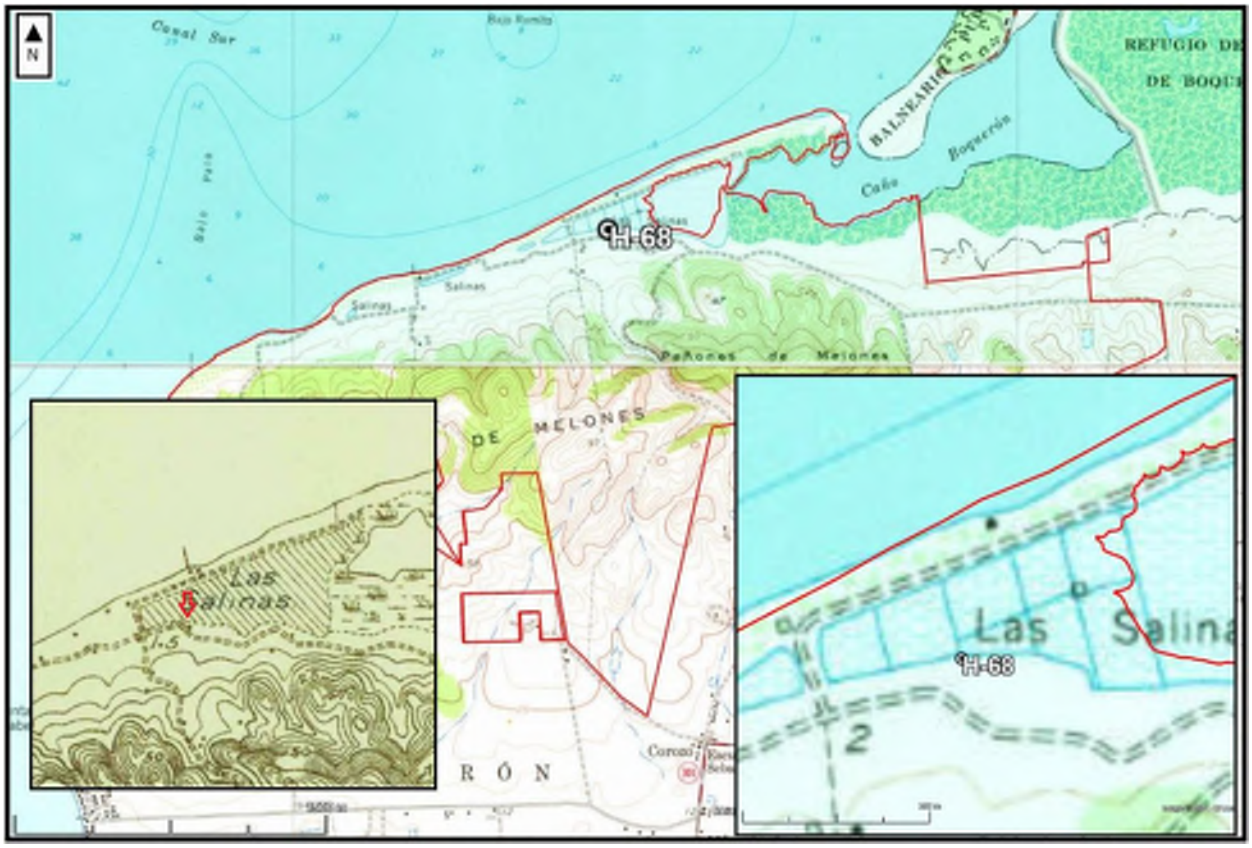


Figura 96. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-68. Recuadro de la izquierda representa plano de 1935 con ubicación de estructura histórica.

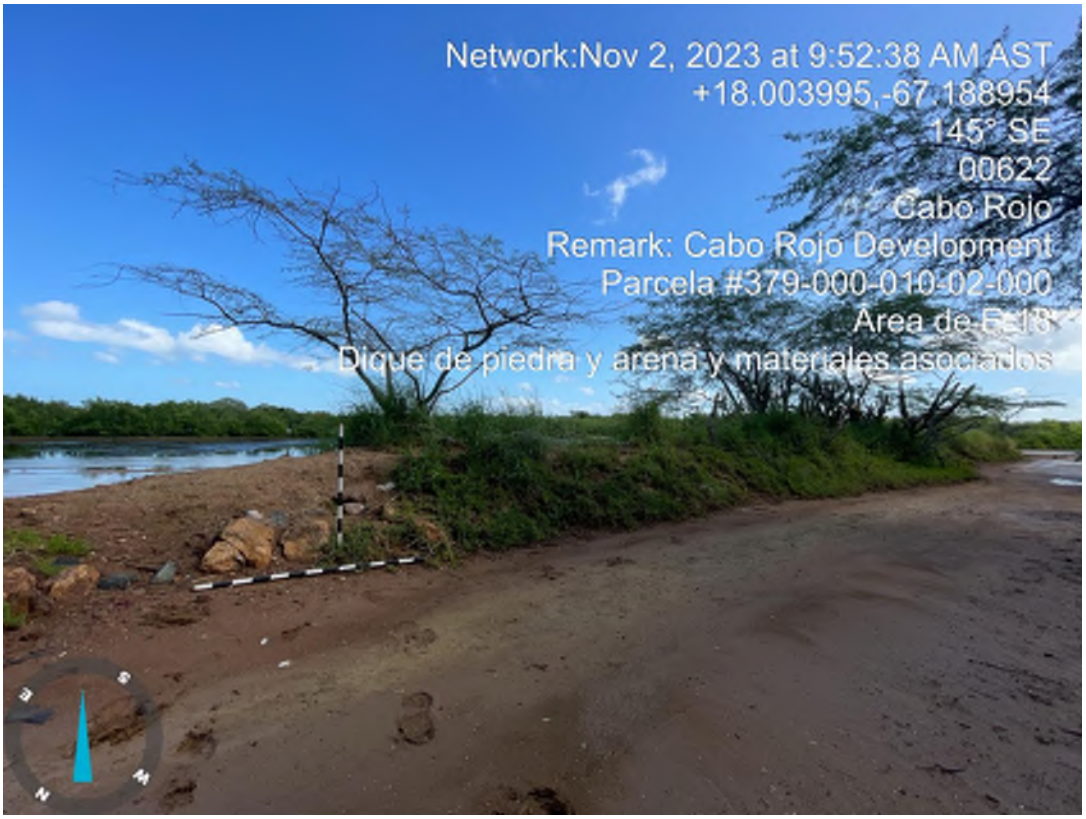


Foto 157. Dique de piedra y arena.

Foto 158. Dique de piedra y arena.

Como parte de los recorridos de superficie adicionales completados durante el proceso de Fase IB, fueron identificados una serie de elementos históricos adicionales, presentados a continuación desde el H-69 hasta el H-82.

H-69, bloque de materiales mixtos

Este elemento está localizado en un área de llano costero en el Norte-noroeste del terreno investigado. Está ubicado a aproximadamente 108m al Sur del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.998618, -67.203619 (Figura 97), y a 17m al Noroeste del Elemento H-2, abrevadero de ganado. El suelo circundante consiste en arena polvorienta compacta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2. La vegetación del área consiste en una cubierta densa de grama y varios arbustos comunes a los ecosistemas de bosque seco, incluyendo aroma (Prosopis).

El elemento es de construcción de concreto con agregado de gravilla y fragmentos de ladrillo y teja. Estos fragmentos de ladrillo y teja son una clara reutilización de materiales históricos más antiguos dentro de la mezcla del concreto de hormigón. El elemento tiene una forma cúbica de 50 x 50cm en planta y una altura de 55cm sobre la superficie (Foto 159). Su función es indeterminada y no parece estar in situ, sino que aparenta ser un remanente de una estructura demolida. En los mapas topográficos históricos no se ubica ninguna estructura en dicha área particular. Por sus materiales de construcción y tipología constructiva se puede asociar mediados del siglo XX, circa post 1950.

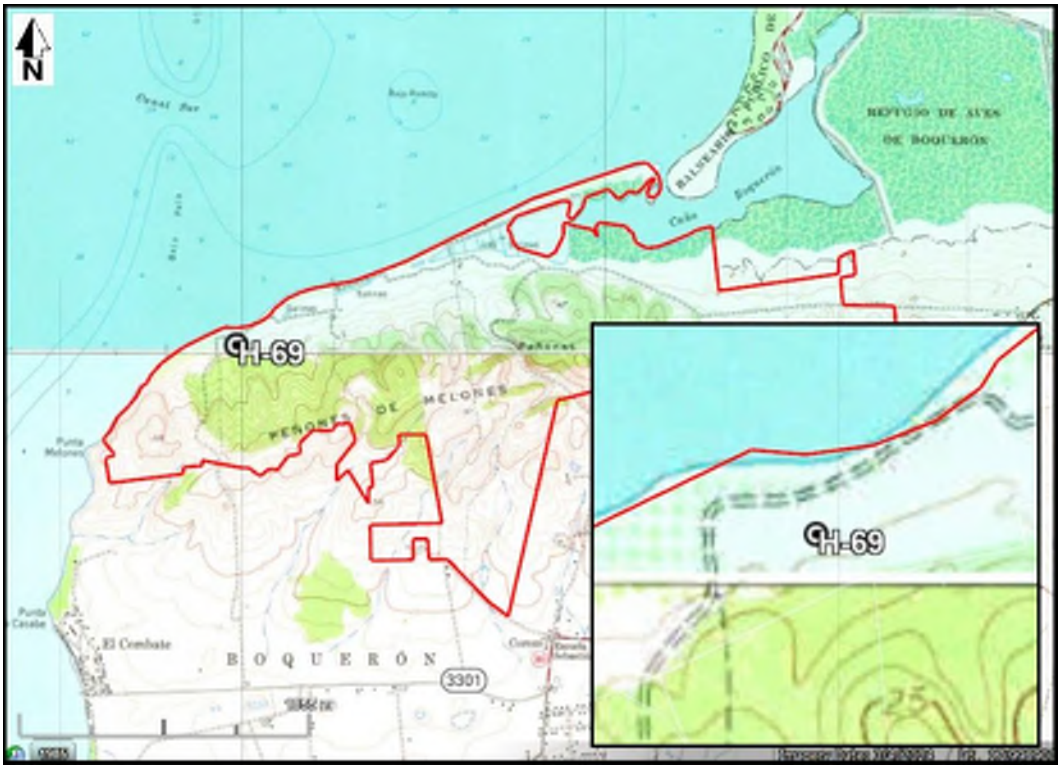


Figura 97. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-69.

Foto 159. Construcción de concreto con agregado de gravilla y fragmentos de ladrillo y teja.

H-70, base de molino de viento

Este elemento está ubicado en la esquina Suroeste de la parcela 402-000-004-66, en un área de llano costero en el Norte-noroeste del terreno investigado. Está ubicado a aproximadamente 200m al Sureste del litoral de la Bahía de Boquerón en las coordenadas 17.997143, -67.205550 (Figura 98). El suelo circundante consiste en arcilla arenosa con color Munsell marrón, 10YR 5/3. La vegetación del área consiste en una cubierta de grama y varios árboles maduros bordeando los límites de la parcela.

El elemento consiste en la zapata de concreto de una torre de molino eólico para bombeo de agua (Foto 160). La estructura es cuadrada, de 2.22 x 2.22m con una altura máxima de 12 cm sobre el suelo en su esquina NE. La base tiene un tubo PVC de 5" en el centro por donde se extraía el agua, y cuatro remanentes de vigas "L" en las esquinas, las cuales soportaban la torre de acero. Las secciones de viga tienen una altura de 10cm sobre el tope de la zapata. Hacia el Este, se extiende una tubería de PVC de 1" con una recubierta rudimentaria de concreto. El Elemento se encuentra levemente impactado en su borde Norte. No se lograron identificar remanentes adicionales de la torre ni de las aspas del molino.

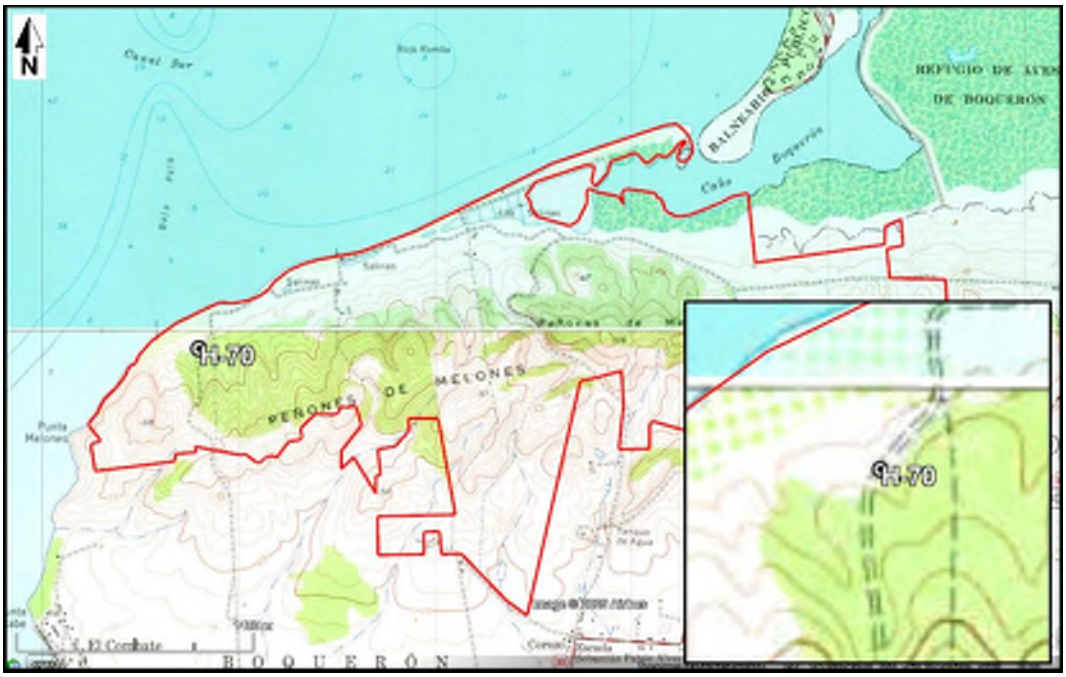


Figura 98. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-70.

Foto 160. Zapata de concreto de una torre de molino eólico para bombeo de agua.

En adición a las estructuras y los sitios históricos identificados durante la Fase IA y los recorridos de superficie en general, una serie de sitios adicionales fue identificado durante los trabajos de excavaciones de Fase IB. A continuación, la información general de los mismos.

H-71, acumulación de fragmentos de concreto demolido

Este elemento está localizado a aproximadamente 45m hacia el Este de la agrupación de estructuras ubicadas en el valle al Norte de la casona del Dr. Carlo (H's 30-37), dentro de la misma área geográfica. Está ubicado en las coordenadas 18.000891, -67.197235 (Figura 99). El mismo consiste en una acumulación de fragmentos de concreto demolidos de varias dimensiones (Foto 161). No se identificaron remanentes de varilla entre los fragmentos. Los mismos se encuentran amontonados en el suelo, y no se identifican estructuras intactas aledañas. No se pudo determinar si los mismos formaban parte de una estructura localizada en el sitio, o si se trata de un depósito de material de otra localidad. Circa S.20, indeterminado.

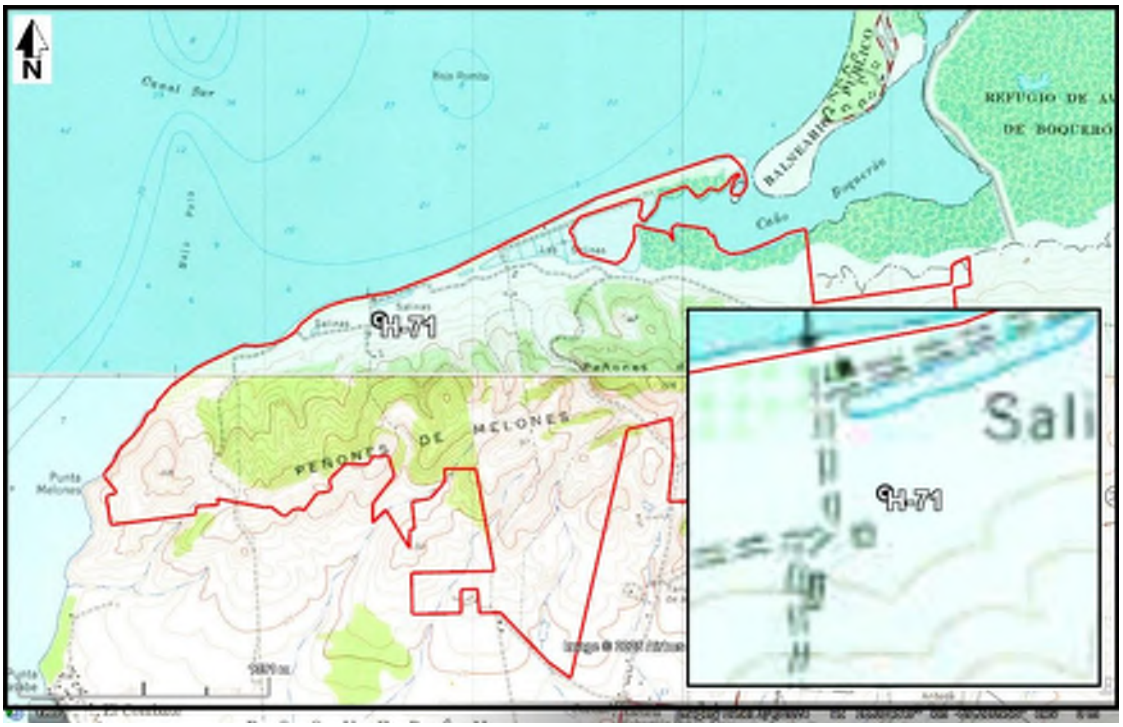


Figura 99. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-71.

Foto 161. acumulación de fragmentos de concreto demolidos de varias dimensiones.

H-72, cruz fúnebre de Mariano Camacho

Localizado en las coordenadas 17.998039, -67.186879, en la ladera Suroeste de una quebrada estacional que cruza en dirección general de Sur a Norte, se identificó la cruz fúnebre de Mariano Camacho (Figura 100). Este elemento consiste en una cruz conmemorativa de construcción de hormigón. La misma tiene una altura visible de 50cm sobre el nivel del terreno, y un ancho máximo de 40cm. Esta cruz conmemora el fallecimiento en el área de Mariano Camacho, cuyo apellido familiar aún aparece en los títulos de varias propiedades aledañas al proyecto hacia el Sur-centro, en el área del Camino Miro Vélez (Foto 162). Al momento, no se ha logrado identificar la historia detrás del monumento conmemorativo, ni la fecha del evento. A pesar de un leve deterioro por la meteorización, el nombre de Mariano Camacho aún se puede discernir pintado en el travesaño de la cruz. La quebrada estacional donde ubica el elemento es una de las escorrentías naturales que forman una hondonada entre los Peñones de Melones, recogiendo las aguas de las laderas del centro y descargándolas hacia el valle costero del norte. Esta escorrentía forma un camino conector natural entre el valle del Corozo/Combate hacia el Sur, y el litoral de la Bahía de Boquerón hacia el Norte. Estas características apuntan a que el mismo pudo haber sido utilizado históricamente como camino peatonal para conectar las comunidades de Corozo y Boquerón.

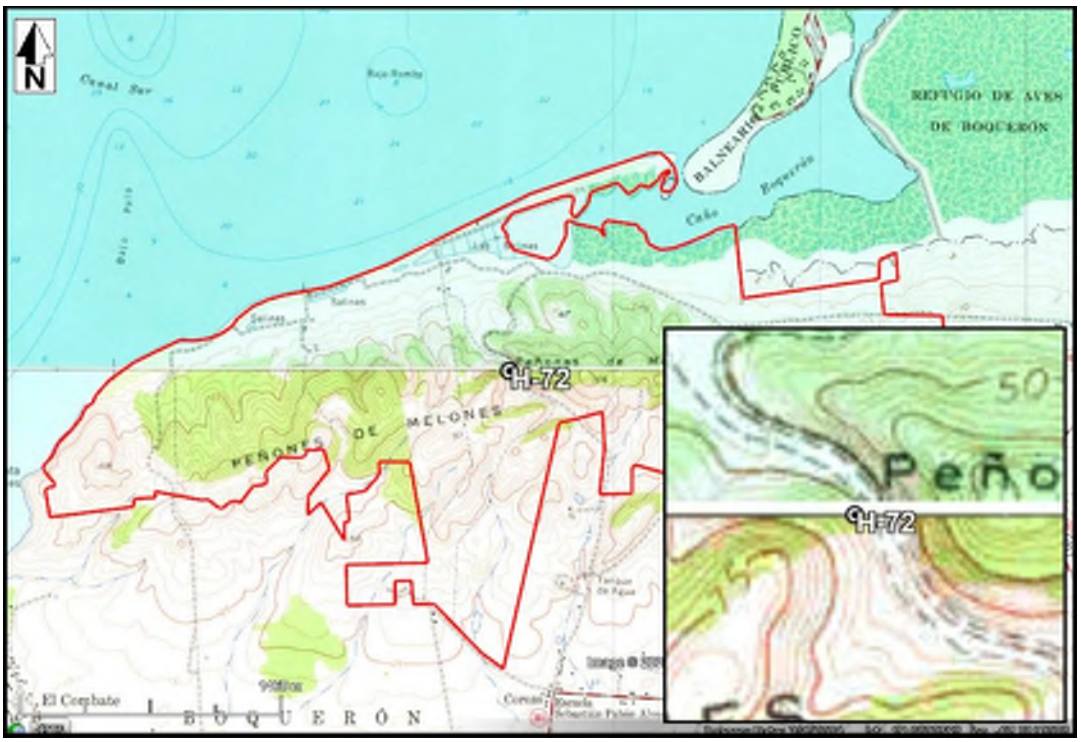


Figura 100. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-72.

Foto 162. Cruz fúnebre de Mariano Camacho.

H-73, plataforma de concreto

Localizado en el valle que forma la base sur de los Peñones de Melones, en las coordenadas 17.986442, -67.192993, se identificó una plataforma de concreto al nivel de la superficie del terreno (Figura 101). La misma se encuentra parcialmente enterrada, pero se logra limpiar un área de aproximadamente 2m(N-S) x 1m(E-O). No se identificaron remanentes de varilla ni elementos de plomería, por lo cual resulta imposible determinar su época relativa ni su función. Posible piso de estructura demolida o pozo séptico (Foto 163). El elemento está localizado en un terreno llano con un suelo arenoso con presencia de nódulos de óxido de hierro. En una parcela aledaña hacia el Este, la cual queda fuera del proyecto, hay un complejo de estructuras posiblemente asociadas a actividad agrícola. Estas incluyen una casona de concreto abandonada de 2 niveles, varias estructuras de concreto cubiertas de metal corrugado, y varios silos subterráneos o pozos de concreto. El elemento podría estar asociado a dicho complejo.

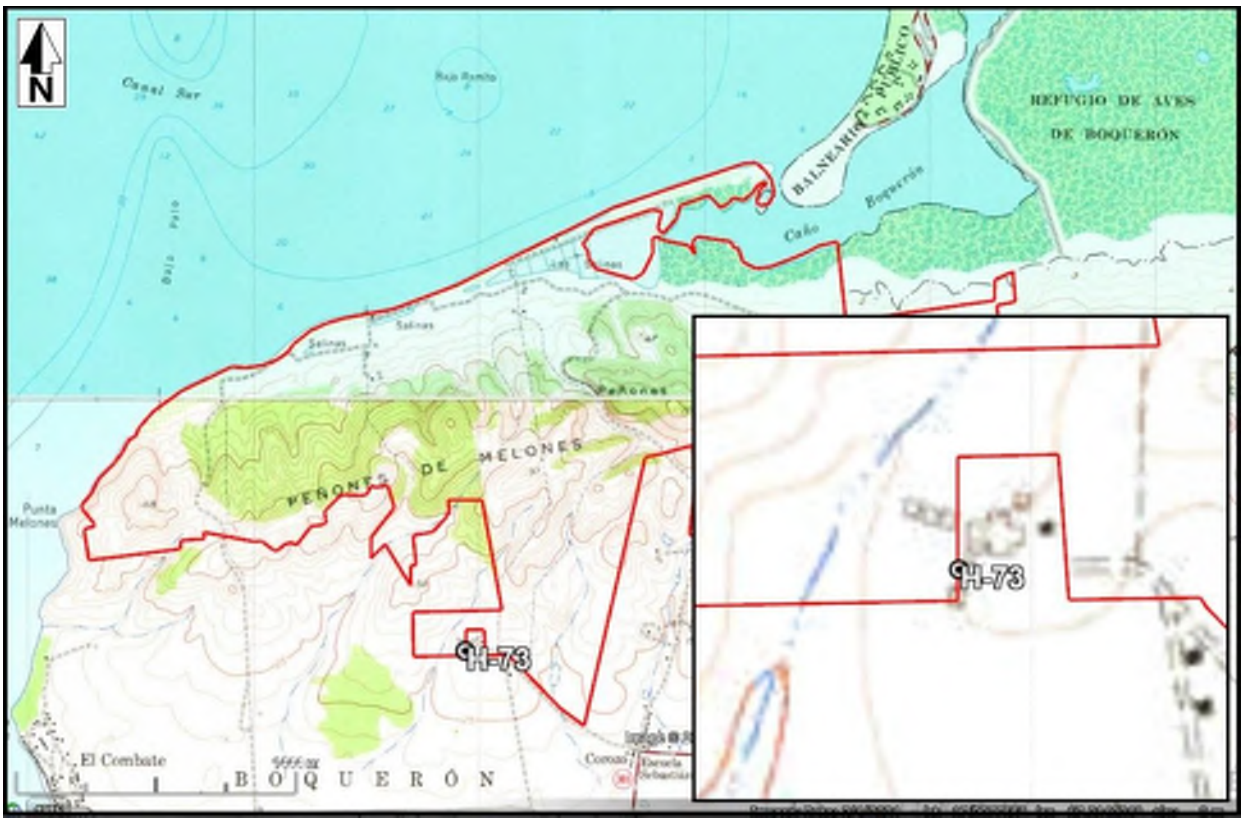


Figura 101. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-73.

Foto 163. Plataforma de concreto al nivel de la superficie del terreno.

H-74, remanente de verja de hierro de antiguo cercado

Este elemento está localizado en el área llana en el extremo Sur-centro del terreno bajo investigación, y a aproximadamente 10m al Sureste del elemento H-16(Cepo de ganado), al Este de un camino vecinal de tierra, en un área de vegetación densa de bosque seco. Está ubicado en las coordenadas 17.985845, -67.188052 (Figura 102). El elemento consiste en remanente de la base de una verja de construcción de hierro (Foto 164). El mismo forma el soporte con las bisagras donde hubiera ido montado un portón batiente. La sección de verja que permanece consta de 2 postes de soporte de 10cm de diámetro y 2m de alto interconectados por 2 tubos de 5cm de diámetro x 1m de largo. Se entiende que el mismo formaba el control de acceso del área cercada para crianza de ganado. El cepo para dirigir el ganado a los vehículos de carga quedaría en el interior del área cercada. Circa 1970. Ambos elementos están localizados al Este de la charca de retención identificada como H-4, con cronología entre 1959 y 1968.

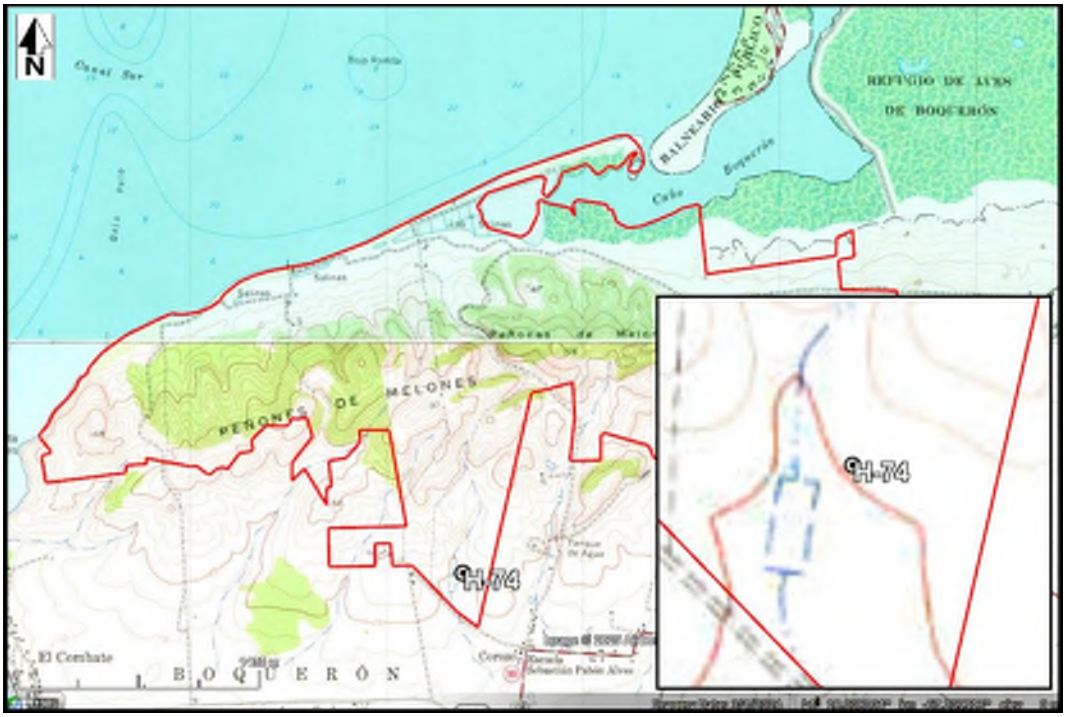


Figura 102. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-74.

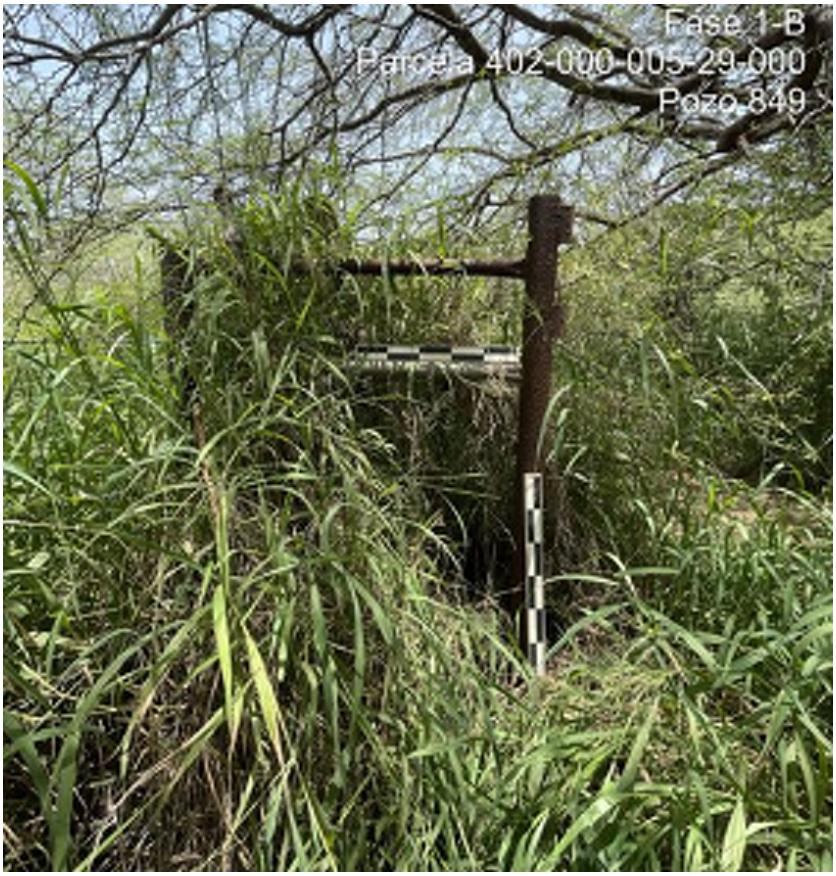


Foto 164. remanente de la base de una verja de construcción de hierro.

H-75, pozo de piedra

Este elemento queda localizado en la base norte de una hondonada entre dos de las lomas centrales de los Peñones de Melones, a aproximadamente 110m al Sur del salitral de la Laguna Rincón, en las coordenadas 18.002044, -67.181842 (Figura 103). El área está cubierta por una capa densa de vegetación de bosque xerofítico con varios ejemplares de árboles maduros a la redonda. No se identificaron elementos adicionales en las áreas aledañas.

El elemento consiste en un pozo de construcción de piedra con un diámetro interno de 2.60m y una profundidad identificable de 7.50m (Fotos 165 -167). El brocal del pozo se extiende 80cm sobre el nivel del terreno circundante, y tiene una recubierta de concreto tanto en el interior como en el exterior. El mismo tiene in grosor promedio de 36cm. Del brocal hacia abajo, las paredes internas del pozo no están empañetadas, y se componen de piedras de diversos tamaños sobrepuestas. No se logró identificar qué tipo de material aglutinador se utilizó para la construcción. En el fondo, se ve material de suelo, fragmentos de piedra y madera. No hay presencia de agua al momento de la visita. No es posible determinar al momento si se trata de que el pozo está lleno de material de relleno o si ese es su profundidad final. La estructura aparenta estar en relativamente buen estado de conservación y estabilidad. Al ser este pozo uno de los más antiguos del área (si no el más antiguo, junto a loz pozos H-25 y H-30), entendemos que el mismo nombre regional de la zoa “Los Pozos” cabe la posibilidad de que en parte se derie del mismo.

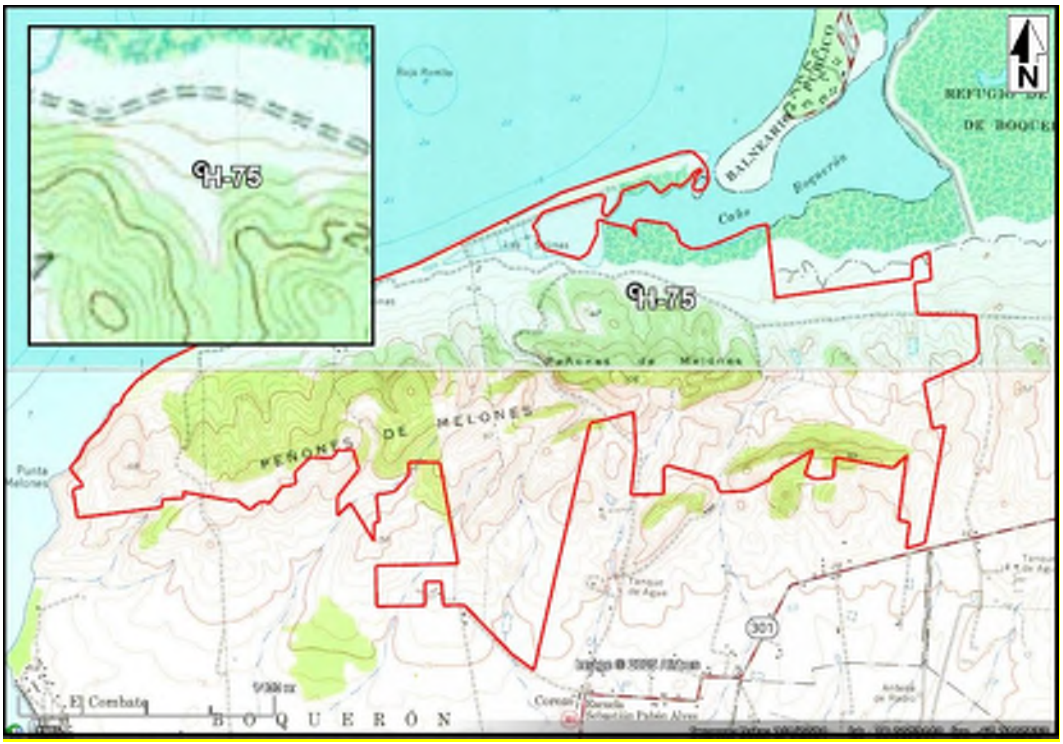


Figura 103. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-75.

Foto 165. Pozo de construcción de piedra.

Foto 166. Pozo de construcción de piedra.

Foto 167. Interior de pozo de piedra.

H-76, bases de concreto

Este sitio está localizado a aproximadamente 4m hacia el Noroeste del elemento H-35 (base de concreto), dentro de la misma área geográfica, y posiblemente esté asociado al mismo. Está ubicado en las coordenadas 18.000696, -67.197696 (Figura 104). El mismo consiste en dos bases cúbicas de concreto de 65cm^2 con una altura de 25cm sobre el nivel del terreno circundante (Foto 168). No se identificaron huellas de poste, varillas ni anclajes. En conjunto con el elemento H-35, podrían ser las bases de una estructura elevada demolida. En el plano topográfico de 1935 se observa una estructura muy cercana al Suroeste del elemento que se encuentra justo en el cruce de dos caminos históricos (Figura 105). Circa S.20, indeterminado.

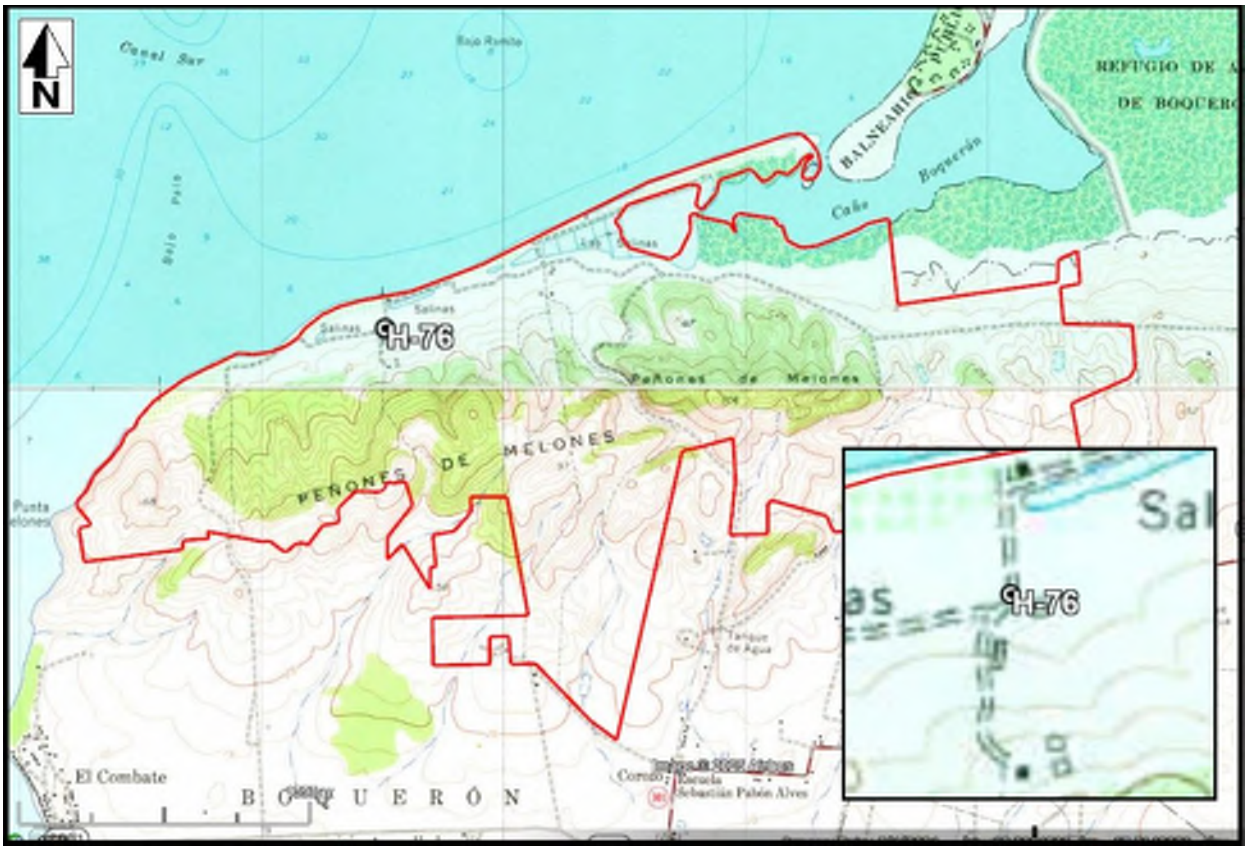


Figura 104. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-76.

Figura 105. Mapa topográfico USGS de 1935 mostrando estructura histórica al Suroeste del sitio H-76.

Foto 168. Bases cúbicas de concreto.

H-77, abrevadero de concreto al sur de H-4, estanque de tierra

Este elemento está localizado en un área llana en extremo Sur-centro del terreno bajo investigación. Se encuentra ubicado en las coordenadas 17.984597, -67.189093 (Figura 106) a aproximadamente 50m al Sur/Suroeste de la charca de retención identificada como elemento H-4. El mismo consiste en un cajón rectangular de construcción de concreto armado con varilla fina. Tiene un largo visible de 9.45m con una orientación general de Este-Oeste. Su ancho máximo es de 1.50m en su mitad Este, y se reduce a 1.10m en su mitad Oeste. Su altura máxima sobre la superficie es de 55cm, y tiene una elevación interior de 40cm. Sus paredes tienen un grosor promedio de 10cm. El tope del elemento es abierto, y el interior está dividido en dos secciones (Foto 169).

El interior del elemento se encuentra altamente sedimentado, contiene gran cantidad de grama y varias plantas de cactus. El elemento presenta varias grietas gruesas y la pared Noreste esta parcialmente desprendida. Por su construcción cerrada (sin puertas de acceso), y su altura, se entiende que este elemento es un bebedero para ganado, u algún otro tipo de estructura asociada al almacenamiento de agua, con cronología aproximada de la primera mitad del siglo XX, por lo menos desde a partir de circa 1930’s.

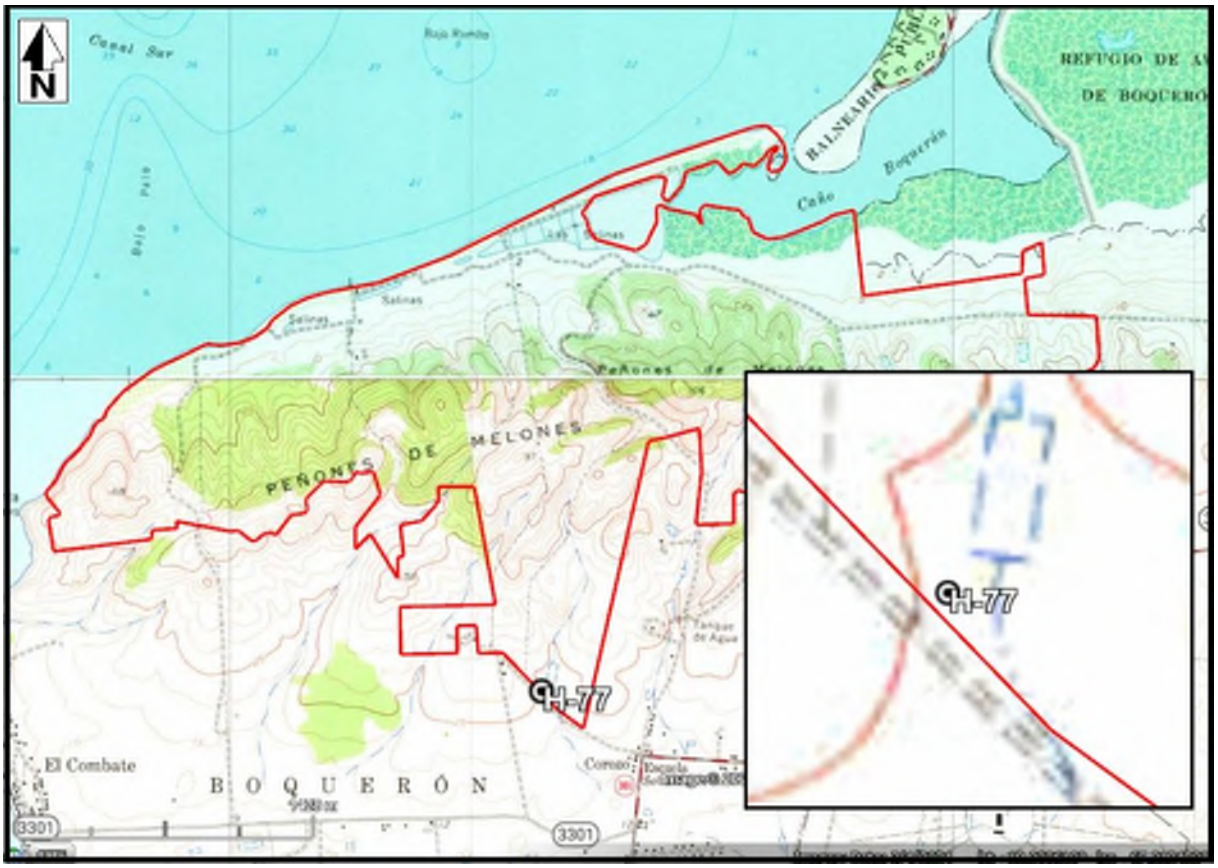


Figura 106. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-77.

Foto 169. Cajón rectangular de construcción de concreto armado con varilla fina.

Área de elemento H-78, material de construcción moderno, posible apisonado

Ubicado en la parcela 402-000-004-67, el pozo #160 resultó positivo con la presencia de material de posible interés arqueológico entre los 2-5 cm (Figura 107 y 108). En esta profundidad, se identificó una capa de material de construcción moderno/histórico que incluye losa de terrazo y piedra sobre una capa de material polvoriento blanco (posible concreto meteorizado o argamasa, Foto 170). Se dejó el material in situ para no impactar el posible elemento. Los pozos excavados en los alrededores del #160 resultaron negativos o con presencia mínima de material de interés arqueológico. Esta área podría considerarse de interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales.

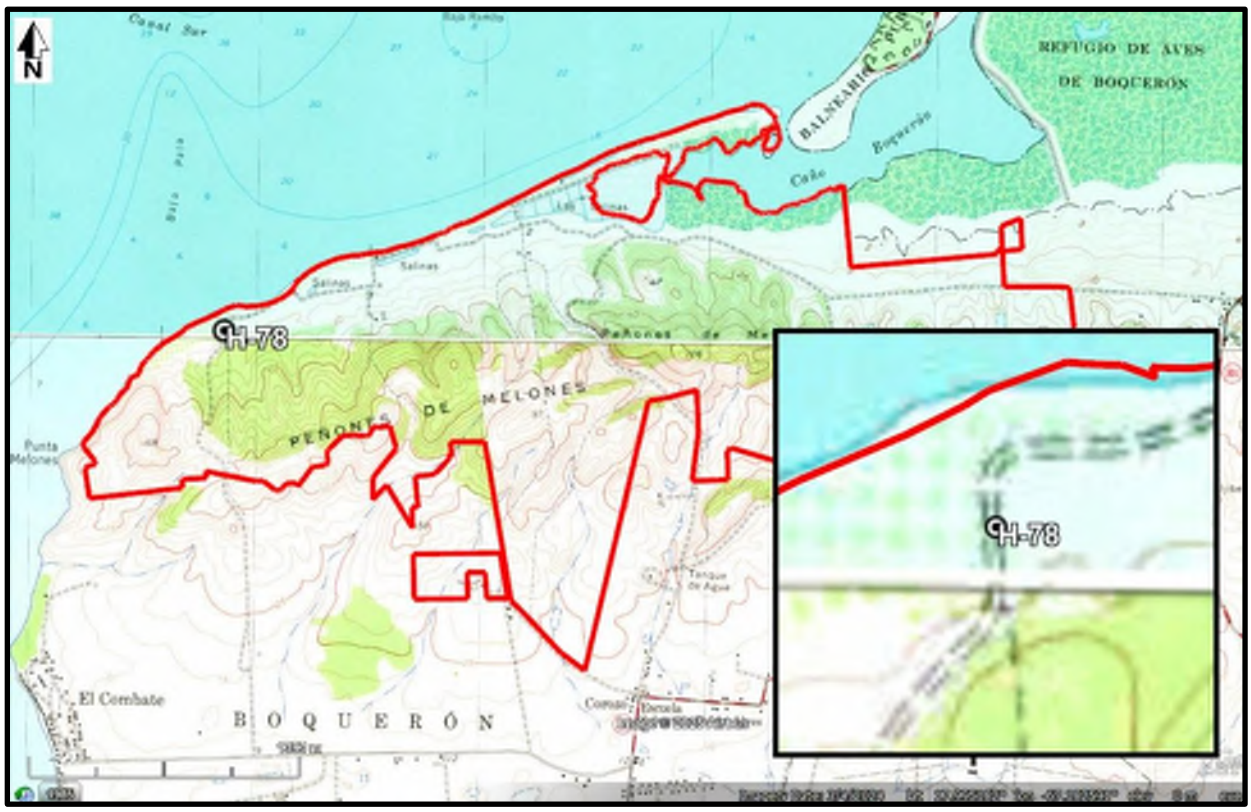


Figura 107. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-78.

Foto 170. Capa de material de construcción en el pozo #160.

Figura 108. Localización de pozo #160 y yacimiento H-78.

Área de elemento H-79, superficie sólida indeterminada

Ubicado en la parcela 402-000-004-66 (coordenadas 17.998678, -67.205958), el pozo #199 resultó negativo a la presencia de material de interés arqueológico. Sin embargo, a la profundidad de 70cm, se identificó una superficie sólida la cual emite sonido hueco al ser percudida con las herramientas de excavación (figuras 109 y 110 y Foto 171). Debido a que esta parcela tiene varias estructuras modernas construidas, se entiende que podría tratarse de algún elemento de infraestructura asociada a dichas estructuras. El material de construcción y la naturaleza de la estructura no se lograron identificar. Se detuvo la excavación para no impactar el posible elemento. Esta área podría considerarse de interés arqueológico posiblemente histórico o moderno.

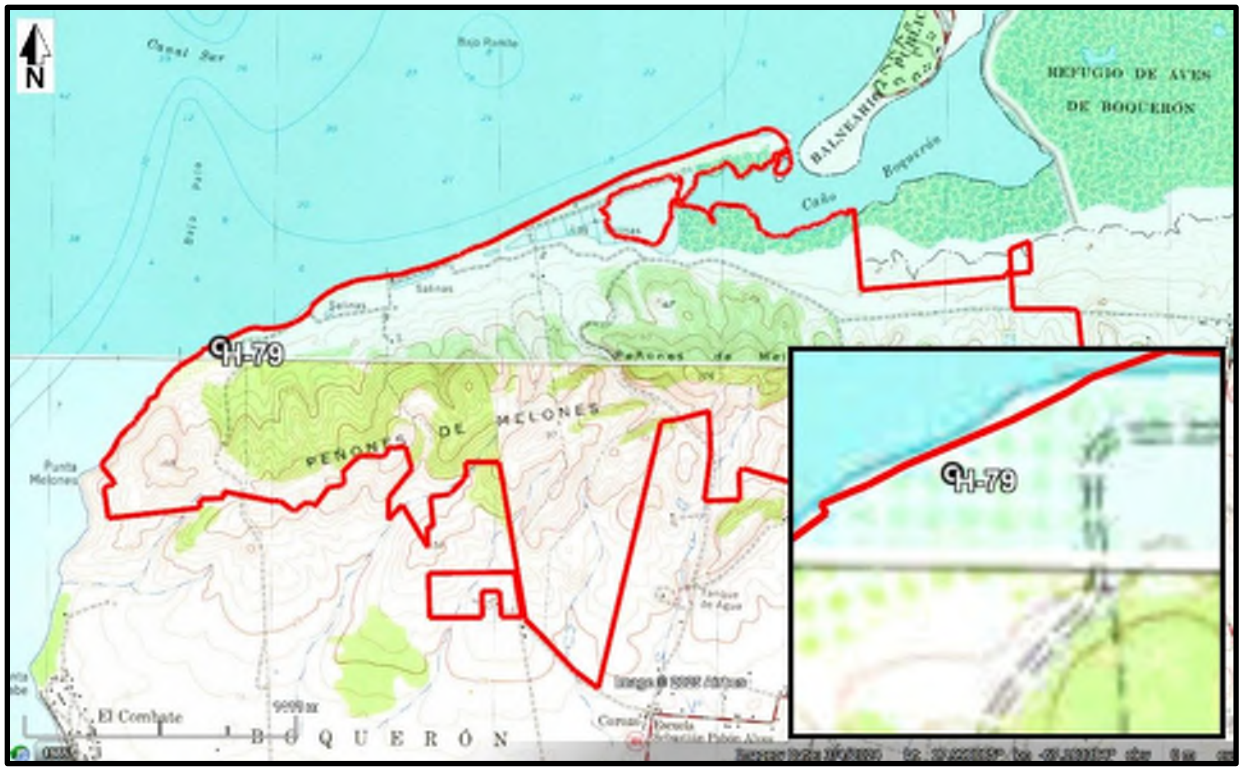


Figura 109. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-79.

Foto 171. Foto final de pozo #199.

Figura 110. Foto mostrando al área del elemento H-79 (círculo amarillo). Los pozos positivos están identificados con círculos azules y los pozos con resultado negativos con círculos rojos.

Área de elemento H-80, material apisonado, posible remanente de camino histórico

Localizado a 12m al sur del elemento identificado en el recorrido de superficie como H-31, el elemento cosiste en material de gravilla caliza compactada entre 0-15cm con materiales históricos presentes en el relleno incluyendo fragmentos de teja, cerámica histórica, metal y goma identificado en el pozo #507 (Figuras 111 y 112; Fotos 172-173). Varios de los pozos de prueba que se realizaron en el área resultaron positivos con la presencia de materiales históricos incluyendo vidrio, cerámica, teja, metal, y materiales de construcción. Esta área forma parte de un complejo de estructuras asociadas a la agricultura y ganadería que están concentradas en el valle costero entre la casona del Dr. Carlo (elemento H-19) y el litoral Sur de la Bahía de Boquerón. Estas estructuras varían en sus funciones y tipos de construcción, e incluyen un pozo de ladrillo, remanentes de estructuras de concreto armado, bloque de hormigón, madera y metal corrugado. Este elemento está ubicado al Este del camino que corre de Norte a Sur entre la casona del Dr. Carlo y el litoral. El elemento podría ser parte de un camino interno entre las estructuras del complejo agrícola, o la base de una zapata. El área del complejo agrícola y de la casona del Dr. Carlo merecen ser considerados de alto interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales.

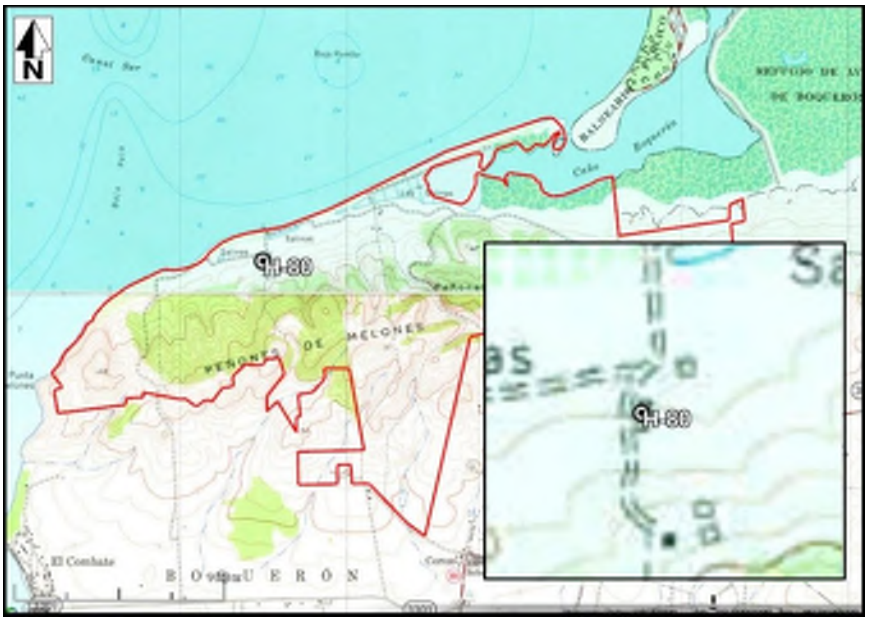


Figura 111. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-80.

Foto 172. Material obtenido del pozo #507.

Foto 173. Foto del pozo #507.

Figura 112. H-80, localización de pozo #507.

H-81, 2 botellas de vidrio ámbar en ladera de escorrentía pluvial al área Este de Pozo #616

En la ladera Oeste de una quebrada estacional que discurre de Sur a Norte hacia el litoral, entre los elementos identificados en la Fase 1-A como H-13 (molino eólico y abrevaderos de concreto asociados) y H-14 (estructuras de concreto), se identificaron 2 botellas históricas de vidrio color ámbar (Figuaras 113 y 114). Una de las botellas está identificada con la marca “CLOROX” mientras que la segunda no tiene marcas distintivas. Las mismas se encuentran en la superficie (Fotos 174 y 175). La presencia de estas botellas en la cercanía de dichos elementos históricos sugiere que podría haber un área de depósito de basura en el área aledaña. El área de los elementos históricos H-13 y H-14 debe ser considerado de alto interés histórico.

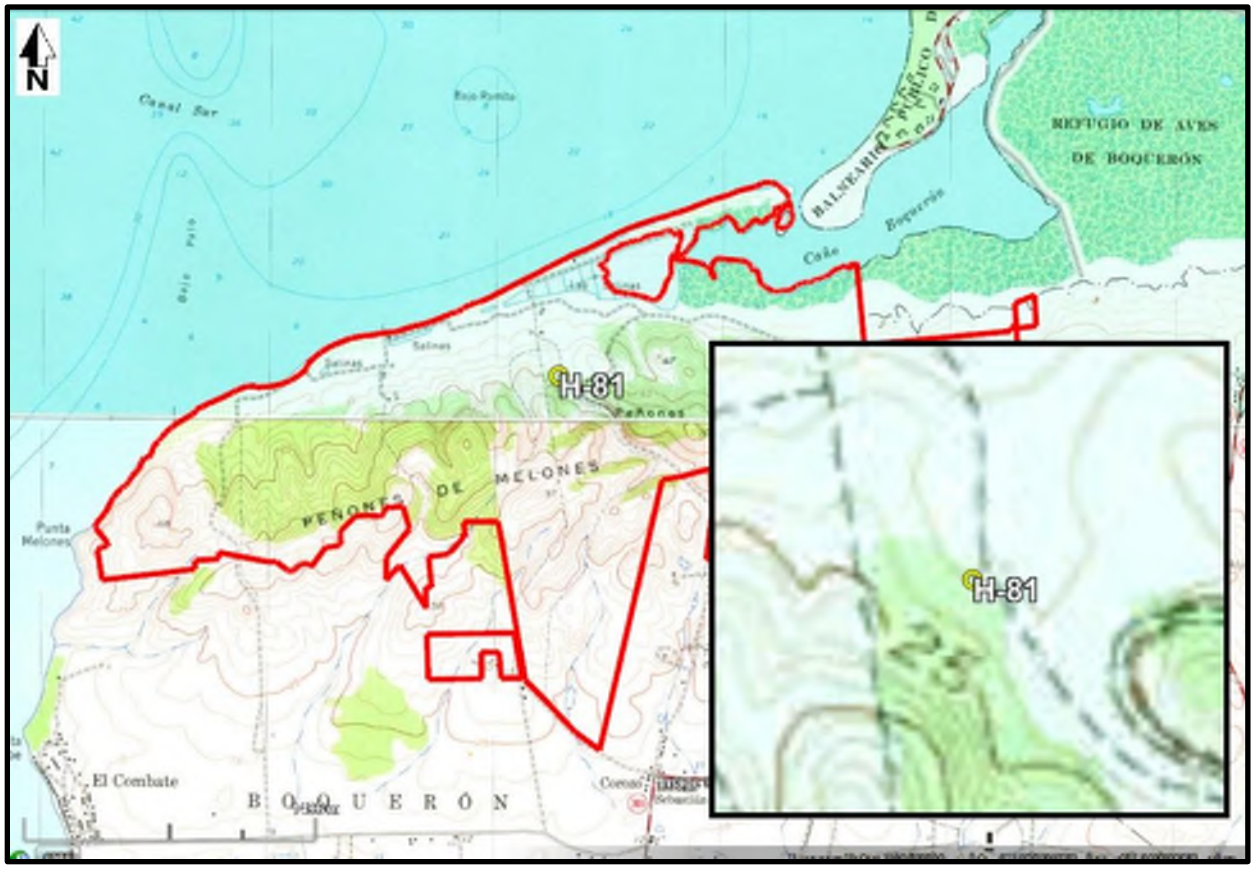


Figura 113. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-81.

Foto 174. Botellas en ladera de quebrada seca.

Foto 175. Fondo de botella localizada en ladera de quebrada seca.

Figura 114. Área de elemento H-81.

Área de elemento H-82, materiales históricos en varios pozos aledaños

Ubicado en el centro sur de la parcela 402-000-005-54, se le denomina elemento H-82 a una agrupación de pozos de prueba aledaños que resultaron positivos con la presencia de materiales históricos. Entre estos, se identificaron fragmentos de carbón, madera, materiales de construcción y metal entre los pozos 780, 781, 789 y 790, lo cual podría sugerir la presencia de una estructura demolida en el área. En adición, se identifica una concentración de piedras cilíndricas de origen indeterminado en el pozo 772 (Figuras 115 y 116). Estos pozos están localizados hacia el Oeste de un complejo de estructuras asociadas a alguna actividad agrícola el cual queda fuera del proyecto. Este complejo incluye varios silos subterráneos, una casona de concreto y varias estructuras de taller o almacenamiento (Fotos 176-179).

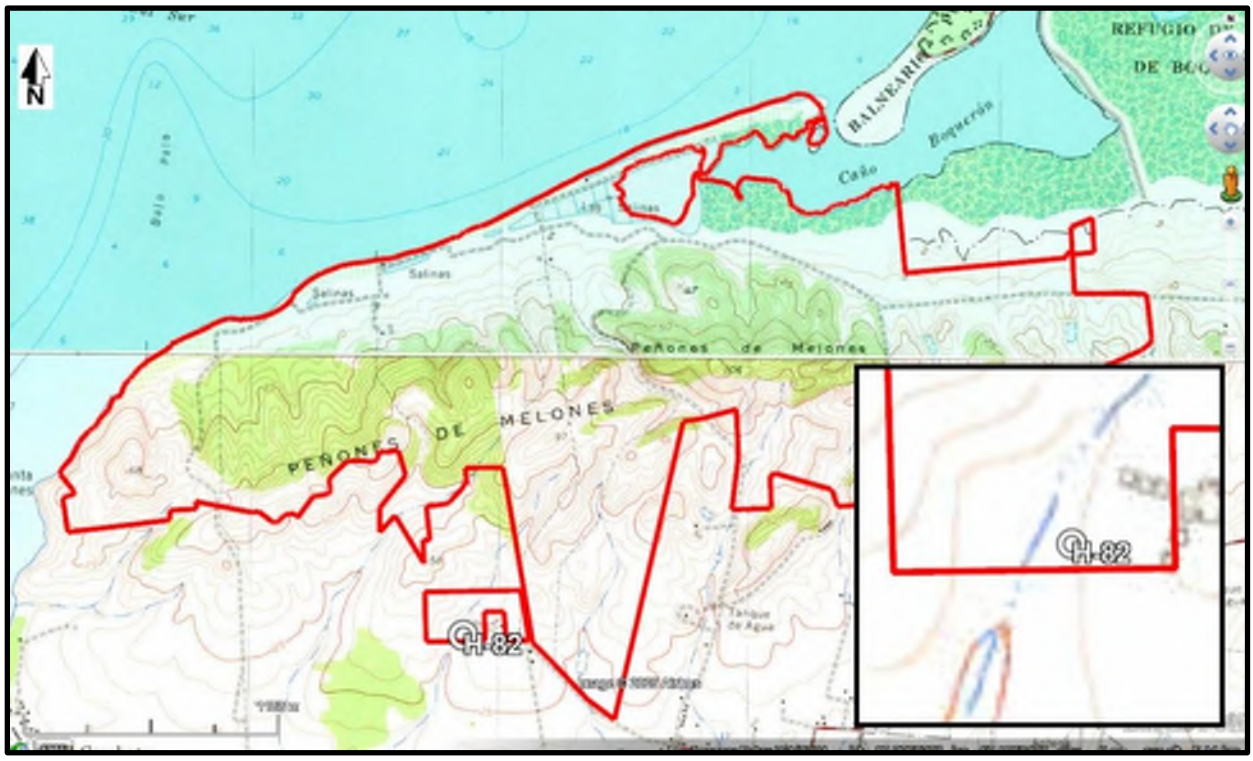


Figura 115. Mapa topográfico de 1984 ilustrando ubicación de H-82.

Foto 176. Piedras cilínricas de origen indeterminado identificadas en el pozo #772.

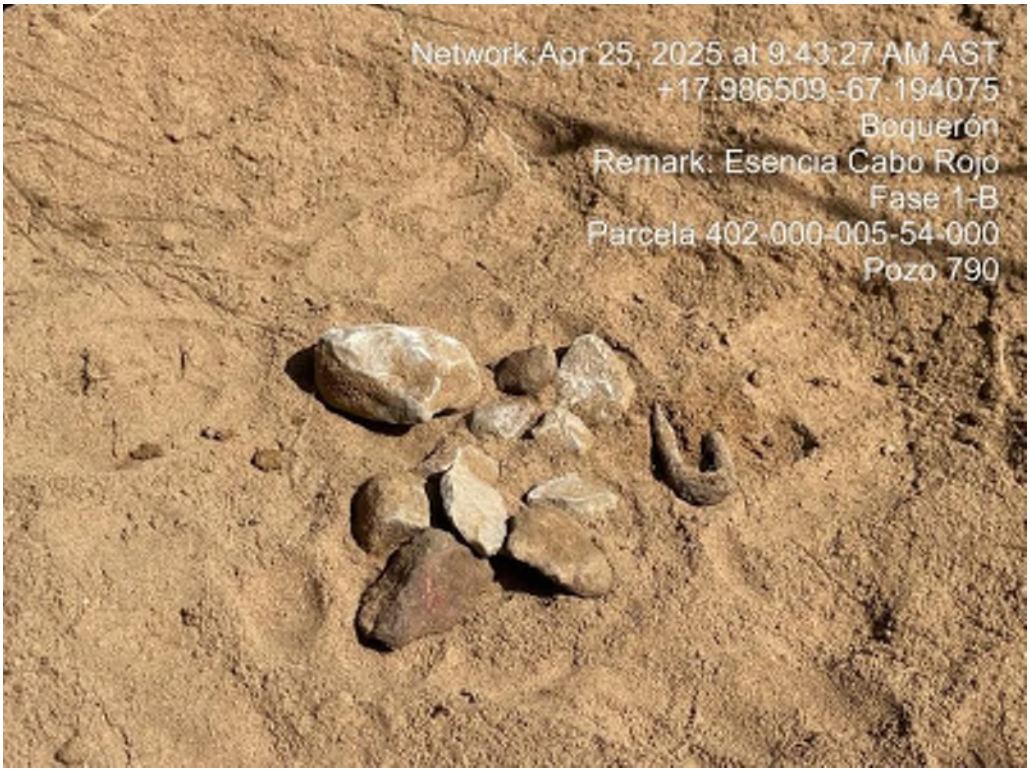


Foto 177. Material mixto identificad en el pozo #790.

Foto 178. Material histórico identificado en el pozo #789.

Foto 179. Concentración de material de construcción de concreto con gravilla demolida identificada en el pozo #781.

Figura 116. Elemento H-82, localización de pozos #780, #781, #789 y #790.

Hallazgos Indeterminados

Durante los recorridos de superficie se localizaron 7 hallazgos cuyo origen ni asociación histórica o prehisórica pudo ser determinada. Vea las descripciones incluidas en la tabla de Hallazgos Indeterminados (Figuras 117 y 118). La Figura 119 muestra la ubicación de los elementos indeterminados en un mapa topográfico USGS de 1984.

Número	# Parcela CRIM	Coordenadas	Descripción
U-1	402-019-327-37	17.9952092, -67.1972141	Excavación indeterminada, moderno
U-2	402-000-005-29-000	17.98764, -67.18808	Linea de piedras en camino. Cronología y procedencia indeterminada
U-3	Parcela 55 402-009-327-29-000	17.997572, -67.199675	Posible dique o muro de piedra. Cronología indeterminada
U-4	379-089-327-76-000	18.002324°, -67.195256°	Capa concentrada de material carbonizado
U-5	379-089-327-77-000	18.002034°, -67.195949°	Montículos con material de carbón meteorizado presente en la superficie
U-6	402-000-005-01-000	18.001873°, -67.190402°	Mancha de carbón en el pozo #607
U-7	402-000-005-28	17.988733°, -67.190169°	Concentración moderada de madera carbonizada

Figura 117. Tabla de hallazgos indeterminados ubicados en el área del proyecto.

Código ID	Código SHPO	Código ICP	Referencia
U-1	-	-	Sitio identificado por nosotros
U-2	-	-	Sitio identificado por nosotros
U-3	-	-	Sitio identificado por nosotros
U-4	-	-	Sitio identificado por nosotros
U-5	-	-	Sitio identificado por nosotros
U-6	-	-	Sitio identificado por nosotros
U-7	-	-	Sitio identificado por nosotros

Figura 118. Tabla que muestra elementos prehistóricos hallados asociados con sitios identificados en los archivos de SHPO e ICP.

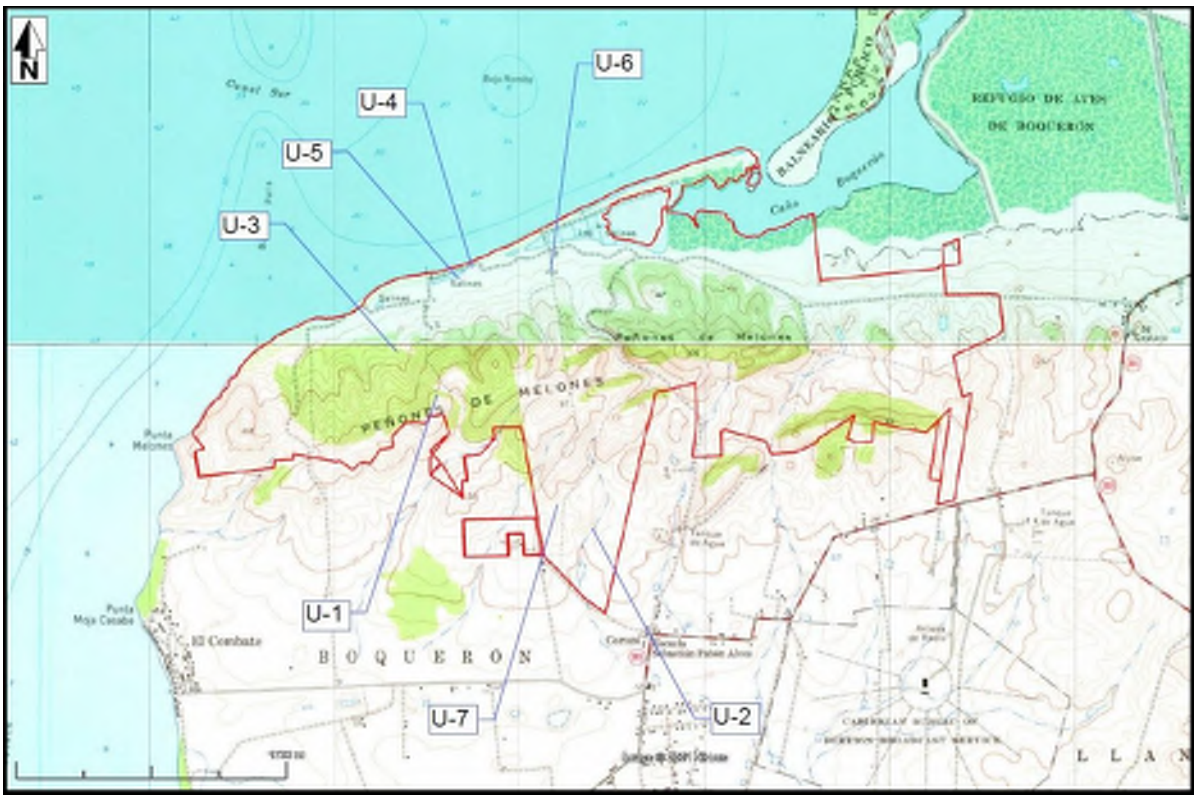


Figura 119. Mapa del USGS ilustrando la ubicación de los sitios indeterminados (U) 1 al 7.

U-1, excavacion indeterminada.

Localizado cerca del tope de una de las lomas más altas de los Peñones de Melones, donde es evidente que ha habido un impacto considerable de movimiento de terreno con maquinaria pesada, este hallazgo consiste en una excavación cuadrada en la superficie de piedra caliza. La misma está ubicada en las coordenadas 17.9952092, -67.1972141 (Figura 120; Fotos 180-181), y tiene unas dimensiones de 3m x 3m, y una profundidad visible de 1.80m. En el fondo, se nota la presencia de material de relleno y basura moderna, por lo cual es difícil determinar si tiene mayor profundidad. Hay varios árboles creciendo desde el fondo que rellenan casi todo el espacio de la excavación. La presencia de postes eléctricos de concreto a lo largo del camino que corre hacia el noreste sugiere que está excavación se pudo haber realizado para la instalación de infraestructura eléctrica asociada. Según fotos aéreas del área, la excavación se realizó entre el 2017 y 2018.

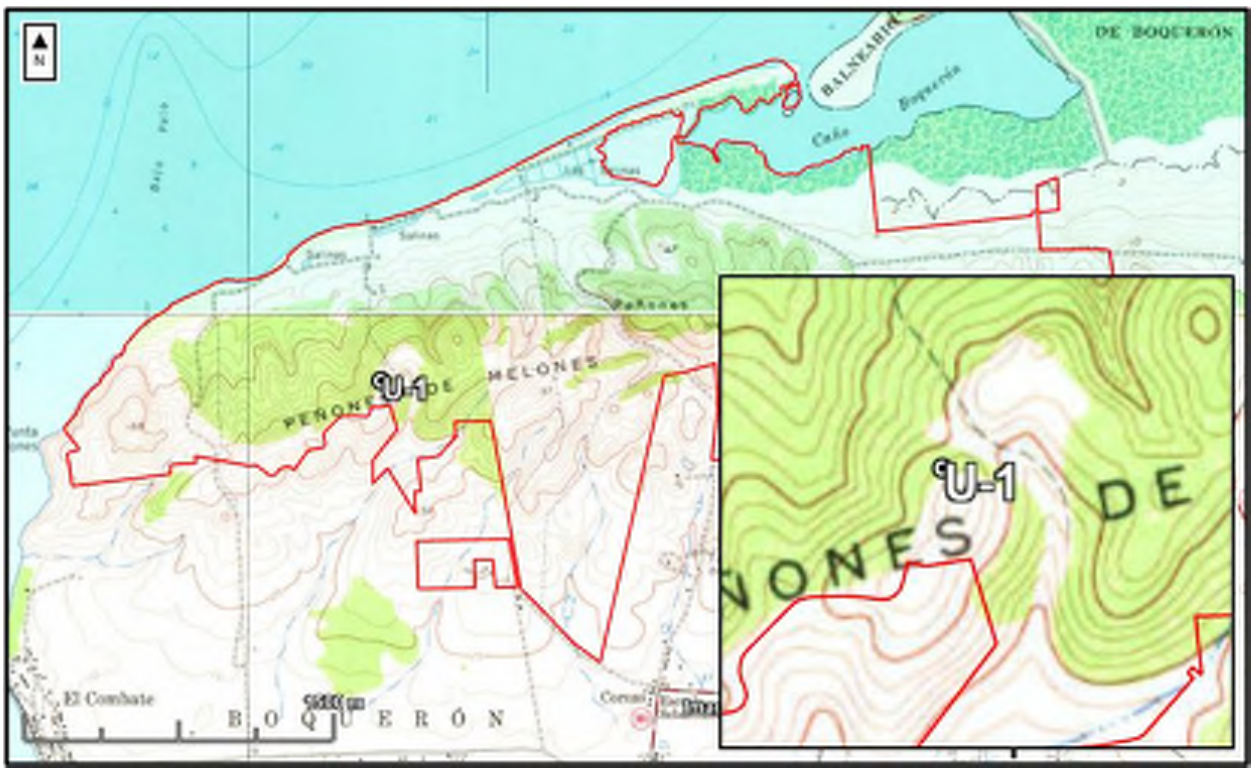


Figura 120. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio U-1 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 180. Excavación indeterminada.

Foto 181. Excavación indeterminada.

U-2, línea de piedra indeterminada

Cruzando uno de los caminos que atraviesa la sabana boscosa al sur de los Peñones de Melones, se identificó una hilera de piedras expuestas sobre el camino. Está ubicado en las coordenadas 17.98764, -67.18808 (Figura 121; Fotos 182-183). La misma está compuesta por piedras de diversos aspectos y tamaños por lo que no parece ser una vena natural. En adición, el color y la textura del terreno varían entre el Este y el Oeste de la hilera, consistiendo en una arcilla polvorienta suelta con color Munsell gris pálido, 10YR 7/2 en el lado Este y una arcilla polvorienta compacta con color Munsell 10YR 5/1 hacia el Oeste. La hilera de piedra tiene unas dimensiones visibles de 2.40 (N-S) x75cm (E-O), mientras que el área de suelo gris se extiende a 1m hacia el Oeste de la hilera de piedra. En el plano topográfico de 1938 no se identifica ninguna estructura en el área, ni tampoco en los planos históricos subsiguientes. Cronología y procedencia indeterminada.

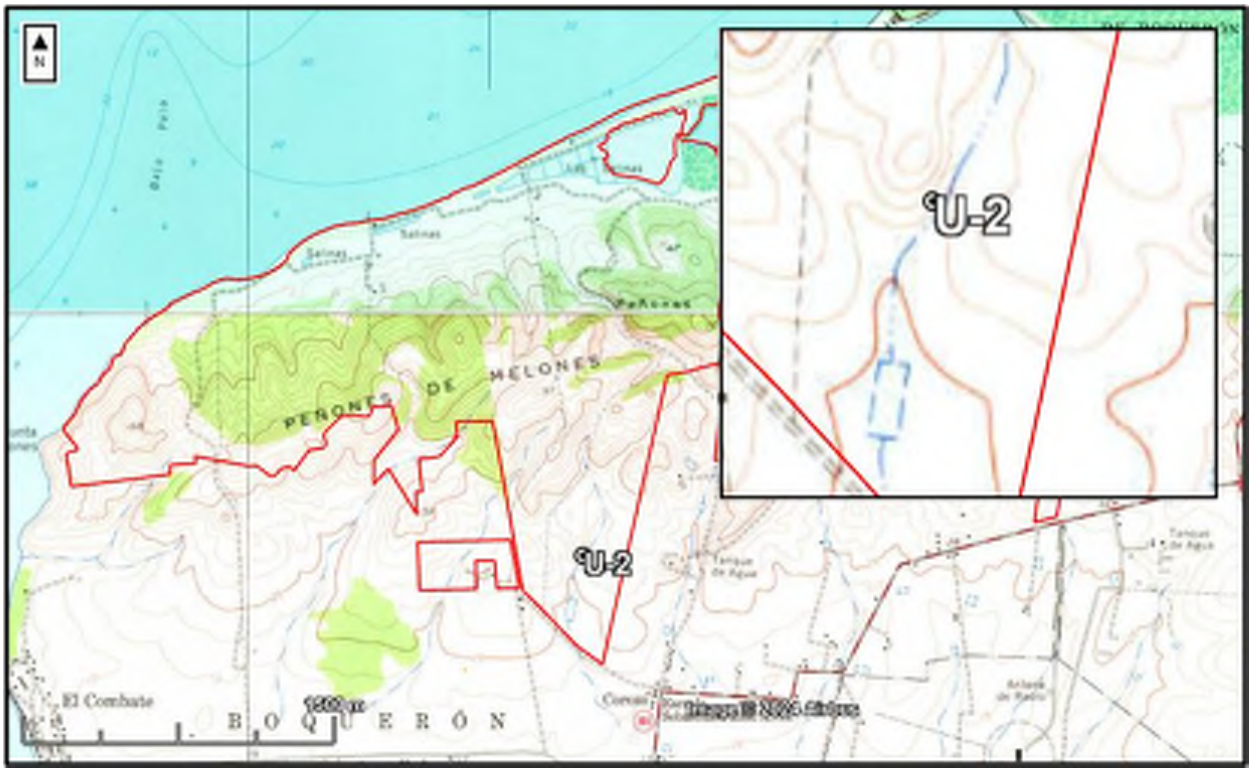


Figura 121. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio U-2 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 182. Línea de piedras.

Foto 183. Línea de piedras.

U-3, posible represa o dique de piedra

Cruzando una de las quebradas estacionales secas que corren en dirección general de Sur a Norte desde las laderas de los Peñones de Melones hacia el llano costero del norte, se identificó una acumulación de piedras que forman lo que aparenta ser una represa (Figura 122; Fotos 184-185). La misma está compuesta por piedras de diversos aspectos y tamaños sobrepuestas de ladera a ladera y con un tope relativamente nivelado. La altura de la represa (dique o muro) en el centro de la quebrada es de 1.20m mientras que el ancho del tope es de aproximadamente 5.5m. El elemento está ubicado en las coordenadas 17.997572, -67.199675 (Figura 98). En ninguno de los mapas topográficos históricos se identifica estructura alguna en el área. Cronología indeterminada.

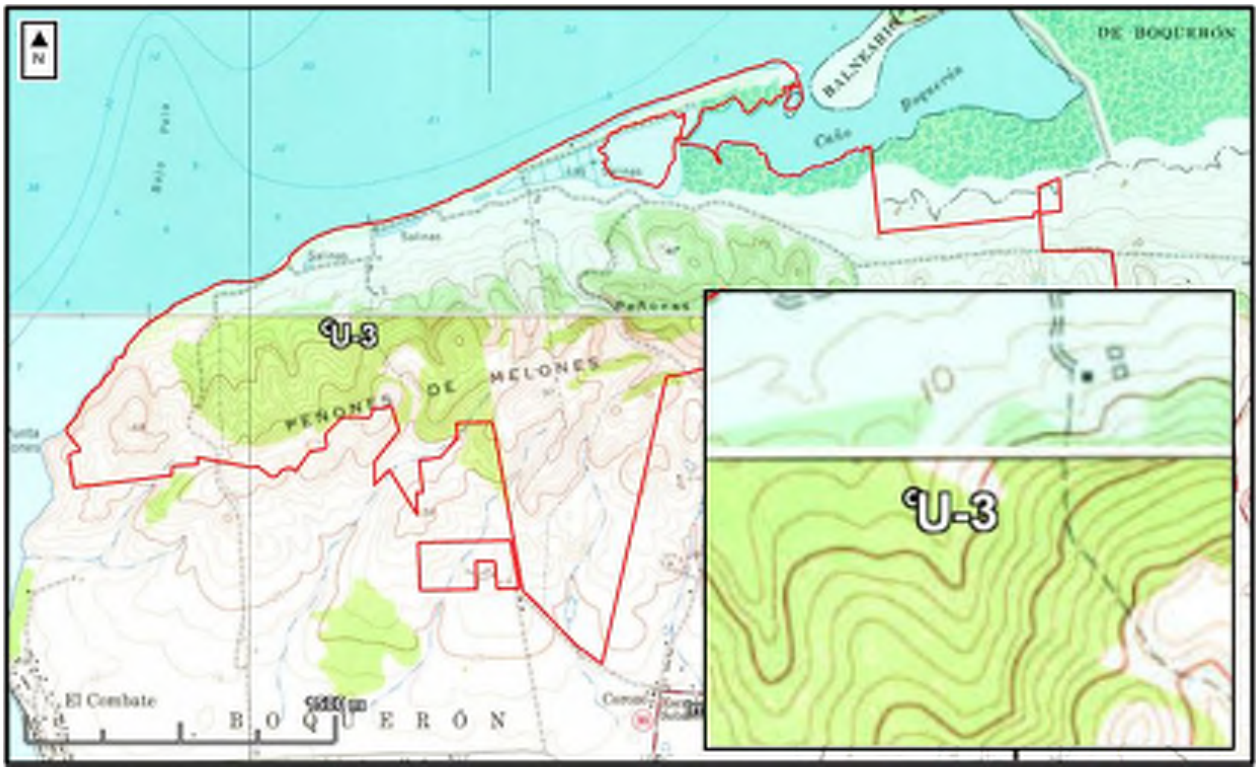


Figura 122. Mapa topográfico mostrando ubicación del sitio U-3 y el perímetro del proyecto en línea roja.

Foto 184. Dique o muro de piedra.

Foto 185. Dique o muro de piedra.

Área de elemento U-4, montículos con presencia de material carbonizado

Ubicado en la parcela 379-089-327-76-000, en el área del humedal/salitral con material marino meteorizado disperso en la superficie, el pozo #393 resultó negativo a la presencia de material de interés arqueológico. Sin embargo, hay varios montículos con material vegetativo descompuesto hacia el Este y Sur. Se realiza un pozo adicional sobre uno de los montículos (aproximadamente 2m al este del pozo #393), y se denomina pozo #393M (Figuras 123 y 124; Fotos 186-188). Aunque el mismo resulta negativo en términos de material marino, cerámico o histórico, se identificó una capa concentrada de material carbonizado a los 18cm de profundidad. Se detiene la excavación para evitar impactar el posible elemento. Al momento, no se pudo determinar si dichos montículos son resultado de deposiciones y quema de desecho vegetativo en tiempos modernos, o elementos de acumulación de carbón de fogones prehistóricos. Esta área merece ser considerada de interés para cualquier decisión que se tome en cuanto a procesos de estudios arqueológicos adicionales, y de conservación de recursos culturales.

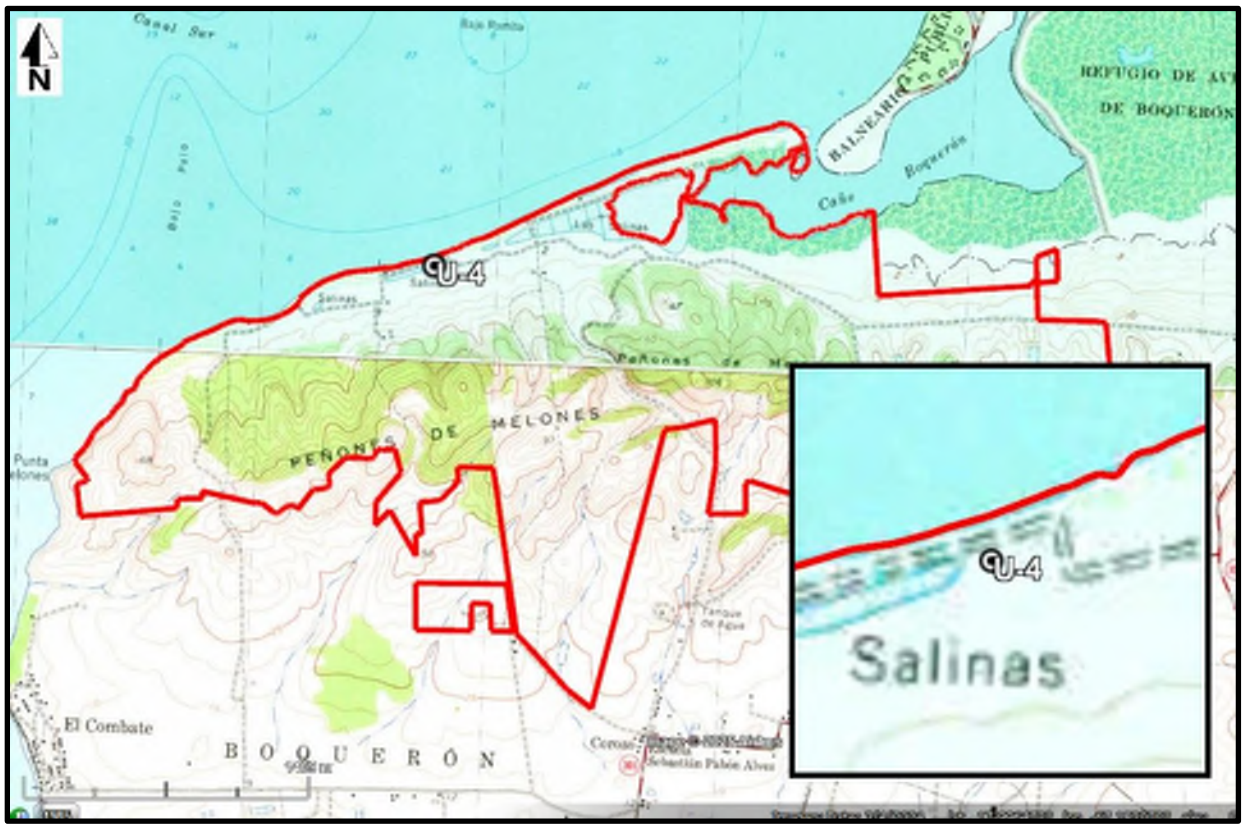


Figura 123. Mapa topográfico de 1984 mostrando ubicación del sitio U-4.

Foto 186. Montículos con concentración de carbón.

Foto 187. Mancha de carbón, Pozo #393M

Foto 188. Pozo #393M

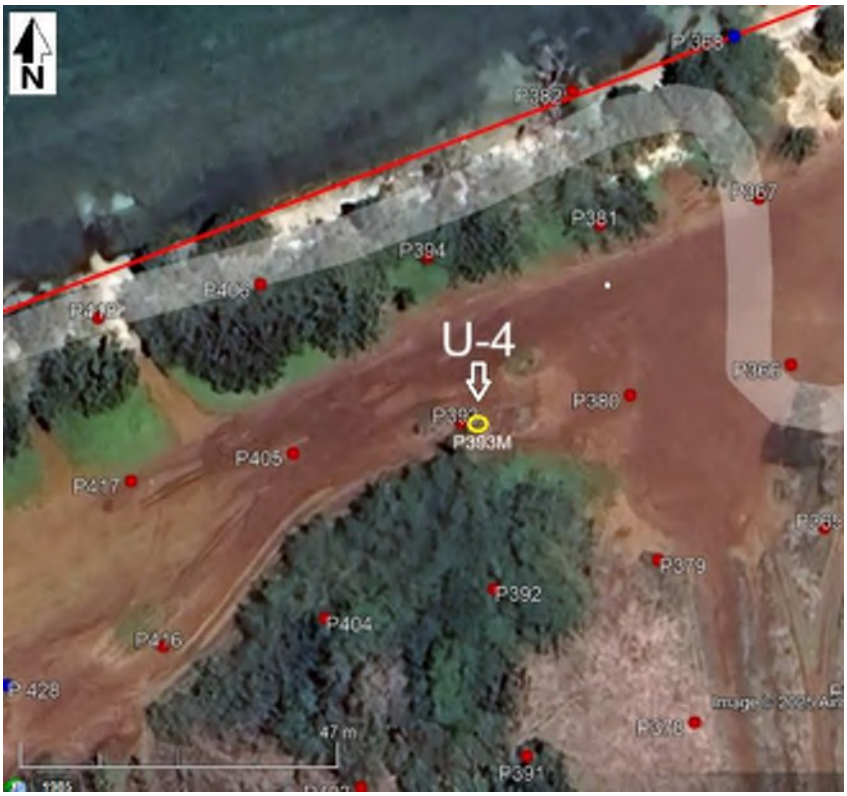


Figura 124. Círculo amarillo muestra área de U-4 y pozo #393M, montículos con presencia de carbón.

Área de elemento U-5, montículos con presencia de carbón meteorizado en la superficie

Los pozos de prueba realizados en los alrededores del elemento identificado en la Fase 1-A como P-12, resultaron negativos a la presencia de material de interés arqueológico. Sin embargo, hacia el Oeste, en el área del humedal/salitral con material marino meteorizado disperso en la superficie hay varios montículos con material de carbón meteorizado presente en la superficie (Figuras 125 y 126; Fotos 189-190). En los mismos, no se identifica presencia de material marino, cerámico o histórico. No se realizó excavación para evitar impactar el elemento. Al momento, no se pudo determinar si dichos montículos son resultado de deposiciones y quema de desecho vegetativo en tiempos modernos, o elementos de acumulación de carbón de fogones prehistóricos.

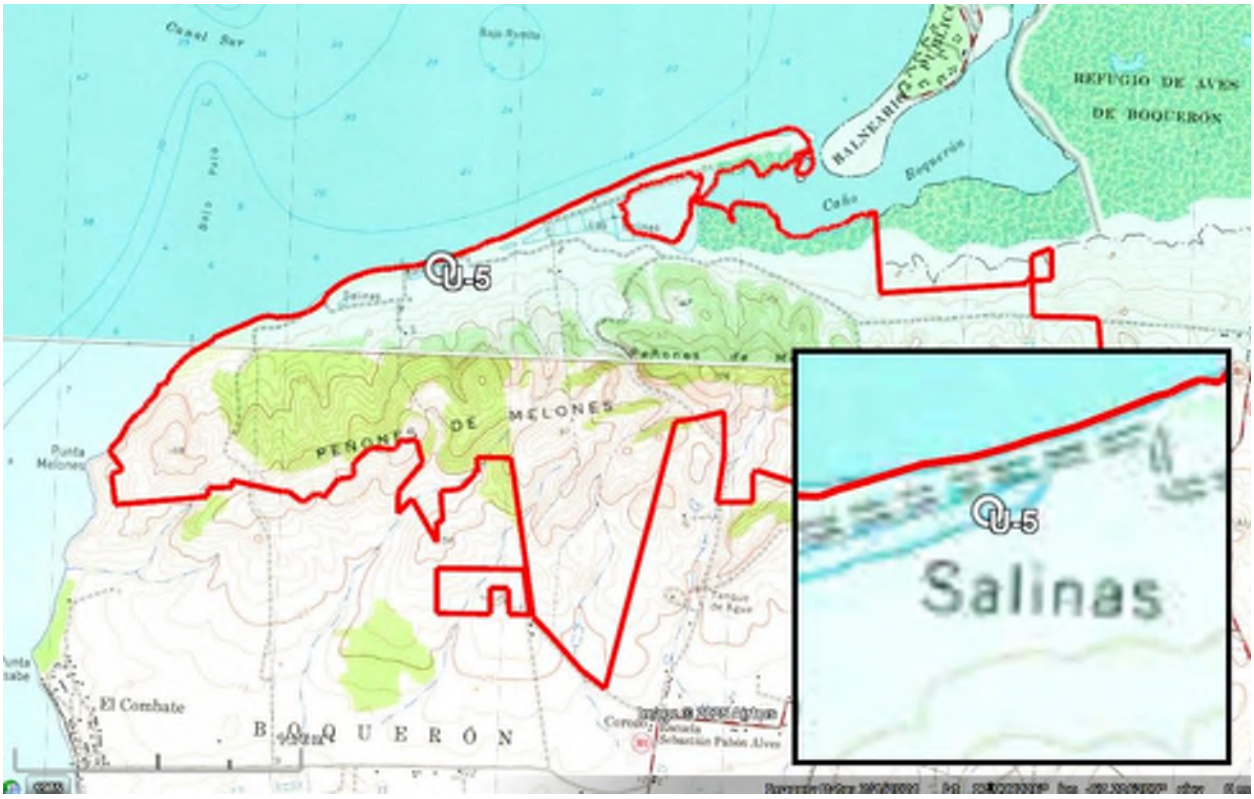


Figura 125. Mapa topográfico de 1984 mostrando ubicación del sitio U-5

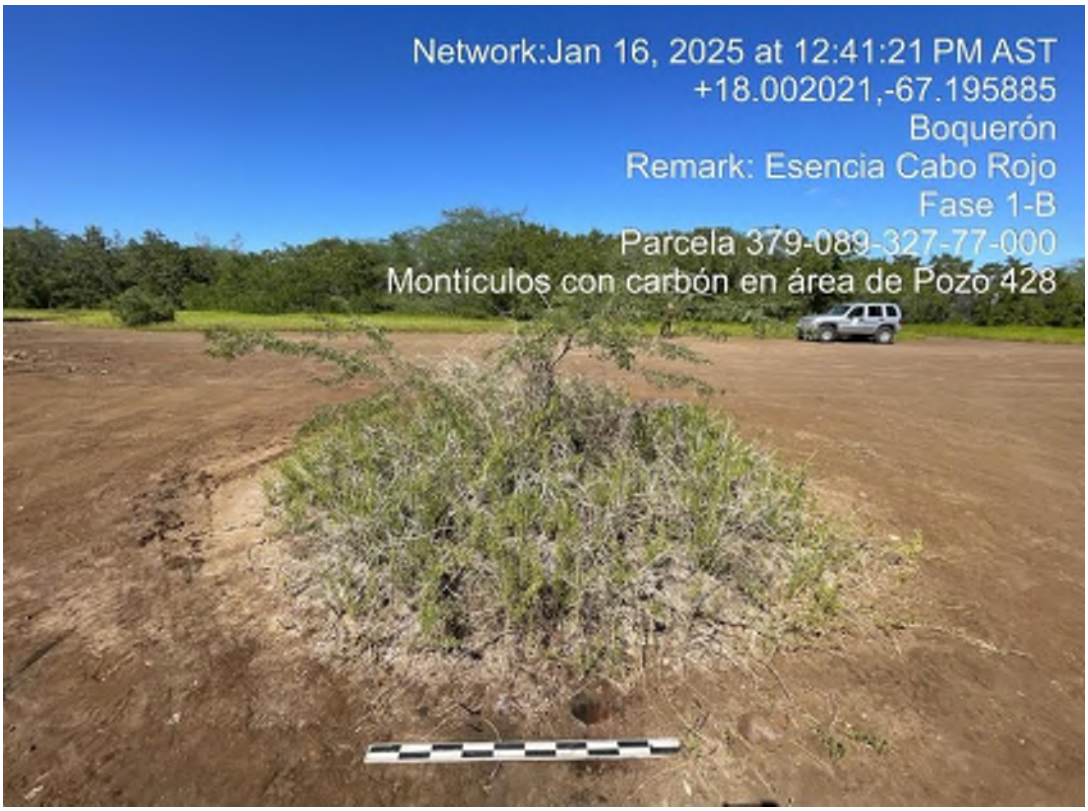


Foto 189. Montículos con carbón en área de pozo #428.

Foto 190. Mancha de carbón en superficie cerca de Pozo #428.

Figura 126. Área de U-5, montículos con presencia de carbón en superficie

Elemento U-6, mancha de carbón de origen indeterminado.

Ubicado al Sur del complejo de elementos históricos identificados en la Fase 1-A como H-7 a H-11 se identificó, en el pozo 607, una mancha de carbón de origen indeterminado (Figuras 127 y 128; Fotos 191-195). A pesar de que no se identifican materiales históricos ni marinos asociados, su cercanía al complejo de estructuras lo hacen un elemento de interés.

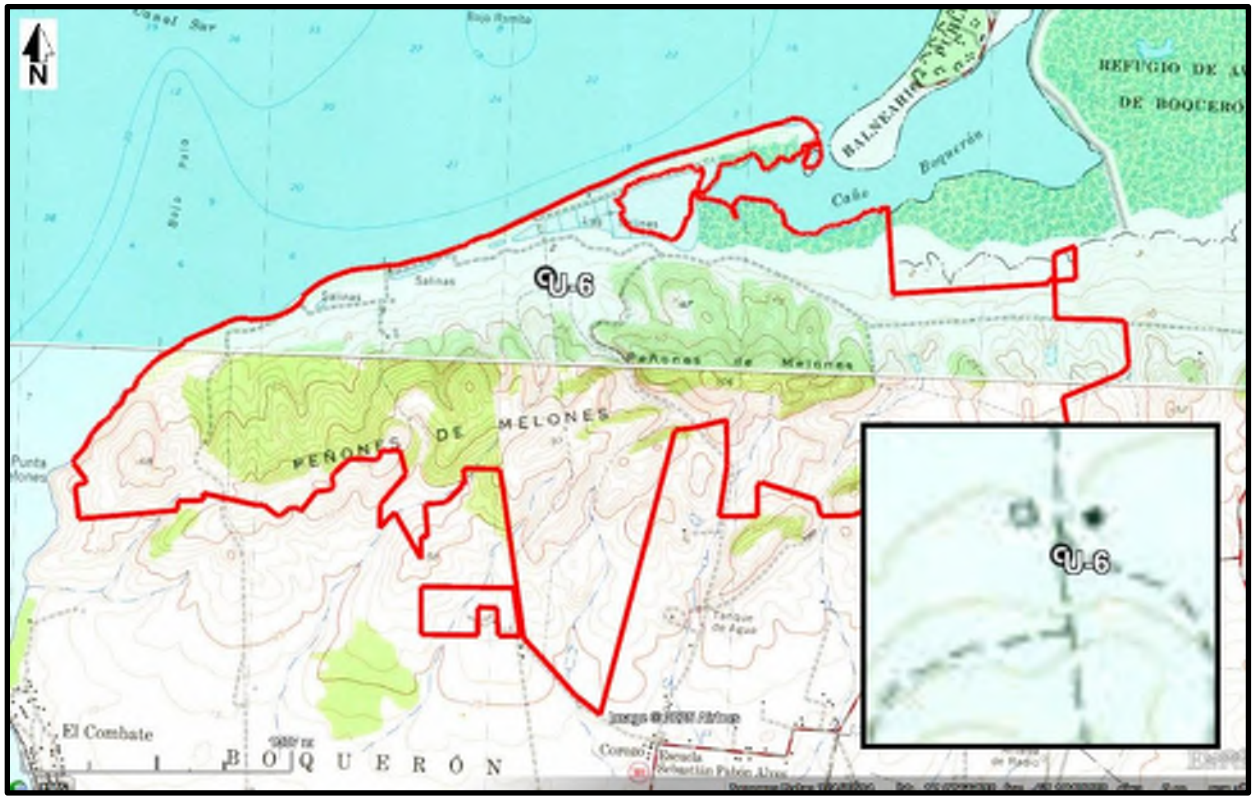


Figura 127. Mapa topográfico de 1984 mostrando ubicación del sitio U-6.

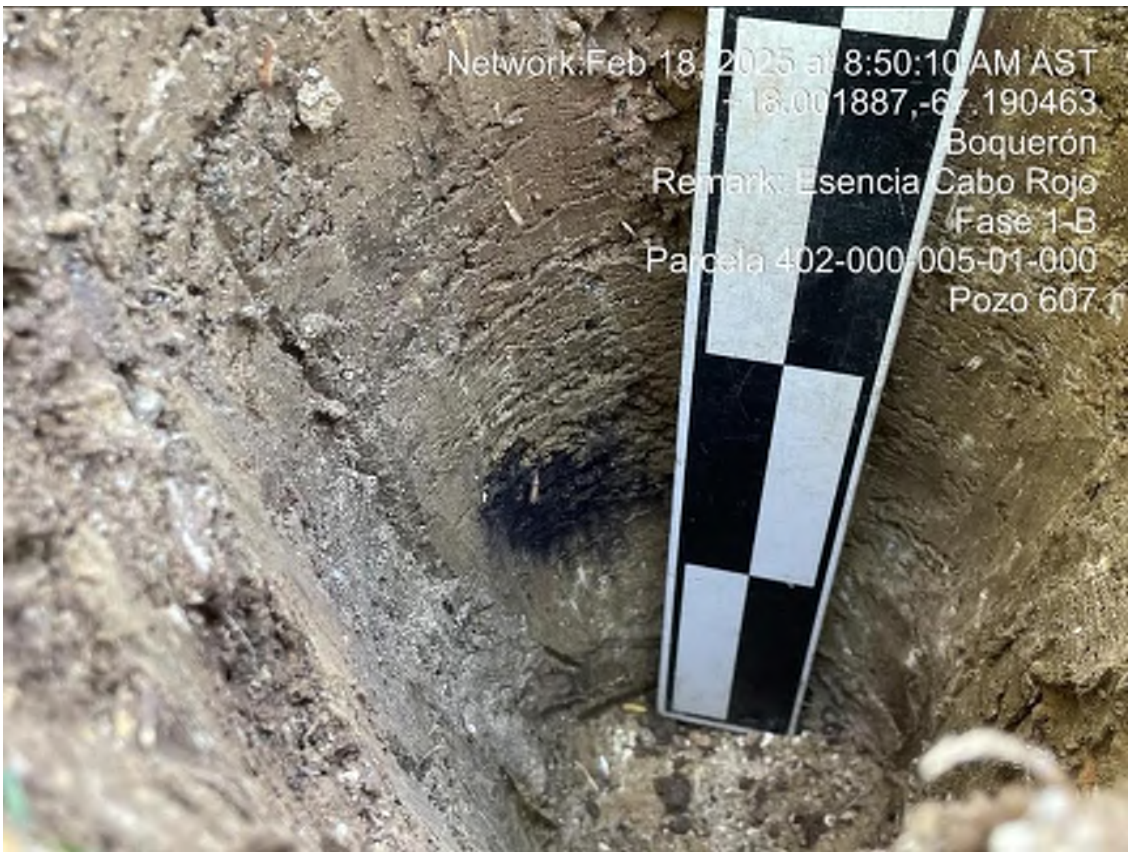


Foto 191. Mancha de carbón (30cm de profundidad) identificada en pozo #607.

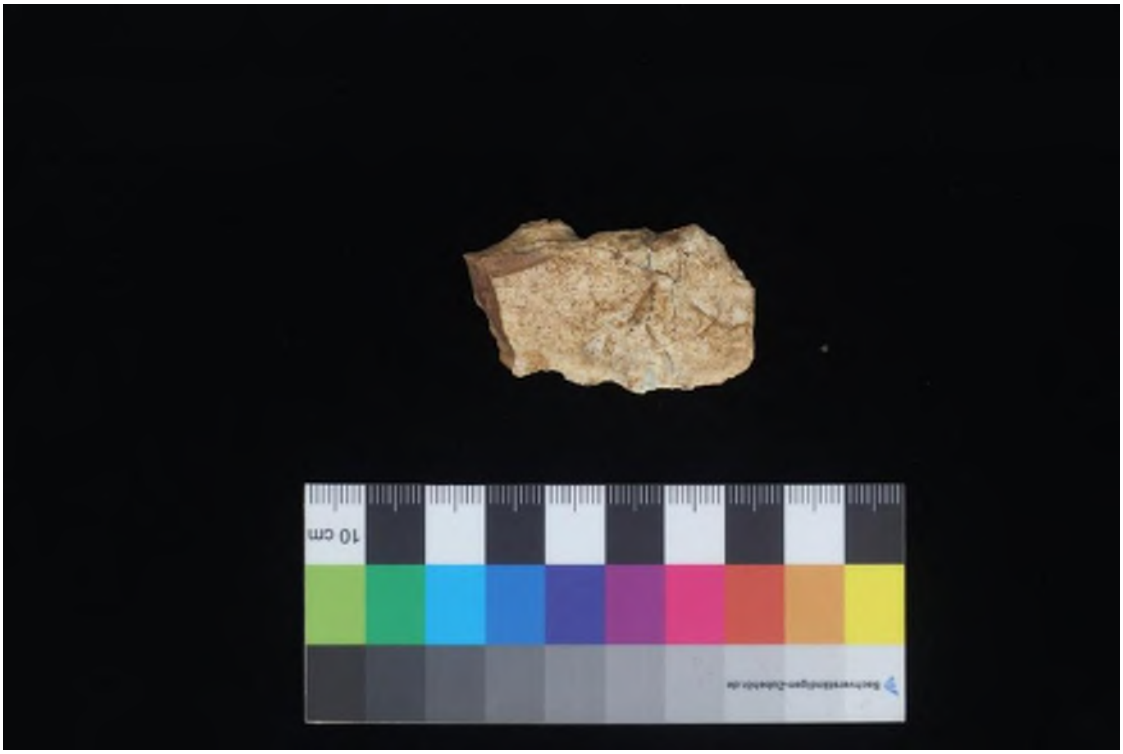


Foto 192. Documentación en laboratorio de material lítico.

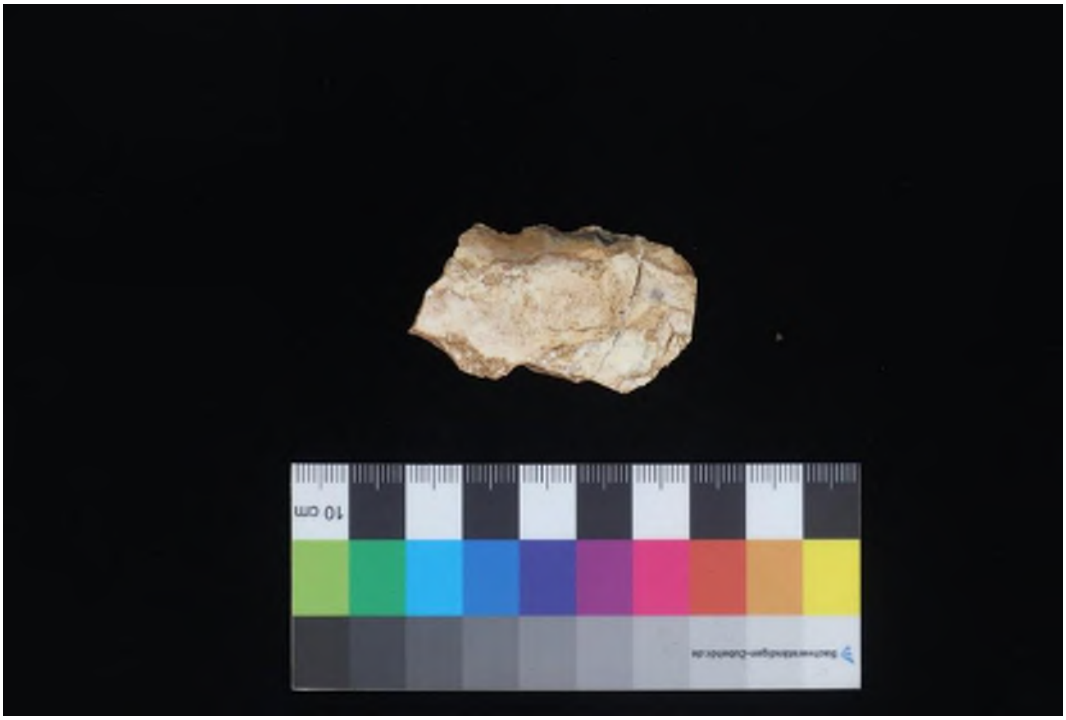


Foto 193. Documentación en laboratorio de material lítico.

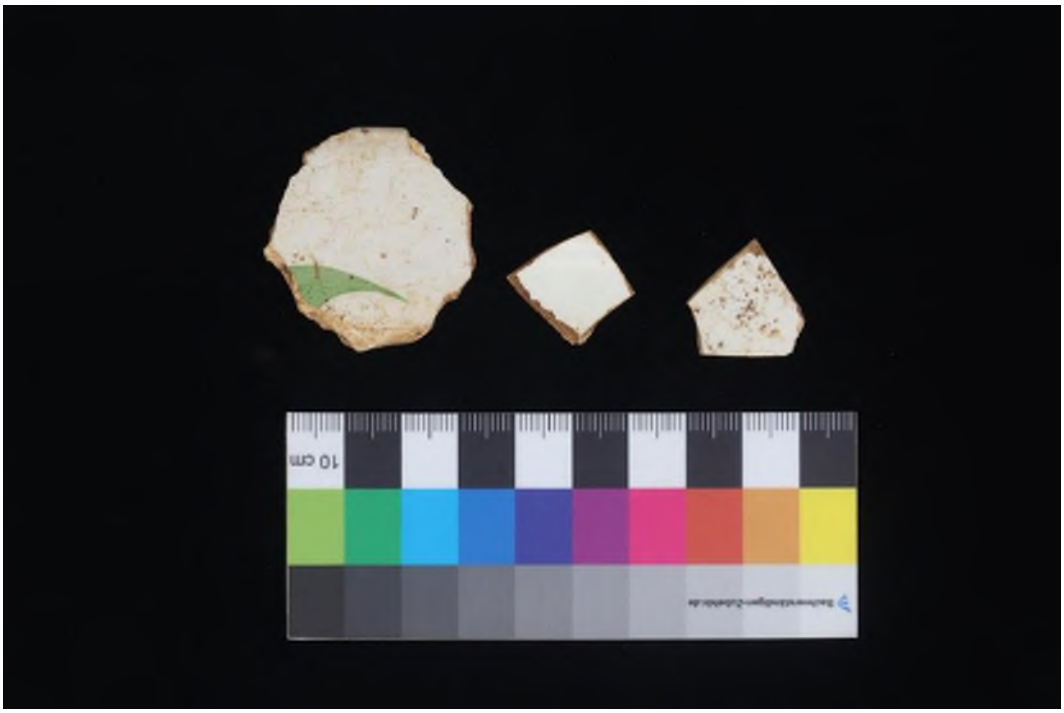


Foto 194. Documentación en laboratorio de material cerámico histórico.

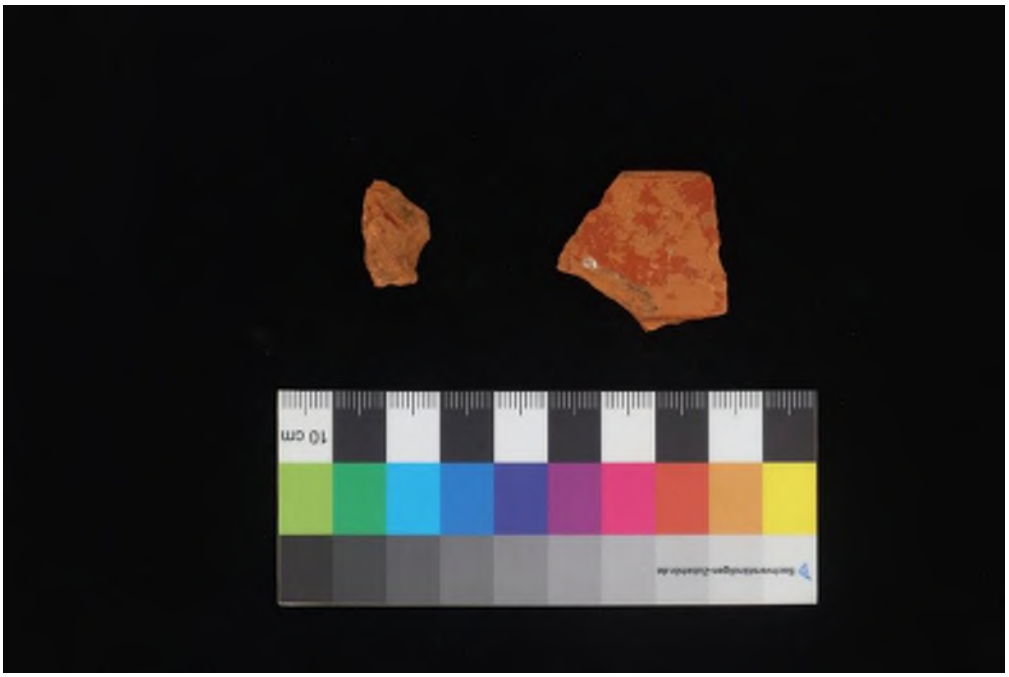


Foto 195. Documentación en laboratorio de material histórico.

Figura 128. Localización de Elemento U-6 y pozo #607.

Elemento U-7, concentración moderada de madera carbonizada entre 10-30cm en Pozo 691

Ubicado en la parcela 402-000-005-28, el pozo #691 resultó positivo con la presencia de una concentración moderada de madera carbonizada entre 10-30 cm (Figuras 129 y 130; Foto 196). A pesar de no haber identificado material adicional de interés arqueológico en los pozos aledaños, la presencia de una capa de material carbonizado resulta de interés al ser un posible remanente de área de fogón u otra actividad antropogénica.

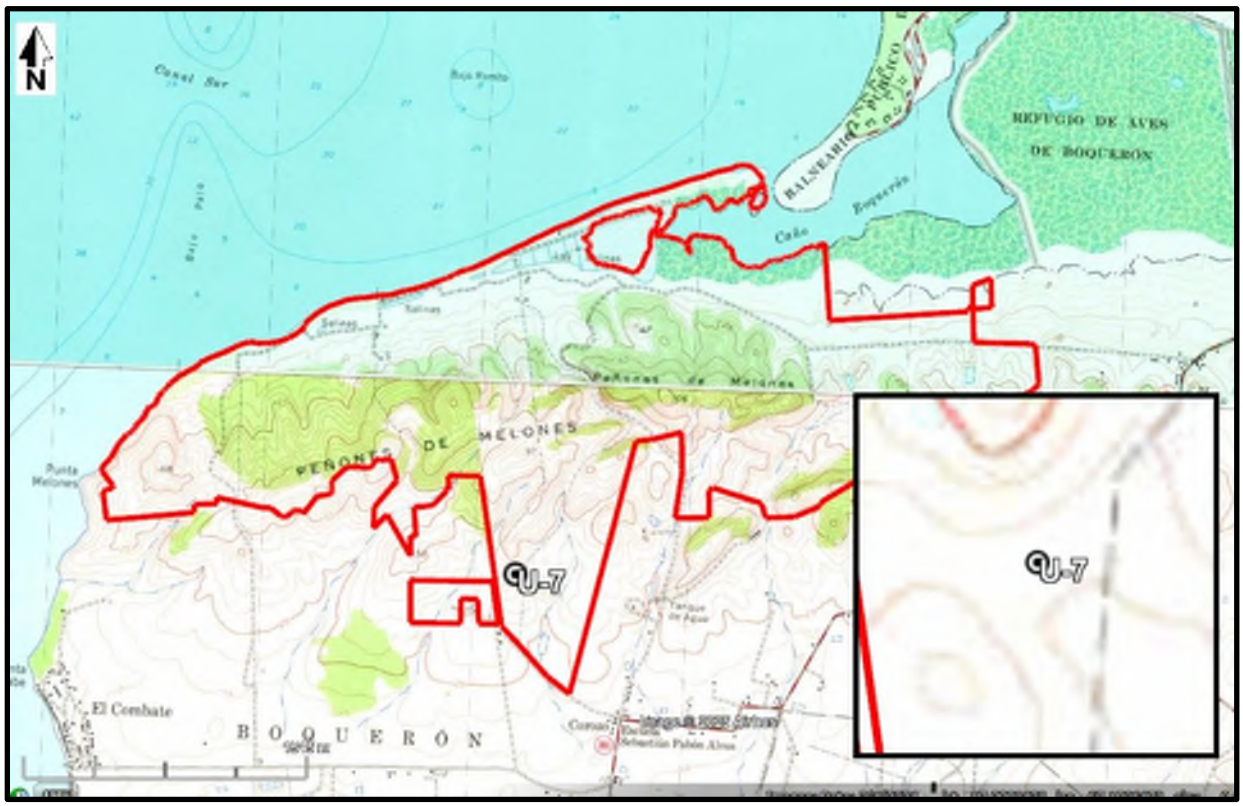


Figura 129. Mapa topográfico de 1984 mostrando ubicación del sitio U-7.

Foto 196. Pozo #691

Figura 130. Localización de Elemento U-7 y pozo #691.

II. Recapitulación general, conclusiones y recomendaciones

En cuanto al Instituto de Cultura Puertorriqueña (ICP), según el "*Reglamento para la radicación y evaluación arqueológica de proyectos de construcción y desarrollo*", los objetivos de una Fase IA-IB son los siguientes (IA 1 a la 4, IB 5 a la 9):

1. Identificar la presencia de recursos arqueológicos conocidos dentro de los límites o en la periferia del área de estudio.

2. Evaluar las posibilidades de que existan recursos arqueológicos no conocidos dentro de los límites o en la periferia del área de estudio.

3. Definir el impacto que causaría el proyecto sobre los recursos arqueológicos conocidos o potenciales que se encuentren en el área de estudio.

4. Proporcionar recomendaciones debidamente fundamentadas para la realización de estudios arqueológicos posteriores, cuando se considere necesario.

5. Localizar los recursos arqueológicos previamente identificados en la Fase IA.

6. Descubrir cualquier otro recurso arqueológico que se encuentre bajo la superficie del área de estudio.

7. Realizar el análisis de cualquier material u objeto arqueológico recuperado.

8. Identificar dentro del área de estudio cualquier estructura, edificación, obra de ingeniería, ruina, arte rupestre, u otro.

9. Ofrecer recomendaciones para llevar cabo fases de estudio arqueológico subsiguientes.

En cuanto a la Oficina Estatal de Preservación Histórica de Puerto Rico (PRSHPO o SHPO), el objetivo principal de la Fase I es determinar la presencia de restos arqueológicos o históricos, y si dichos restos existen, determinar si pueden ser susceptibles de su inclusión en la Registro Nacional de Lugares Históricos.

A manera de resumen para propósitos de la presente sección, y según vimos en detalle a lo largo de los tres tomos que componen el cuerpo principal de la investigación, la cabida territorial aproximada de la finca de 1,587 cuerdas cubre una extensa región de ecosistema de bosque seco xerofítico que incluye litoral costero, playas, zonas de manglar, lagunas salobres, montañas, colinas, y pequeños vallecillos. Debido a estas particularidades, el recorrido de superficie fue completado mediante una metodología

particular para cada área, haciendo énfasis en las zonas de acceso, los caminos, los topes de las colinas, las simas de las colinas y las diferentes regiones geográficas. De esta forma, el recorrido de superficie fue completado de dos maneras: en las áreas llanas fue completado con un cuadriculado cartesiano siguiendo la vegetación y los elementos geográficos; y en áreas inclindas fue realizado de acuerdo a dichas particularidades geográficas, teniendo en cuenta las limitaciones y barreras físicas, siguiendo transectos no lineales. Esto fue documentado en detalle en el Tomo I de la presente investigación, con sus consiguientes mapas de recorridos principales, y fue un proceso que se extendió durante más de un año (2023-2024). Luego de que el grueso del recorrido fuera completado, numerosas visitas adicionales fueron completadas para expandir la documentación de sitios previamente identificados, para tratar de localizar sitios previamente documentados que no fueron localizados inicialmente, y para identificar estructuras y anomalías presentadas en mapas y fotografías aéreas históricas. Posteriormente entre noviembre de 2024 y julio de 2025 se completaron las excavaciones en el subsuelo de Fase IB, según presentado en detalle en el Tomo II de la presente investigación. Durante esa etapa de trabajo se completaron además recorridos de superficie adicionales. La prospección de campo se extendió literalmente durante dos años de manera prácticamente ininterrumpida.

La metodología particular tanto para el recorrido como para los pozos de prueba puede verse en detalle en los respectivos tomos I y II (y sus apéndices, incluyendo colaboración de la arqueóloga Tamara González Vega con análisis LiDAR, y análisis de probabilidad estadística de sensitividad), y es demasiado extensa para repetirla en las conclusiones. Instamos a quienes quieran aquilatar los límites y alcances de la metodología a referirse a los respectivos tomos. Siguiendo la metodología documentada, fueron excavados un total de 868 pozos de los cuales 142 resultaron positivos en cuanto a la presencia de material de interés arqueológico. De manera general, en total fueron documentados mediante el recorrido de superficie y las excavaciones en el subsuelo los siguientes hallazgos:

1. **<u>82 sitios prehistóricos</u>**, todos ellos concheros con diferentes niveles de concentración y densidad (uno de ellos con cerámica), agrupados con la

nomenclatura desde el P-1 hasta el P-77. Algunos concheros están ubicados en topes de lomas, otros en el litoral costero y otros en diferentes áreas geográficas de la finca. Algunos de estos sitios coinciden o están muy cerca de algunos de los recursos culturales previamente documentados en el área.

2. **82 sitios históricos**, agrupados con nomenclatura desde el H-1 hasta el H-82. Los sitios varían en cuanto a composición y tipología, incluyendo estructuras del siglo 19 (pozos, algibes, posibles zapatas), residuarios del siglo 19, estructuras del siglo 20 asociadas a la industria agrícola y ganadera (abrevaderos, molinos de viento para pozos de agua), y estructuras varias del siglo 20 asociadas a casas, zapatas, canales, muelles, muchos asociados o posiblemente asociados con la industria de la extracción de sal en el área. Al igual que en el caso de los recursos prehistóricos, algunos de estos sitios coinciden o están muy cerca de algunos de los recursos culturales previamente documentados en el área.

3. **7 estructuras de origen indeterminado**, incluyendo una excavación en la piedra caliza, una calzada de piedra, un dique de piedras en un área de escorrentía pluvial, y 4 áreas con presencia de carbón o materiales carbonizados.

En cuanto al resumen del contexto prehistórico de la finca, el registro documental es claro en cuanto a la notable sensitividad arqueológica del área general y del área de la finca en particular. De hecho, Cabo Rojo es el municipio de la isla con mayor cantidad de sitios arqueológicos documentados hasta el momento, desde sitios del periodo arcaico hasta el periodo agroceramista taíno. La amplia presencia de costa, los fértiles valles aluviales, las zonas de acceso a islas vecinas, áreas de manglar, áreas de lagunas, entre otras características geográficas hacen de esta área una idónea para su uso por parte de grupos humanos. En adición a las diferentes zonas de explotación alimentaria y acceso a recursos, los topes de las lomas dentro del área del proyecto ofrecen una excelente visibilidad a las zonas periferales, lo cual representa una característica positiva adicional para su uso por parte de grupos humanos.

Según presentamos en detalle en el Tomo 1, varios proyectos de desarrollo urbano han sido propuestos para el área de la finca cuyos informes se encuentran disponibles en los archivos tanto de ICP como de SHPO. Un total de 9 informes pudieron ser localizados y consultados en dichas agencias, que son los siguientes, según analizados en detalle el el Tomo 1: ICP/CAT-CR-02-24-01 (SHPO CR0057), Evaluación arqueológica Fase IA-IB, *Sistema de Disposición de Aguas Usadas*, por Osvaldo García Goyco en 2002; ICP/CAT-CR-94-09-01, Evaluación arqueológica Fase IA, *Desarrollo turístico*, por Jaime G. Vélez Vélez en 1994; ICP/CAT-CR-95-09-06, Evaluación arqueológica Fase IB, *Desarrollo Turístico*, por Jaime G. Vélez Vélez en 1995; ICP/CAT-CR-87-02-02, Evaluación arqueológica Fase IA-IB, *proyecto de solares de Doña María Fas Fagundo*, por Antonio Ramos y Ramírez de Arellano en 1987; ICP/CAT-CR-07-28-07, Evaluación arqueológica Fase IA, *Plan Maestro Bahía Campomar*, por Eduardo Questell Rodríguez en 2007; ICP/CAT-CR-08-30-03, Evaluación arqueológica Fase IB, *Plan Maestro Bahía Campomar*, por Eduardo Questell Rodríguez en 2008; ICP/CAT-CR-88-03-05, Evaluación arqueológica Fase IA-IB, *Montecarlo Estates*, por Antonio Daubón Vidal en 1988; ICP/CAT-CR-15-35-02, Evaluación arqueológica Fase IA-IB, *Mejoras erosión y escorrentías refugio vida silvestre*, por Aramis Font Negrón en 2015; ICP/CAT-07-29-01, Evaluación arqueológica Fase IA-IB, *Coastal View*, por Marisol Martínez Garayalde en 2007. En estos, un total de 42 sitios arqueológicos habían sido previamente identificados, muchos de los cuales lograron ser asociados o posiblemente asociados con sitios identificados en nuestro recorrido de superficie. La información específica a este respecto puede ser consultada en el Tomo I.

A grandes rasgos, la información recuperada apunta a que la finca evaluada presenta la mayor concentración de recursos prehistóricos documentados en la región Suroeste Puerto Rico y acaso de toda la isla. Resulta también pertinente anotar que la finca también cuenta con una densidad notable de sitios históricos asociados a la sociedad caborrojeña rural por lo menos a partir desde el siglo XIX. Toda la información documental levantada apunta a una muy alta sensitividad del área de la finca en cuanto a la presencia y posible presencia de recursos culturales. Incluimos en el presente trabajo como Apéndice 1 una tabla donde de presentan todos los recursos culturales oficialmente documentados previamente, asociados a sitios identificados por nosotros en

sus inmediaciones, y las referencias bibliográficas originales, todo con coordenadas e información básica, para propósitos de visibilidad, organización y futuras investigaciones.

En cuanto a los sitios prehistóricos, la cantidad, concentración o integridad específica del material no se pueden determinar con certeza por tratarse de un proceso de identificación visual en superficie Fase IA, limitado a identificar la presencia o ausencia de posibles materiales arqueológicos. En general, los 82 sitios identificados como prehistóricos en nuestro recorrido de superficie pueden ser a grandes rasgos agrupados de la siguiente manera:

1. Concheros de alta densidad
2. Concheros de aparente baja densidad

Los concheros también pueden ser definidos por área geográfica específica, en particular concheros en topes de lomas, concheros en litorales costeros y áreas llanas y concheros en laderas. Para estos, las recomendaciones de manejo de recursos culturales son la recomendación de investigaciones de Fase II para todos ellos, según expondremos en detalle.

En cuanto al resumen del contexto histórico de la finca, vimos que las actividades en el área general se remontan hasta el mismo principio de la colonización temprano en el siglo 16. Cabe destacar que, desde prácticamente los inicios de la conquista, la industria minera de la sal era la segunda industria minera en la isla y la única que se mantendría en funciones durante 5 siglos. Como vimos en detalle en la sección correspondiente del presente informe (Tomo I), la explotación de las salinas en Cabo Rojo marcaría uno de los principales ejes socioeconómicos de la region y sería instrumental en el establecimiento de sus poblaciones. Ya desde el año 1511 el gobernador Juan Cerón recibió una carta en la que se le instruye a encargarse de las minas de oro y de las salinas de Cabo Rojo. Cerón venía sustituyendo a Ponce de León, primer gobernador de Puerto Rico, a quien el Rey de España ya había reconocido por su “buena administración de las minas y las Salinas”. Incluso el célebre comerciante Tomás de Castellón, quien fundó el primer ingenio hidráulico en la isla durante el primer cuarto del siglo dieciséis, trató también de obtener permiso para explotar las salinas de Cabo Rojo tan temprano como en el año 1513.

Luego de los años mostrencos del siglo 17, los documentoseclesiásticos disponibles del siglo XVIII queda claramente establecido que Boquerón tiene por lo menos 201 años de antigüedad como comunidad oficial, y la partida más antigua relacionada con la misma data de 1785. Posterior al estalecimiento de las poblaciónes formales, la explotación de las salinas fue fundamental en la explosión demográfica acaecida en Cabo Rojo durante el siglo XIX. El desarrollo del área también recibió un aliciente magnífico con la apertura del puerto de Puerto Real en 1804, lo cual propició el intercambio comercial y económico y la multiplicación de oportunidades laborales, como vimos en detalle. Incluso, los grupos propietarios de las salinas de Cabo Rojo se vieron involucrados y relacionados con la lucha de independencia de España que se manifestó de manera particular en el Oeste de Puerto Rico. Dicho ímpetu social-nacional se extendería hasta el siglo XX posterior a la invasión Nortemericana de la isla y la efervescencia de la resistencia por parte de la lucha obrera en la isla, incluyendo huelgas y paros en las Salinas de Cabo Rojo entre los tumultuosos años de 1935 y 1938, a la misma vez que las huelgas en la caña y el rechazo popular a las políticas intervencionistas de la metrópoli.

Según pudimos ver en el análisis de planos topográficos y fotografías históricas del área de la finca, se puede observar la presencia de múltiples estructuras en las lomas Peñones de Melones y en la costa en las inmediacionas de dichas salinas para la década del 1930. Para la década del 1960 la cantidad de estructuras identificadas en estos mapas se redujo sustancialmente, en específico entre los planos topográficos de 1952/53 y los de 1957/59. Esta disminución coincide con los cambios acaecidos en los patrones agrícolas de la isla y la transición al nuevo modelo económico de industrialización introducido por el Estado Libre Asociado a partir de mediados del siglo pasado, que marcó el virtual final de la industra de explotación de sal en Cabo Rojo. Es también muy posible que a este cambio en la realidad socioeconómica de la isla se le hayan sumado los estragos del huracán Santa Clara del 11 de septiembre de 1956. La fecha coincide de manera precisa con la desaparición de muchas de las estructuras identificadas en mapas topográficos anteriores a la fecha, que eran probablemente estructuras vernáculas de paja y madera tipo bohíos, utilizadas por los obreros que trabajaban en el área.

La investigación en el Registro de la Propiedad logro rastrear la actividad en la ficna desde la Segunda mitad del siglo 19, ilustrando un pasado amarrado con grandes fincas agrícolas, actividades de pastoreo de ganado y la industria de la sal. Se hace mención a múltiples casas y estructuras en la finca, desde casas solariegas hasta barracones de trabajadores. A modo de ejemplo, en una de las inscripciones del registro fechada en 1921 se indica que la propiedad contiene una "*casa de madera cubierta de tejas de barro se le agregó otro cuerpo de madera extranjera, de dos pisos, cubierta con zinc; otra casa reconstruida con madera extranjera y del país con techo de zinc, dedicada a vivienda de mayordomo, un molino de viento para conducir agua, una rueda o noria movida por un motor marca "Otto" de 8 caballos de fuerza (cubierta por caseta de madera y zinc); una romana instalada, un muelle reconstruido en buen estado y vías o rieles colocados para el arrastre de sal*", junto a edificios, los vagones y vagonetas para transportar sal, implementos y artefactos para extracción de sal. Esta mención nos da una idea del alcance de la industria de la extracción de sal en la finca hace ya más de un siglo atrás, y de las posibilidades que encierran los sitios históricos identificados en la finca.

El recorrido de superficie arrojó una cantidad considerable de sitios históricos, un total de 82, de los cuales de determinó que tres eran modernos (actividades de cantera en áreas identificadas como H-27, H-28 y H-29). Los otros sitios pueden ser a grandes rasgos agrupados de la siguiente manera:

1. Residuarios del siglo 19. Estos son áreas con presencia de fragmentos de materiales históricos sin presencia de estructuras (fragmentos de tejas, ladrillos, cerámica histórica, vidrios, etc.).
2. Estructuras asociadas al siglo 19. Pozos, aljibes, posibles zapatas.
3. Estructuras varias principalmente asociadas a la industria de extracción de sal, desde principios del siglo 20: canales, zapatas de casas, tanques sépticos, remanentes de muelles.
4. Estructuras varias asociadas a la industria agropecuaria desde principios del siglo XX, en particular abrevaderos, molinos de viento para pozos de extracción de agua, charcas de retención de agua.

Al igual que en el caso de los recursos prehistóricos, recomendamos excavaciones de Fase II para el manejo de los recursos culturales históricos, según veremos en detalle.

En total fueron documentados 171 recursos culturales con diferentes extensiones, diferentes niveles de integridad y diferentes niveles de importancia relativa. Algunos pocos sitios pueden ser considerados como el resultado de actividades relativamente modernas modernas. En cuanto al grueso de los hallazgos, los agrupamos para propósitos de las recomendaciones teniendo en cuenta sus características generales.

Prehistóricos

Todos los concheros y áreas con concha dispersos identificados son recomendados para ser incluidos en estudios de Fase II. Los tipos de concheros se pueden a su vez agrupar en (1) concheros en topes de loma, (2) concheros en el litoral costero o zona de humedal contiguo, o (3) otras localizaciones geográficas.

Históricos

Recomendados para Fases II (estructuras, residuarios con alta o mediana densidad); o Fase IB (residuarios de baja densidad). Estos se pueden agrupar de la siguiente manera:

-Sitios S.19 residuarios
-Sitios S.19 estructuras (casa, pozos, algibes)
-Sitios S.20 estructuras varias (posibles zapatas, posibles tanques sépticos, muelles, estructuras asociadas a la industria de sal)
-Sitios S.20 ganado vacuno (abrevaderos, molinos)
-Sitios S.20 ruinas de casas

Según presentado a lo largo de la investigación, el área de la finca contiene una muy alta densidad de recursos culturales que se verían afectados tanto directa como indirectamente por el desarrollo propuesto. Nuestras recomendaciones de manera general son las siguientes:

1. Completar excavaciones de Fase II para todos los sitios tanto prehistóricos como históricos. Los sitios prehistóricos pueden ser agrupados en una Fase II general

que incluya todos los concheros; y los sitios históricos pueden ser agrupados en Siglo 19 y Siglo 20, y dirigidos de resultar posible a los sitios particulares previamente definidos: residuarios sin presencia de estructuras; áreas de remanentes de estructuras habitacionales; áreas de estructuras asociadas a actividades agropecuarias; áreas de estructuras asociadas a la industria de la extracción minera de sal.

2. Dado la sensitividad arqueológica relativa del área en general, se recomienda monitoría arqueológica para el movimiento de terreno, remoción de árboles, movimiento de corteza terrestre y toda actividad que pueda afectar la integridad de la superficie y subsuelo de la finca.
3. Algunos elementos que son de los años 70 en adelante pudiesen ser documentados mediante registro fotográfico y dibujos arqueológicos, y demolidos como parte de la monitoría arqueológica.
4. En cuanto al lenguaje de la Oficina Estatal de Conservación Histórica, muchos de los sitios identificados en el área pueden ser susceptibles a inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos, y es recomendable la realización de una investigación de Fase II para los recursos culturales en la finca.

Para propósitos de cerrar las conclusiones y recomendaciones del presente informe, las siguientes premisas y observaciones resultan pertinentes, teniendo en cuenta lo detallado en los párrafos precedentes de la presente sección. Debido a la cantidad de hallazgos identificados, y los diferentes tipos de sitios y estados de conservación o impacto, resulta pertinente recalcar las agrupaciones de sitios previamente mencionadas, que pueden ser tomadas en cuenta a la hora de los diseños de las investigaciones de Fase II.

En cuanto a lo prehistórico, las Fases II son todas en residuarios/concheros, que se puden dividir por localización geográfica particular: concheros de topes de lomas; concheros de costa o humedal aledaño; concheros en otras localizaciones geográficas. Otro tanto se puede decir de los sitios históricos, de los cuales hay una serie de tipos agrupables: residuarios asociados al S.19; estructuras asociadas al S.19 estructuras (casa, pozos, algibes); estructuras asociadas al S.20 (posibles zapatas, posibles tanques

sépticos, muelles, estructuras asociadas a la industria de sal); estructuras asociadas a industria agropecuaria del S.20 ganado vacuno (abrevaderos, molinos); y sitios S.20 asociados con ruinas de casas. El diseño de las investigaciones de Fase II para los sitios tanto prehistóricos como históricos se pude plantear alrededor de dichas agrupaciones principales.

Las recomendaciones de documentación y demolición con monitoría van dirigidas a aquellos sitios post 1970, que o son o están en el borde de convertirse en recursos culturales históricos según la cronología de 45 años, y algunos de los cuales pueden contener información pertinente y novedosa, como por ejemplo, el posible carretón de ganado vacundo de posible construcción vernacular. Es muy poco lo que se ha estudiado en detalle de la industria del ganado vacuno en el siglo 20, que es una industria centeneria y que en el caso del área del proyecto tiene unas características particulares que la hacen parte de la microhistoria local y regional. Una estrategia de documentación similar puede ser aplicada a las cruces mortuorias.

En cuanto a la recomendación adicional de monitoria para todo movimiento de terreno, desmonte, o actividad que cause impactos al subsuelo, a raíz de debates suscitados dado lo público y sensitivo del proyecto resulta necesario ofrecer un comentario adicional. Dada la alta sensitividad arqueológica del área, y la imposibilidad física de cubrir todo el terreno (ningún proyecto arqueológico puede cubrir el 100 por ciento de los terrenos a menos que literalmente se intervenga e impacte toda la extensión territorial del mismo incluyendo cada centímetro cúbico), cabría la posibilidad de que existan recursos culturales adicionales en el subsuelo del área que no fuere posible identificar mediante recorrido de superficie, y que tampoco se puedan identificar mediante excavaciones de Fase IB. La monitoría arqueológica sería entonces una herramienta adicional (además de la Fase IA-IB y las Fases II, y las Fases III que se derivaren de las Fases II) para acometer la identificación de recursos culturales en el área, no una medida de prospección o mitigación.

Bibliografía

Abbad y Lasierra, Fray Iñigo. *Historia geográfica, civil y natural de la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico.* Río Piedras, Puerto Rico, Editorial Universitaria, Universidad de Puerto Rico, 1966.

Alabern, Camilo. Antillas españolas (mapa). 1850. En: Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa, España.

Álvarez Curbelo, Silvia. *Un país de porvenir, el afán de modernidad en Puerto Rico, siglo XIX*. Ediciones Callejón, San Juan, Puerto Rico, 2001.

Armstrong, William H. *Progressive Military Map of Puerto Rico*, citado en: Sepúlveda Rivera, Aníbal. *Puerto Rico Urbano, atlas histórico de la ciudad puertorriqueña. Volumen 3 [de 4]: Entresiglos 1880s – 1910s*. San Juan, Puerto Rico, Centro de Investigaciones Carimar, Departamento de Transportación y Obras Públicas, 2004.

Capitanía General de Puerto Rico, Cuerpo del Estado Mayor. Croquis de progresos del mapa militar de Puerto Rico. 1895. En: Archivo Digital Nacional de Puerto Rico.

Daubón Vidal, Antonio. *Fase IA-IB, Montecarlo Estates*. San Juan, PR, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 1988.

De Arístegui y Vélez (Conde de Mirasol), Rafael. *Descripciones Topográficas,* citado en: Sepúlveda Rivera, Aníbal. *Puerto Rico Urbano, atlas histórico de la ciudad puertorriqueña. Volumen 2 [de 4]: La domesticación del territorio*. San Juan, Puerto Rico, Centro de Investigaciones Carimar, Departamento de Transportación y Obras Públicas, 2004.

De Córdova, Pedro Tomás. *Memorias geográficas, históricas y estadísticas de la Isla de Puerto Rico*, citado en: Sepúlveda Rivera, Aníbal. *Puerto Rico Urbano, atlas histórico de la ciudad puertorriqueña. Volumen 1 [de 4]: La memoria olvidada, 1509-1820s*. San Juan, Puerto Rico, Centro de Investigaciones Carimar, Departamento de Transportación y Obras Públicas, 2004.

De Surville, Juan. Mapa de la isla de Puerto Rico. 1775. En: Sepúlveda Rivera, Aníbal. *Puerto Rico Urbano, atlas histórico de la ciudad puertorriqueña. Volumen 1 [de 4]: La memoria olvidada, 1509-1820s*. San Juan, Puerto Rico, Centro de Investigaciones Carimar, Departamento de Transportación y Obras Públicas, 2004.

De Torres Vargas, Diego. *Descripción de la Isla y Ciudad de Puerto Rico*, en Alejando Tapia y Rivera, ed., *Biblioteca Histórica de Puerto Rico*. San Juan, Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1970.

Dietz , James L. *Historia económica de Puerto Rico.* Río Piedras, Puerto Rico, Ediciones Huracán, 1989.

Domínguez, Carlos M. *Panorama histórico forestal de Puerto Rico*. Río Piedras, Puerto Rico, Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 2000.

Font Negrón, Aramis. *Fase IA-IB, Mejoras erosión y escorrentías refugio vida silvestre* San Juan, PR, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 2015.

Fragoso, Fernando. "Negociado de Obras Públicas Construcciones Civiles, Montes y Minas", *Gazeta de Puerto-Rico.* San Juan, P.R., 27 de octubre de 1888. En *Chronicling America: Historic American Newspapers*, Lib. of Congress.

García Campos, Pedro. *Preliminary Subsoil Exploration and Geotechnical Report for CR Development Cabo Rojo, Puerto Rico*, (informe), 2023.

García Goyco, Osvaldo. *Fase IA-IB, Sistema de Disposición de Aguas Usadas.* San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 2002.

Geological Survey, U.S. Puerto Rico e islas limítrofes. Washington, D.C.: El Survey, San Juan, Distribuido por el Gobierno de Puerto Rico, Departamento del Interior, 1952.

Gierbolini, Roberto E. *Soil Survey of Mayagüez Area of Western Puerto Rico*. Mayagüez, Puerto Rico, United States Department of Agriculture, Soil Conservation Service, in cooperation with the University of Puerto Rico, College of Agricultural Sciences, 1975.

Gómez de Silva, Guido. *Breve diccionario etimológico de la lengua española*. Segunda reimpresión, México, Fondo de Cultura Económica, 2001.

Huerta, Eugenio, ed. *Historia, ¿para qué?* Decimosexta edición, México, D.F., Editores Siglo Veintiuno, 1997.

Ibern Fleytas, Ramón. *Historia de Cabo Rojo.* Ciudad Trujillo, República Dominicana, Editorial Montalvo,1960.

Kurlansky, Mark. *Salt, a World History.* New York, United States, Penguin Books, 2002.

Lavery, Brian. *Ship. The Epic Story of Maritime Adventure*. DK Publishing, Inc., NY, New York. Smithonian Institution, 2008.

Ledrú, André Pierre. *Viaje a la isla de Puerto Rico en el año de 1797.* San Juan, Puerto Rico, Ediciones Borinquen, Editorial Coquí, 1971.

Ledrú, André Pierre. *Viaje a la isla de Puerto Rico en el año 1797*. San Juan, Puerto Rico, Imprenta Militar de J. González, 1863.

Ley Nacional de Conservación Histórica de 1966, P.L.89-665 del 15 de octubre de 1966 (National Historic Preservation Act of 1966), según enmendada, sección 106.

Martínez Garayalde, Marisol. *Fase IA-IB, Coastal View*, San Juan, PR, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 2007.

Marull, José E. *Propiedades de Puerto Rico incluidas en el Registro Nacional de Lugares Históricos.* San Juan, Puerto Rico, Oficina Estatal de Conservación Histórica, 2020.

Miyares González, Fernando. *Noticias particulares de la isla y plaza de San Juan de Puerto Rico,* 1775, citado en Fernández Méndez, Eugenio. *Crónicas de Puerto Rico.* San Juan, Puerto Rico, Ediciones El Cemí, 1995.

Miyares González, Fernando. *Noticias particulares de la isla y plaza de San Juan Bautista de Puerto Rico*. San Juan, Puerto Rico, Ediciones UPR, 1957.

Morales Carrión, Arturo. *Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe, colonialismo y contrabando, siglos XVI-XVIII*. Río Piedras, Puerto Rico, Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 1995.

Moscoso, Francisco. *Sociedad y economía de los taínos*. (Río Piedras, Puerto Rico, Editorial Edil, 1999.

Pané, Fray Ramón. *Relación acerca de las antigüedades de los indios,* 1505, citado en Fernández Méndez, Eugenio. *Crónicas de Puerto Rico.* San Juan, Puerto Rico, Ediciones El Cemí, 1995.

Picó, Rafael. *Nueva geografía de Puerto Rico, física, económica y social.* Río Piedras, Puerto Rico, Editorial Universitaria, 1969.

Plano de la salina denominada Caborrojeña radicada en el pasaje llamado Boquerón. Cabo Rojo. 1888. Dibujo técnico, Archivo Digital Nacional de Puerto Rico.

Plano de la salina denominada Caborrojeña radicada en el pasaje llamado Boquerón. Cabo Rojo. Dibujo técnico, Archivo Digital Nacional de Puerto Rico, 1889.

Plano de la salina denominada Caborrojeña radicada en el pasaje llamado Boquerón. Cabo Rojo. Dibujo técnico, Archivo Digital Nacional de Puerto Rico, 1890.

PMG and Associates - Engineering Design and Consulting. *Stormwater Management Analysis Report for Escencia Development Cabo Rojo, PR*, (informe), 2023.

Questell Rodríguez, Eduardo. *Fase IA, Plan Maestro Bahía Campomar.* San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 2007.

Questell Rodríguez, Eduardo. *Fase IB, Plan Maestro Bahía Campomar.* San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 2008.

Rainey, Froelich e Irving Rousse, *Scientific Survey of Porto Rico and the Virgin Islands.* New York, United States, The New York Academy of Sciences, 1940.

Ramírez Padilla, Luis A. "*La importancia de la industria salinera caborrojeña para la interpretación de la historia social del pueblo de Cabo Rojo*", publicado en *Las Salinas de Cabo Rojo, 500 años de historia*, Conferencias, Cabo Rojo, Puerto Rico, Comité Caborrojeño pro Salud y Ambiente, INC, y Fundación Puertorriqueña de las Humanidades, 2011.

Ramírez Padilla, Luis A. *Sal, Sangre y Sudor, Memorias históricas de las Salinas de Cabo Rojo*. Cabo Rojo, Puerto Rico, Ediciones CCPSAI, 2016.

Ramos, Antonio (Mao) y Ramírez de Arellano. *Fase IA-IB. Solares de Doña María Fas Fagundo*. San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Programa de Arqueología y Etnohistoria, 1987.

Rivera de Álvarez, Josefina. *Literatura puertorriqueña, su proceso en el tiempo.* Paseo de La Habana, Madrid, Ediciones EZ, Partenón, S.A., 1983.

Rivera Nieves, Luis Ramón. "*Las Salinas de Cabo Rojo y su comercio atlántico entre los siglos XVI y XIX*", publicado en *Las Salinas de Cabo Rojo, 500 años de historia*. Conferencias, Cabo Rojo, Puerto Rico, Comité Caborrojeño pro Salud y Ambiente, INC, y Fundación Puertorriqueña de las Humanidades, 2011.

Rivero, Ángel. *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico.* San Juan, Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1972.

Rodríguez, Miguel. *Las culturas indígenas de Puerto Rico y el Caribe, bosquejo general.* San Juan, Puerto Rico, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe, 2004, (inédito).

Scaranno, Francisco. *Puerto Rico, Cinco siglos de historia*. México, D.F., segunda edición, McGraw-Hill/Interamericana Editores, S.A. de C.V., 2000.

Toro Sugrañes, José A. *Historia de los pueblos de Puerto Rico.* Segunda edición, Río Piedras, Puerto Rico, Editorial Edil, 1998.

Úbeda y Delgado, Manuel. *Isla de Puerto Rico. Estudio histórico, geográfico y estadístico de la misma, 1878*. San Juan, Puerto Rico, Academia Puertorriqueña de la Historia, 1998.

Vélez, Jaime. *Fase IA, Desarrollo turístico*. San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Consejo de Arqueología Terrestre, 1994.

Vélez, Jaime. *Fase IB, Desarrollo Turístico, Cabo Rojo, Puerto Rico*. San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Consejo de Arqueología Terrestre, 1995.

Vélez, Jaime. *Fase IB, Desarrollo turístico*. San Juan, Puerto Rico, informe localizado en los archivos del Consejo de Arqueología Terrestre, 1995.

Vinckeboons, Joan. *Map of the Islands of Hispaniola and Puerto Rico*. 1639.

_____Arqueo Consulting Group, Diario de Campo Anthony Smith, 2022.

_____Autoridad de carreteras y transportación, archivo de fotogrametría, 2023.

_____Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre adscrito al Instituto de Cultura Puertorriqueña, *Reglamento para la radicación y evaluación arqueológica de proyectos de construcción y desarrollo.* Instituto de Cultura Puertorriqueña, 2016.

_____Google Earth© Pro, 2024.

_____http://www.loc.gov/resource/lhbpr.06061

_____https://archivonacional.com/PL/1/1/5379

_____https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/2013201074/1888-10-27/ed-1/seq-1/

_____https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/2013201074/1890-04-08/ed-1/seq-1/#date1=1770&index=1&rows=20&words=Cabo+roje%C3%B1a+salina&searchType=basic&sequence=0&state=&date2=1963&proxtext=salinas+cabo+roje%C3%B1as&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&page=1

_____https://ngmdb.usgs.gov/topoview/viewer/#13/18.0040/-67.1834

_____https://soilseries.sc.egov.usda.gov/

_____https://websoilsurvey.nrcs.usda.gov/app/

_____https://www.geoisla.com/2020/01/mapa-de-las-antillas-espanolas-1850

_____https://www.google.com/maps@18.2913619,-66.2122776,163m/data=!3m1!1e3

_____https://www.google.com/maps/@18.3894637,-66.0820413,17570m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI0MDgyNy4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D

_____https://www.loc.gov/resource/g4930.ct000952/?r=0.773,0.452,0.121,0.047,0

_____https://www.loc.gov/resource/g4970.ct000520/?r=0.208,0.171,0.215,0.158,0

_____https://www.trailforks.com

_____Inventario de Recursos Culturales en el Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre.

_____Inventario de Recursos Culturales en la Oficina Estatal de Preservación Histórica del Estado (SHPO).

_____ Oficina Estatal de Preservación Histórica del Estado, *Guía para Hacer Investigaciones Arqueológicas, Fases I, II, III, Vol. MCMXCIII.* (Adaptado del Consejo Arqueológico del Estado de Nueva York), 1993.

_____Portal Catastro Digital del CRIM, https://catastro.crimpr.net/cdprpc/

_____Registro de la Propiedad, https://karibe.ridpr.pr.gov/client/#login

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1935.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1938.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1941.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1943.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1952.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1957.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1966.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Cabo Rojo, 1985.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Puerto Real, 1935.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Puerto Real, 1947.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Puerto Real, 1953.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Puerto Real, 1959.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Puerto Real, 1966.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Puerto Real, 1968.

_____Servicio Geológico Estados Unidos, Cuadrángulo de Puerto Real, 1984.

Apéndice 1

Tabla de correlación de hallazgos identificados en estudios arqueológicos anteriores con hallazgos presente investigación

Tabla de hallazgos identificados en estudios arqueológicos anteriores y hallazgos nuestros			
Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-35 18.003268, -67.185928	**CR-35** SHPO CR0100035 18.002939, -67.185471	**H-63** 18.003002, -67.186059 fragmentos de cerámica histórica, vidrio y almeja dispersos en superficie	**12-2-14** A. Ramos, E. Questell residuario indígena y colonial se identifica material a 30m al sur de coordenadas de ICP y a 50m al oeste de coordenadas de SHPO
CR-36 17.991692, -67.185310	**CR-36** SHPO CR0100036 17.991692, -67.185310	no se identifica material en el área	**12-2-15** A. Ramos conchero Natalio Irizarry posiblemente queda fuera de área de del proyecto, en terreno de antena o propiedad residencial al sur
CR-147 17.991714, -67.200395	-	**P-69** 17.991668, -67.200665 fragmentos de carrucho a 20m oeste del pin	**PI-CH-1** J. Vélez, 1994-95 conchero precolombino material se identifica a 30m al suroeste de coordenadas de ICP queda fuera del límite del proyecto, en área de casa diamante
CR-148 17.997071, -67.208100	-	**P-31** 17.996977, -67.207973 concentración de concha y almejas en la superficie	**PI-CH-2** J. Vélez, 1994-95 conchero precolombino ubicado cerca del litoral en noroeste del proyecto

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-149 18.003610, -67.183455	**CR-119** SHPO CR0100115 18.003216, -67.182029	Sitio inaccesible. Humedal cubierto en mangle.	**P2-CH-1** J. Vélez 1994-95 taller precolombino coordenadas lo ubican en área de humedal con mangle
CR-150 18.002901, -67.179214	**CR-120** SHPO CR0100116 18.002322, -67.178541	**P-62** 18.002731, -67.178588 concentración de fragmentos de almeja y concha en superficie	**P2-CH-2** J. Vélez 1994-95 ICP: CR-95-09-06 residuario/conchero precolombino material se identifica a 80m al este de coordenadas de ICP, y a 40m al norte de coordenadas de SHPO
CR-151 18.002839, -67.173861	-	**P-71** 18.003933, -67.172649 conchero denso en área de humedal	**P2-CH-3** J. Vélez 1994 conchero precolombino y artefactos de sílex coordenadas de ICP lo ubican fuera del límite del proyecto en el camino las garzas. coordenadas no concuerdan con plano/ lo ubican cerca de área denominada CR-152
CR-152 18.002651, -67.173868	-	no se identifica material en el área	este punto aparece en el plano, pero no se tienen coordenadas. verificar con CR-151
-	**CR-153** SHPO CR0100149 18.006662, -67.184737?	No se identificó material en el área.	**CR-301c** Figueroa y Daubón, 1991 conchero precolombino. Se identifica por su posición en el plano, las coordenadas lo ubican a 1300m al Oeste/noroeste

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
-	**CR-154** SHPO CR0100150 18.002395, -67.169240	**P-72** 18.003396, -67.168227 concentración de fragmentos de almeja en superficie	**CR-301f** Figueroa Lugo, 1991 histórico y precolombino material se identifica a 160m al noreste de las coordenadas
CR-157 18.001227, -67.177686	**CR-127** SHPO CR0100123 18.001090, -67.177640	**P-48** 18.000561, -67.178071 fragmentos de concha y almeja dispersos en tope de loma	**P2-CH-9** J. Vélez, 1994 ICP: CR-95-09-06 conchero precolombino y artefactos de sílex material identificado a 75 m al suroeste de coordenadas de ICP y a 70m al suroeste de coordenadas de SHPO
CR-158 18.000350, -67.175320	**CR-128** SHPO CR0100124 18.000584, -67.175722	**P-36** 18.000936, -67.176447 concentración de fragmentos de almeja y concha en camino y superficie	**P2-CH-10** J. Vélez, 1994 Daubón Vidal, 2016 conchero precolombino y artefactos de sílex material identificado a 135 m al noroeste de coordenadas de ICP y a 85m al noroeste de coordenadas de SHPO
CR-159 18.002005, -67.165306	-	no se identifica material en el área	**P2-CH-11** J. Vélez, 1994 conchero precolombino y artefactos de sílex área llana con varios caminos de motora, posible impacto de maquinaria pesada

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-160 18.000467, -67.182736	**CR-130** SHPO CR0100126 18.000188, -67.182988	**P-63** 18.000633, -67.183343 concentración de fragmentos de almeja en tope de loma	**P2-CH-12** J. Vélez 1994-95 residuario precolombino material identificado a 65 m al oeste de coordenadas de ICP y a 60m al noroeste de coordenadas de SHPO
CR-161 17.998753, -67.182606	**CR-131** SHPO CR0100127 17.998219, -67.183425	**P-59** 17.99769, -67.18268 fragmentos dispersos de almeja en tope de loma	**P2-CH-13** J. Vélez 1994-95 residuario precolombino material identificado a 115 m al sur de coordenadas de ICP y a 95m al suroeste de coordenadas de SHPO coordenadas de SHPO lo ubican en área impactada de máquina para abrir caminos
CR-162 17.999446, -67.178368	**CR-132** SHPO CR0100128 17.999385, -67.178531	**P-52** 17.998812, -67.178747 fragmentos de almeja dispersos en tope de loma	**P2-CH-14** J. Vélez, 1994-95 ICP: CR-95-09-06 conchero precolombino material identificado a 80 m al suroeste de coordenadas de ICP y a 65m al suroeste de coordenadas de SHPO
CR-163 17.997553, -67.176786	**CR-133** SHPO CR0100129 17.997793, -67.176498	**P-73** fragmentos de concha en tope de loma afloramiento de piedra caliza	**P2-CH-15** J. Vélez, 1994-95 residuario precolombino

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-164 17.998956, -67.176496	**CR-134** SHPO CR0100130 17.999102, -67.176608	No se identifica material en el área	**P2-CH-16** J. Vélez, 1995 histórico y precolombino con estructura de concreto asociada (SHPO)
CR-165 18.000565, -67.176477	**CR-135** SHPO CR0100131 18.000401, -67.176757	No se identifica material en el área.	**P2-CH-17** J. Vélez, 1994 ICP: CR-95-09-06 conchero precolombino y artefactos de sílex material identificado a 65 m al noreste de coordenadas de ICP y a 40m al noreste de coordenadas de SHPO
CR-166 17.998222, -67.174542	**CR-136** SHPO CR0100132 17.998305, -67.174549	**P-37** 17.99841, -67.17454 concentración de fragmentos de almeja en tope de loma	**P2-CH-18** J. Vélez, 1994-95 conchero precolombino y artefactos de sílex material identificado a 20 m al norte de coordenadas de ICP y a 10m al norte de coordenadas de SHPO
CR-167 17.999264, -67.172771 también aparece como 17.998856, -67.167199	**CR-137** 17.993266, -67.169736 coord. lo ponen en área de la cueva 17.998856, -67.167199	**P-49** 17.99967, -67.17277 Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma **P-50** 17.99889, -67.17233 concentración de fragmentos de almeja en superficie	**P2-CH-19** J. Vélez, 1994-95 residuario precolombino sitio se ubica por el plano, las coordenadas lo ubican en varios puntos distantes y distintos algunas coordenadas son iguales a CR-168

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-168 17.999264, -67.172771	**CR-138** SHPO CR0100134 17.999754, -67.171313	**P-47** 17.99957, -67.17107 Fragmento de almeja dispersos en superficie **P-74** 17.999814, -67.170982 fragmentos de almeja dispersos en superficie **P-75** 17.99957, -67.17107 concentración de almeja en tope y ladera, extensa presencia en gran parte del camino	**P2-CH-20** J. Vélez, 1994-95 conchero precolombino y artefactos de sílex material se identifica a 160m al este de coordenadas de ICP y a 30m al este de las coordenadas de SHPO
CR-169 17.998086, -67.170969	**CR-139** SHPO CR0100135 17.998002, -67.170888	**P-46** 17.99829, -67.17071 fragmentos de almeja dispersos en tope de loma y camino noroeste	**P2-CH-21** J. Vélez, 1994-95 residuario precolombino material se identifica a 30m al noreste de coordenadas de ICP y a 30m al noreste de las coordenadas de SHPO

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-170 17.999596, -67.169444	**CR-140** SHPO CR0100136 17.999636, -67.169445	**P-44** 18.00020, -67.16863 Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma **P-45** 18.00001, -67.16970 Fragmentos de almeja y concha dispersos en superficie	**P2-CH-22** J. Vélez, 1994-95 residuario precolombino
CR-171 no hay coordenadas	**CR-141** SHPO CR0100137 17.998391, -67.167067	no se identifica material en el área	**P2-CH-23** **P2-RC-23** J. Vélez, 1994-95 residuario precolombino y colonial verificar relación a CR-137
CR-172 17.997619, -67.166411	**CR-142** SHPO CR0100138 17.997650, -67.166496	no se identifica material en el área	**P2-CH-24** J. Vélez, 1994-95 conchero precolombino y artefactos de sílex descripción de SHPO menciona cueva
-	**CR-143** SHPO CR0100139 17.998847, -67.166388	no se identifica material en el área	**P2-CH-25** J. Vélez, 1995 conchero y taller precolombino

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-174 17.999760, -67.165254	**CR-144** SHPO CR0100140 18.000160, -67.165069	**P-38** 17.99985, -67.16517 fragmentos dispersos de almeja en tope de loma	**P2-CH-26** J. Vélez, 1994-95 conchero precolombino P-38 se identifica a 15m al norte de coordenadas de ICP y a 30m al sur de las coordenadas de SHPO
CR-175 17.998621, -67.165195	**CR-145** SHPO CR0100141 17.998320, -67.165090	**P-39** 17.99894, -67.16491 Fragmentos de almeja disperso en tope de loma **P-40** 17.99794, -67.16556 fragmentos de almeja dispersos en superficie **H-39** 17.99814, -67.16565 concentración de fragmentos de teja en superficie	**P2-CH-27** **P2-RC-29**(SHPO) J. Vélez, 1994-95 residuario precolombino e infraestructura histórica los dos sitios identificados se encuentran a 60m al sureste de las coordenadas de ICP y SHPO
CR-176 17.998375, -67.164170	**CR-178** SHPO CR0200026 17.998343, -67.164065	no se identifica material en el área	**P2-CH-28** **P2-RC-28**(SHPO) J. Vélez, 1994-95 conchero precolombino y material colonial infraestructura histórica

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-177 17.993908, -67.172303	**CR-146** SHPO CR0100142 17.994007, -67.1723377	**P-76** Concentración de fragmentos de almeja en tope de loma	**P2-CH-29** J. Vélez, 1994-95 ICP: CR-2-12-20 residuario precolombino posiblemente ubicado fuera de límite del proyecto, se accede por la propiedad de la antena alta
CR-178 (1) 17.993305, -67.167917	**CR-147** SHPO CR0100143 17.993623, -67.169934	Cueva 17.9932337, -67.1690288 no se logra acceder por presencia de abejas	**P2-CH-30** **P2-CU-30**(SHPO) J. Vélez, 1994 cueva con petroglifos hay que acceder por terreno al sur
-	**CR-178 (2)**	no se identifica material en el área	**P2-RC-28** J. Vélez, 1995 cerámica histórica y materiales de construcción
CR-179 17.994904, -67.166024	-	**P-24** 17.99480, -67.16663 fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma	**P2-CH-31** J. Vélez, 1994 conchero precolombino y artefactos de sílex material se identifica a 65m al suroeste de las coordenadas del ICP
-	**CR-186** SHPO CR0100158 18.002124, -67.192053	**P-18** 18.00148, -67.19387 fragmentos de almeja i concha dispersos en superficie, y en camino	sdau-3 García Goyco, 2002 taller precolombino se identifica materias a 50m al sur de coordenadas de SHPO.

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-196 18.001345, -67.184469	-	**P-65** 18.001302, -67.184241 concentración de fragmentos de almeja y concha en tope de loma	área N**-4** Questell, 2007 residuario indígena material está presente en todo el tope de la loma
CR-197 18.000431, -67.186459	-	**P-66** 17.999915, -67.186993 fragmentos de concha dispersos en superficie	área N**-7** Questell, 2007 taller lítico material se identifica a 80m al suroeste de coordenadas de ICP

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-198 17.996628, -67.181640	-	**H-56** 17.99718, -67.18141 Fragmentos de vidrio y cerámica dispersos en superficie **P-57** 17.996220, -67.181791 Fragmentos de concha y pedernal en tope de loma **P-61** 17.996537, -67.181685 concentración de fragmentos de concha, almeja y pedernal en tope de loma	**área C-4** Questell, 2007 residuario indígena y colonial material se identifica en toda el área alrededor de las coordenadas de ICP
CR-199 17.995243, -67.178359	-	**P-77** 17.994978, -67.178086 fragmentos de almeja dispersos en tope de loma	área **S-1** Questell, 2007 residuario indígena material se identifica a 40m al sureste de coordenadas de ICP

Número y coordenadas Instituto de Cultura Puertorriqueña	Número y coordenadas State Historic Preservation Office	Número y coordenadas de elemento asociado	Descripción
CR-200 17.993564, -67.179362	-	P-55 17.99346, -67.17946 fragmentos de almeja y concha dispersos en tope de loma	área **S-4** Questell, 2007 residuario indígena material se identifica a 15m al noreste de coordenadas de ICP

ANEJOS DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL

ESENCIA, BOQUERÓN, CABO ROJO

Anejo 8

NOVIEMBRE 2025

Traffic Impact Study

Escencia
Cabo Rojo, Puerto Rico
November 2025

Prepared for:

Prepared by:

VAG Transportation Engineering Consultants, PSC
605 Condado Street Suite 814 | San Alberto Building | San Juan, PR 00907
787-724-2494 | 787-587-9928 | 787-566-0266
vanessa@vagtecpr.com | gustavo@vagtecpr.com

TABLE OF CONTENTS

LIST OF FIGURES 2
LIST OF TABLES 3
LIST OF ACRONYMS 5
PROJECT DESCRIPTION 6
ANALYSIS PARAMETERS 13
Study Area 13
Scenarios Analyzed 13
Typical Days 14
Peak Hours (AM and PM) 14
STUDY MATRIX 15
ANALYSIS OF EXISTING CONDITIONS (2023) 16
The traffic analyses were performed in Synchro 10 software. Figure 4 presents the existing conditions Synchro model. 16
Volumes 17
Geometry of Intersections 22
Control of Intersections 24
Capacity Analysis of Intersections 24
OPENING YEAR PHASE I CONDITION (2027) 28
Volumes 28
Projections 29
Geometry of Intersections 36
Control of Intersections 40
Capacity Analysis of Intersections 41
OPENING YEARS 2028, 2029, 2030 AND DESIGN YEAR 2040 45
RESULTS 78
CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS 79
CERTIFICATION OF WORK 80
Appendix A – Raw Traffic Counts Data (15-minute intervals) 81
Appendix B – Intersections' Pictures 110
Appendix C – Trip Generation 129
Appendix D – Synchro Output 134

LIST OF FIGURES

Figure 1 Project Location and Influence Area 8
Figure 2 Roadway Network within Influence Area 9
Figure 3 Proposed Development Concept Layout 10
Figure 4 Existing Conditions - Synchro Model 16
Figure 5 Peak Hour Volume - Thursday - AM (Intersections 1 and 5) 17
Figure 6 Peak Hour Volume - Thursday - AM (Intersections 2 to 4) 18
Figure 7 Peak Hour Volume - Thursday - AM (Intersections A to D) 18
Figure 8 Peak Hour Volume - Thursday - PM (Intersections 1 and 5) 19
Figure 9 Peak Hour Volume - Thursday - PM (Intersections 2 to 4) 20
Figure 10 Peak Hour Volume - Thursday - PM (Intersections A to D) 20
Figure 11 Peak Hour Volume - Saturday (Intersections 1 and 5) 21
Figure 12 Peak Hour Volume - Saturday (Intersections 2 to 4) 21
Figure 13 Peak Hour Volume - Saturday (Intersections A to D) 22
Figure 14 Existing Geometry of Intersections 1 and 2 22
Figure 15 Existing Geometry of Intersections 3 to 5 23
Figure 16 Existing Geometry of Intersections A to D 23
Figure 17 Location of Proposed Main Access and Secondary Access ..... **Error! Bookmark not defined.**
Figure 18 Opening Year Layout Model in Synchro 29
Figure 19 Existing Traffic Pattern Distribution 32
Figure 20 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Thursday AM - Intersections 1 to 5 and Project's Accesses 33
Figure 21 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Thursday AM - Intersections A to D 33
Figure 22 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Thursday PM - Intersections 1 to 5 and Project's Accesses 34
Figure 23 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Thursday PM - Intersections A to D 35
Figure 24 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Saturday - Intersections 1 to 5 and Project's Accesses 35
Figure 25 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Saturday - Intersections A to D 36
Figure 26 Proposed Geometry for Intersections 3 and 4 37
Figure 27 Proposed Geometry for the Project's Main, Secondary, and BOH Accesses 38
Figure 28 Proposed Geometry of Intersections A to D – AC-010029 39
Figure 29 Traffic Signal Systems Programming for Intersections B, C, and D 41
Figure 30 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Thursday AM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 45
Figure 31 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Thursday AM - Intersections A to D 46
Figure 32 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Thursday PM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 46
Figure 33 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Thursday PM - Intersections A to D 47
Figure 34 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Saturday - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 47
Figure 35 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Saturday - Intersections A to D 48
Figure 36 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Thursday AM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 48

Figure 37 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Thursday AM - Intersections A to D 49
Figure 38 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Thursday PM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 49
Figure 39 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Thursday PM - Intersections A to D 50
Figure 40 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Saturday - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 50
Figure 41 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Saturday - Intersections A to D 51
Figure 42 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Thursday AM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 51
Figure 43 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Thursday AM - Intersections A to D 52
Figure 44 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Thursday PM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 52
Figure 45 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Thursday PM - Intersections A to D 53
Figure 46 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Saturday - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 53
Figure 47 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Saturday - Intersections A to D 54
Figure 48 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Thursday AM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 54
Figure 49 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Thursday AM - Intersections A to D 55
Figure 50 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Thursday PM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 55
Figure 51 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Thursday PM - Intersections A to D 56
Figure 52 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Saturday - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses 57
Figure 53 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Saturday - Intersections A to D 58
Figure 54 Suggested Programming for Traffic Signal Systems at Intersections B, C, and D by design Year (2040) 61
Figure 55 Conceptual Design for Project's Main Access 75
Figure 56 Conceptual Design for Intersection 3 Geometrical Improvements 76
Figure 57 Conceptual Design for Intersection 4 Geometrical Improvements 77

LIST OF TABLES

Table 1 Summary of Brand per Construction Phase (by year) 13
Table 2 Study Matrix 15
Table 3 Summary of Results - Existing Condition Weekday AM 25
Table 4 Summary of Results - Existing Condition Weekday PM 26
Table 5 Summary of Results - Existing Condition Weekend 27
Table 6 Trip Generation 31
Table 7 Summary of Results – Opening Year (2027) Condition Thursday AM 42
Table 8 Summary of Results – Opening Year (2027) Condition Thursday PM 43
Table 9 Summary of Results – Opening Year (2027) Condition Saturday 44
Table 10 Traffic Projected per Year - AM 58
Table 11 Traffic Projected per Year - PM 59
Table 12 Traffic Projected per Year - Saturday 59
Table 13 Summary of Results - Opening Year 2028 - Thursday AM 62

Table 14 Summary of Results - Opening Year 2028 - Thursday PM..... 63
Table 15 Summary of Results - Opening Year 2028 - Saturday 64
Table 16 Summary of Results - Opening Year 2029 - Thursday AM 65
Table 17 Summary of Results - Opening Year 2029 - Thursday PM..... 66
Table 18 Summary of Results - Opening Year 2029 - Saturday 67
Table 19 Summary of Results - Opening Year 2030 - Thursday AM 68
Table 20 Summary of Results - Opening Year 2030 - Thursday PM..... 69
Table 21 Summary of Results - Opening Year 2030 - Saturday 70
Table 22 Summary of Results - Design Year 2040 - Thursday AM 71
Table 23 Summary of Results - Design Year 2040 - Thursday PM 72
Table 24 Summary of Results - Design Year 2040 - Saturday 73
Table 25 Summary of Results - Intersection 3 with Existing Geometry by Design Year (2040)..... 74

LIST OF ACRONYMS

AADT – Annual Average Daily Traffic
ADT – Average Daily Traffic
ATC – Automatic Traffic Counts
BOH – Back of the House
CBD – Central Business District
EB – Eastbound
FHWA – Federal Highway Administration
HCM – Highway Capacity Manual
LOS – Level(s) of Service
LRTP – Long Range Transportation Plan
MOE – Measures of Effectiveness
NB – Northbound
NHS – National Highway System
PHF – Peak Hour Factor
PHV – Peak Hour Volume
PRHTA – Puerto Rico Highway and Transportation Authority
PRPB – Puerto Rico Planning Board
SB – Southbound
TMC – Turning Movement Counts
TSS – Traffic Signal System
TWSC – Two-Way Stop Controlled
VPD – Vehicles per Day
WB – Westbound

PROJECT DESCRIPTION

Cabo Rojo Land Acquisition LLC (hereinafter the "Proponent") proposes a tourism-residential development in the Municipality of Cabo Rojo (hereinafter "Esencia" or the "Project"), consisting of 96 parcels with a total area of 1,549 cuerdas (6,088,514 square meters). The topography of the land shows elevation changes ranging from a minimum of 1 meter to a maximum of 107 meters above sea level and, for the most part, lies outside the flood zones established by the 2018 ABFE maps. The land designated for development is zoned as DTS, R-G, DS, UR, and RT-I; classified as SUNP, SRC, SREP; and is located within the Special Overlay Zone of Tourist Interest in Cabo Rojo.

The property borders the Caribbean Sea and the Boquerón Channel to the north, and to the south, east, and west with single-family and multi-family residential developments, undeveloped areas, and State Road PR-301. The Project will have three access points, with the two main ones via State Road PR-301 and a secondary one via Camino Monte Carlo.

In the immediate context of the Project, there are numerous areas of tourist interest, including: the Boquerón Public Beach; the Boquerón Village; the Boquerón Yacht Club; a variety of shops; restaurants; hotels; inns; and residential properties used as short-term rentals; among others. The Project is also located near natural attractions such as: the Boquerón Wildlife Refuge; El Combate Beach; and other points of interest that serve the tourist public frequenting the area. Additionally, within the immediate context of the Project, there is an existing airport identified by the Federal Aviation Administration (FAA) as "Boquerón Airport" with identification number PR10.

Currently, most of the land is undeveloped, with some non-consolidated uses such as: glamping; recreational vehicle (RV) park; and abandoned structures previously used as single-family residences. Likewise, the undeveloped land is used by external groups and organizations for mountain biking races, off-road vehicle races, and hiking.

It is important to note that as part of the Project, several parcels are contemplated that currently do not belong to Cabo Rojo Land Acquisition, but are envisioned to be acquired in the future, subject to negotiations with their current owners. The failure to acquire these parcels would not prevent the development of the Project, and access will be guaranteed through the proposed roads.

Nevertheless, since these parcels could become part of the Project, the conceptual plan presented includes all these parcels as part of the proposed development and they were evaluated by the technical team. Therefore, this report bases its program and demand analysis on the most comprehensive version of the Project, to ensure that the impact of the entire proposed action is evaluated.

In line with the above, the Project's conceptual plan proposes hotel, recreational, and tourism-residential uses, consistent with existing uses in the area. Specifically, the development proposes: 530 hotel units; 1,132 single-family and multi-family tourist residences; a school with 500 student dormitories; recreational areas; golf courses; medical service areas; commercial and entertainment areas; and service and infrastructure areas. The Project also includes four public vehicular beach access points with sanitary facilities, support for public recreational activities such as hiking, birdwatching, and mountain biking, and two activity centers (Towncenters), which will provide space for commerce and services, offering gastronomic, recreational, cultural, religious, and other essential services for the general community.

The development and planning concept of Esencia is based on five fundamental principles of natural resource protection and enhancement, including: protection of the coastal zone to promote resilience; protection of natural drainage corridors; preservation of areas with slopes greater than 30%; protection of mangrove zones; and protection and regeneration of wetland areas; among others.

Finally, Esencia is presented as a low-density development, estimated to occupy approximately 21% of the total land area, of which 13% will be occupied by building footprints and 8% by access roads and other infrastructure components. The remaining land is proposed as green areas, including extensive landscaping, two golf courses, and areas designated as conservation zones.

Figure 1 presents the influence area. The influence area was expanded further north along PR-100 (up to its intersection with PR-308) as per PRHTA's requirements in the letter dated July 11, 2025. The original intersections analyzed are identified with yellow pins, while the new intersections are identified with pink drops.

Figure 2 presents the road network within the influence area as presented in PRHTA's Official Transportation Map (2023).

Figure 1 Project Location and Influence Area

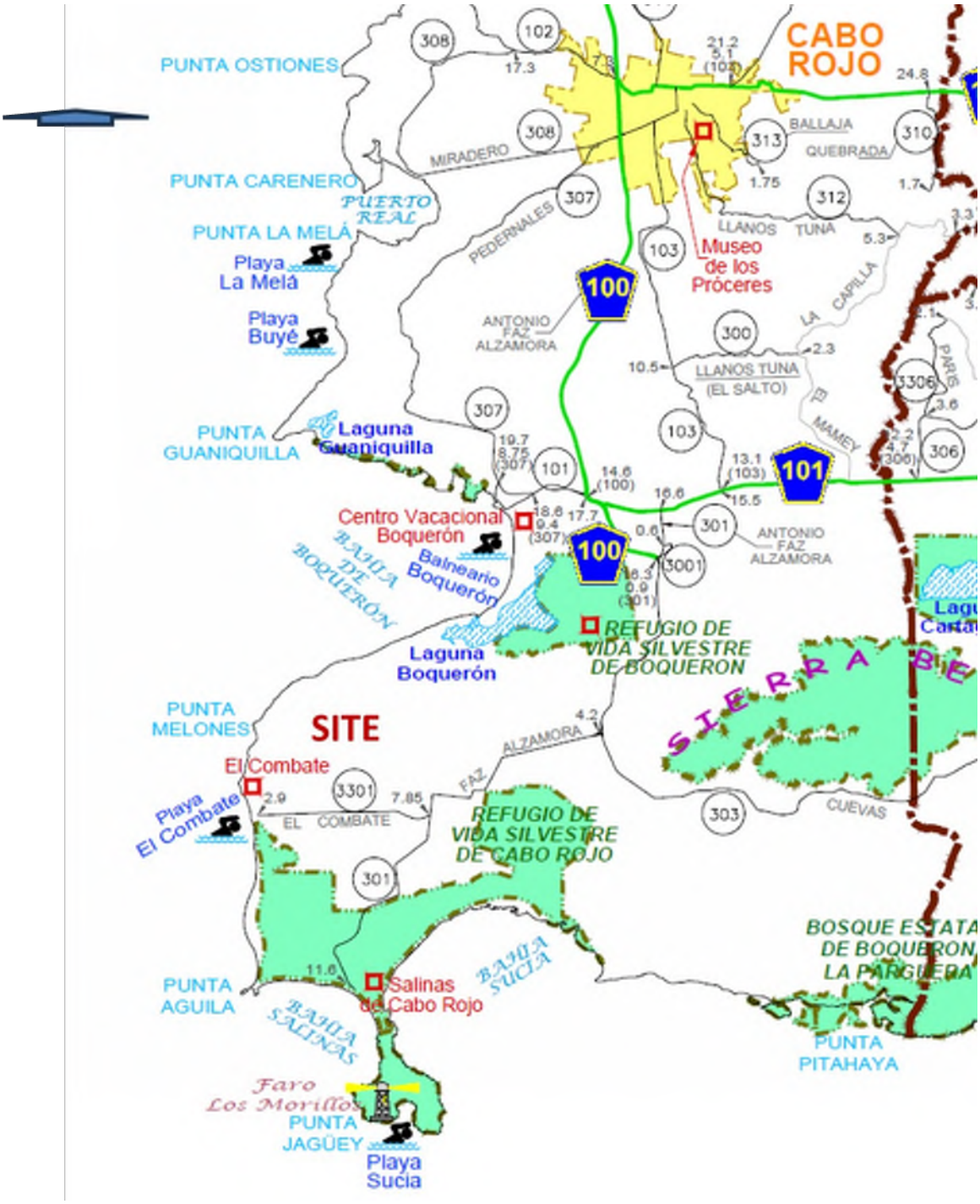


Figure 2 Roadway Network within Influence Area

(source: PRHTA Transportation Map 2023)

Figure 3 presents the master plan of the proposed development with its main access through PR-301, its secondary access through PR-3301, and BOH access through Camino Monte Carlo.

Figure 3 Proposed Development Concept Layout

The main roadways within the influence area are PR-301, PR-100, and PR-3301. Average daily traffic (ADT) for PR-100, PR-301 and PR-3301 is:

PR-100 – 24,500 vpd (near PR-308)
PR-100 – 5,700 vpd (near PR-301)
PR-301 – south of PR-303 1,800 vpd and north of PR-303 10,500 vpd
PR-3301 – 1,300 vpd

In order to conduct the traffic impact study, an influence area of nine (9) intersections (Figure 1) was considered:

Intersection 1 – PR-100 with PR-301
Intersection 2 – PR-301 with PR-303
Intersection 3 – PR-301 with Camino Los Vélez
Intersection 4 – PR-301 with PR-3301
Intersection 5 – PR-301 with Camino Monte Carlo

Cabo Rojo New A – PR-100 with PR-101 East
Cabo Rojo New B – PR-100 with PR-101 West
Cabo Rojo New C – PR-100 with Camino Vicente Torres
Cabo Rojo New D – PR-100 with PR-308

These additional four intersections (Cabo Rojo New A through Cabo Rojo New D) were added as required by PRHTA on letter dated July 11, 2025. Even though this segment of PR-100 is part of project AC-010029, which includes widening of PR-100 to four lanes (two lanes in each direction), exclusive bicycle lanes in each direction, improvements to some intersections, and optimization of traffic signal systems. Since project AC-010029 is supposed to begin construction as soon as LUMA endorses the project, the assumption considered PR-100 widen by the completion of the first phase of the project under evaluation.

All intersections are two-way stop controlled. Several safety and operational issues were identified during field evaluations of the roadway network, including:

- Lack of pavement markings (including stop bars).
- Lack of regulatory traffic signs.
- Lack of roadside barriers.
- Lack of lighting, especially at intersections.
- Lack of warning traffic signs.
- Poor pavement conditions.

A traffic impact study was completed in order to determine the impact that the proposed development will have on the surrounding roadway network. The analysis included nine (9) intersections. A list of recommendations to mitigate impact is included as part of this study, following the requirements of Tables III and IV of the "*Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Accesos y de Tránsito para Puerto Rico*" (PRHTA 2004). The intersections analyzed in this study are described in Appendix B. The following tasks were completed to attain the study's objectives:

- Turning movement counts were collected during 14-hour periods on a typical weekday and a typical weekend day during the year of the study (Thursday, April 27, 2023 and Saturday, April 29, 2023 and repeated on Thursday, September 5, 2024 and Saturday, September 14, 2024), and additional data was collected on Thursday, August 28, 2025 and Saturday, September 6, 2025;
- Peak Hour Factors (PHF) were calculated for each movement of the intersections analyzed;
- Photos of each approach of every intersection were taken in the field;
- Maximum queue lengths were measured in the field for all approaches;
- results were analyzed; and
- conclusions and recommendations were discussed.

The following tools were used in the completion of this study:

- Synchro 10 traffic analysis software
- "*Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Accesos y Tránsito para Puerto Rico*," Puerto Rico Highway and Transportation Authority (PRHTA), December 2004
- Trip Generation Manual, Institute of Transportation Engineers, 11th edition, 2021
- Highway Performance Monitoring System (HPMS) Functional Classification and Federal Aid Logs
- Puerto Rico Highway Transportation Official Map, 2023
- Manual of Transportation Engineering Studies, Institute of Transportation Engineers, 2nd edition

The document was organized following the outline proposed by the PRHTA in its "*Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Accesos y Tránsito para Puerto Rico*" and additional information was added as per required by PRHTA in letter dated July 11, 2025.

ANALYSIS PARAMETERS

Study Area

A traffic impact study was conducted to determine the effects of the proposed development on the roadway network within the influence area. The project will be located north of State Road PR-301 and El Combate area in Boquerón Ward, Cabo Rojo. Nine (9) intersections were evaluated to analyze the project's impact.

Scenarios Analyzed

The study includes the analysis of the existing condition in year 2023, opening year Phase I in 2027, opening year Phase II in 2028, opening year Phase III in 2029, opening year Phase IV in 2030, and design year (10 years after project completion) in 2040. The analysis considers the morning (AM), afternoon (PM) peak hours during weekdays, and the Saturday peak hour. Table 1 presents the summary of brands per construction phase by year.

Table 1 Summary of Brand per Construction Phase (by year)

Summary by Brand		
Brand	Opening Year	Land Use
1	2028	90 houses (single detached housing)
		50 hotel keys
2	2027	141 Condos (multifamily housing)
		83 houses (single detached housing)
		110 hotel keys
3	2028	70 Condos (multifamily housing)
		81 houses (single detached housing)
		120 hotel keys
4	2029	10 houses (single detached housing)
		20 hotel keys
5	2030	239 houses (single detached housing)
		18 condos (multifamily housing)
		200 hotel keys
6	2027	16 houses (single detached housing)
		30 hotel keys
7	2029	80 apts (multifamily housing)
8	2027	16 Condos (multifamily housing)
11	2027	Private School (500 dormitories)2500 students, but 1000 considered to generate traffic
12	2027	6 Condos (multifamily housing)
13	2029	16 Condos (multifamily housing)
14	2028	52 Condos (multifamily housing)
15	2027	Clinic - 43,750 Square Footage
17	2030	144 Condos (multifamily housing)

Typical Days

Turning movement counts were collected on Thursday, April 27 and Saturday, April 29, 2023, from 6:00 AM to 8:00 PM, repeated on Thursday, September 5 and Saturday, September 14, 2024, and additional data was collected on Thursday, August 28, and Saturday, September 6, 2025.

Peak Hours (AM and PM)

Peak hours were determined to be, considering both traffic counts collected:

Intersection 1 (weekday) – from 7:00 AM to 8:00 AM and from 2:00 PM to 3:30 PM
Intersection 1 (Saturday) – from 11:00 AM to 1:15 PM
Intersection 2 (weekday) – from 6:45 AM to 7:45 AM and from 2:15 PM to 3:15 PM
Intersection 2 (Saturday) – from 1:45 PM to 3:30 PM
Intersection 3 (weekday) – from 6:45 AM to 7:45 AM and from 2:15 PM to 3:15 PM
Intersection 3 (Saturday) – from 11:00 AM to 3:30 PM
Intersection 4 (weekday) – from 10:45 AM to 12:00 PM and from 2:30 PM to 3:30 PM
Intersection 4 (Saturday) – from 1:30 PM to 3:30 PM
Intersection 5 (weekday) – from 10:45 AM to 11:45 AM and from 2:30 PM to 3:30 PM
Intersection 5 (Saturday) – from 2:30 PM to 3:30 PM
Cabo Rojo New A (weekday) – from 6:45 AM to 7:45 AM and from 2:15 PM to 3:15 PM
Cabo Rojo New A (Saturday) – from 12:30 PM to 1:30 PM
Cabo Rojo New B (weekday) – from 6:45 AM to 7:45 AM and from 2:15 PM to 3:15 PM
Cabo Rojo New B (Saturday) – from 12:30 PM to 1:30 PM
Cabo Rojo New C (weekday) – from 7:00 AM to 8:00 AM and from 2:15 PM to 3:15 PM
Cabo Rojo New C (Saturday) – from 12:15 PM to 1:15 PM
Cabo Rojo New D (weekday) – from 7:00 AM to 8:00 AM and from 2:00 PM to 3:00 PM
Cabo Rojo New D (Saturday) – from 12:00 PM to 1:00 PM

The tabulation of the raw data, vehicle totals, and hourly totals is included in Appendix A.

STUDY MATRIX

The names of the electronic files for each analysis performed by means of Synchro are included in Table 2.

Table 2 Study Matrix

Name of Electronic Files	
Existing Condition - 2023	**Opening Year Condition - 2027**
EXISTING THURSDAY (2023) AM.SYN	OPENING THURSDAY (2027) AM.SYN
EXISTING THURSDAY (2023) PM.SYN	OPENING THURSDAY (2027) PM.SYN
EXISTING SATURDAY (2023).SYN	OPENING SATURDAY (2027).SYN
Opening Year Condition - 2029	**Opening Year Condition - 2028**
OPENING THURSDAY (2029) AM.SYN	OPENING THURSDAY (2028) AM.SYN
OPENING THURSDAY (2029) PM.SYN	OPENING THURSDAY (2028) PM.SYN
OPENING SATURDAY (2029).SYN	OPENING SATURDAY (2028).SYN
Opening Year Condition – 2030	
OPENING THURSDAY (2030) AM.SYN	
OPENING THURSDAY (2030) PM.SYN	
OPENING SATURDAY (2030).SYN	
Design Year – 2040	
DESIGN YEAR THURSDAY (2040) AM.SYN	
DESIGN YEAR THURSDAY (2040) PM.SYN	
DESIGN YEAR SATURDAY (2040).SYN	

ANALYSIS OF EXISTING CONDITIONS (2023)

The traffic analyses were performed in Synchro 10 software. Figure 4 presents the existing conditions Synchro model.

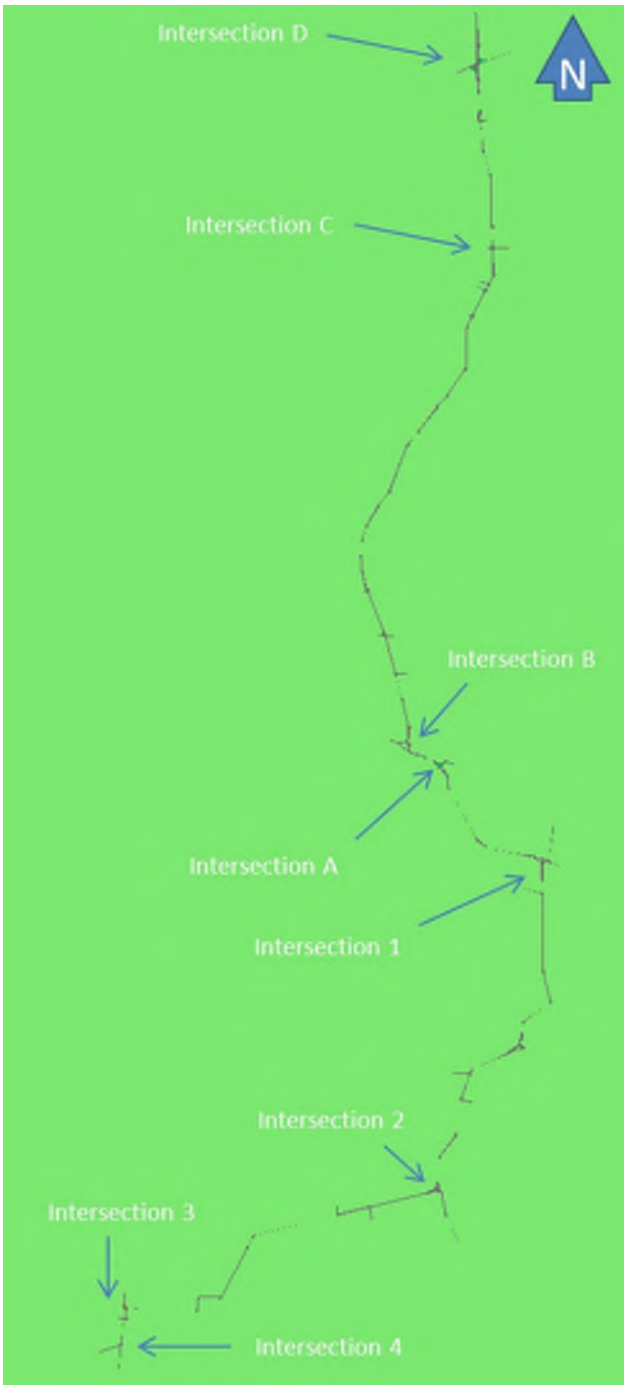


Figure 4 Existing Conditions - Synchro Model

Volumes

The existing Peak Hour Volumes (PHV) during weekdays (AM and PM) for each intersection analyzed are presented in Figures 5 to 13.

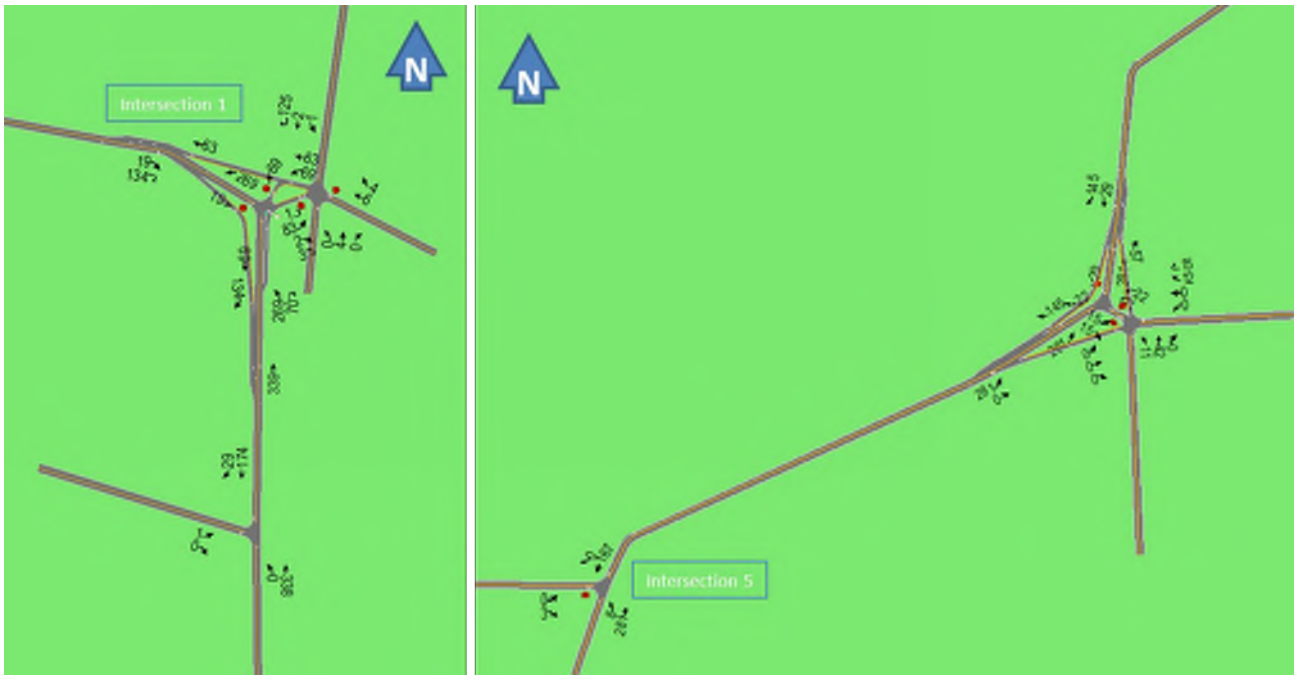


Figure 5 Peak Hour Volume - Thursday - AM (Intersections 1 and 5)

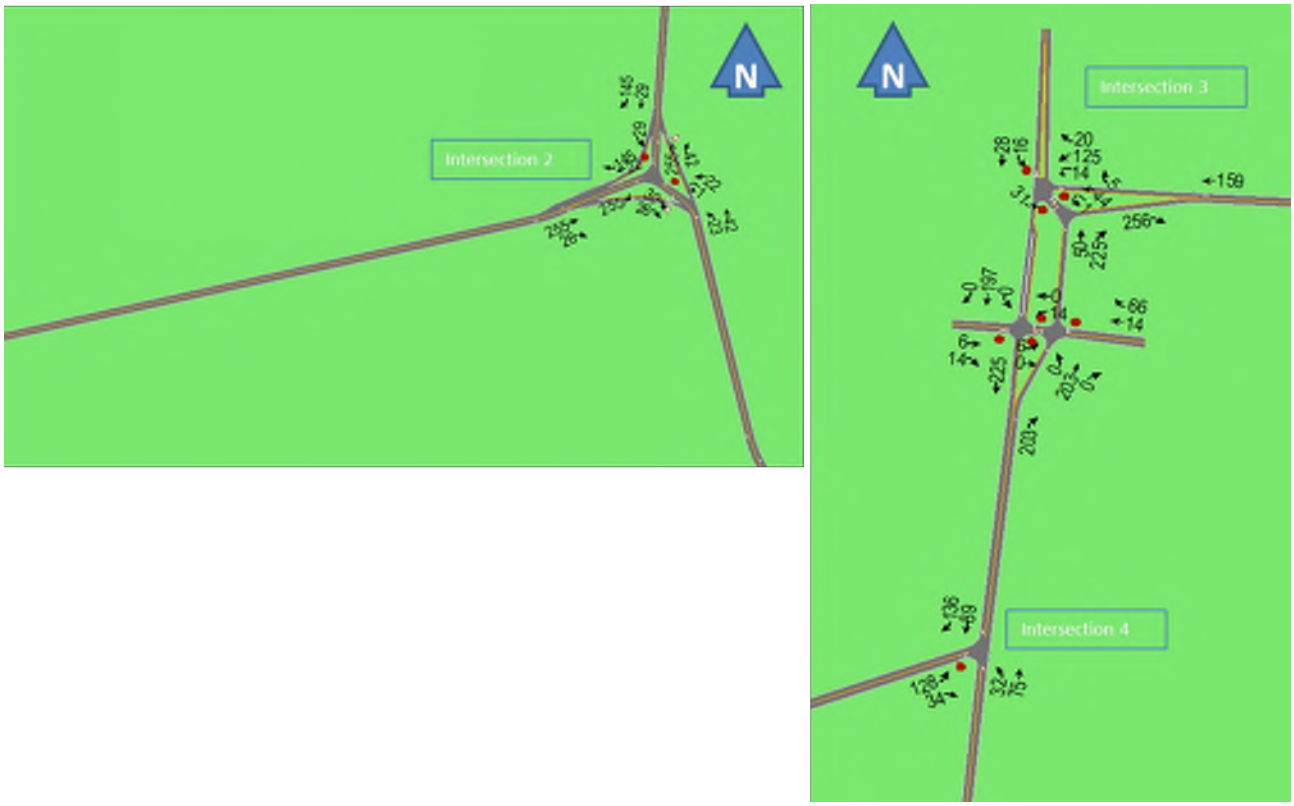


Figure 6 Peak Hour Volume - Thursday - AM (Intersections 2 to 4)

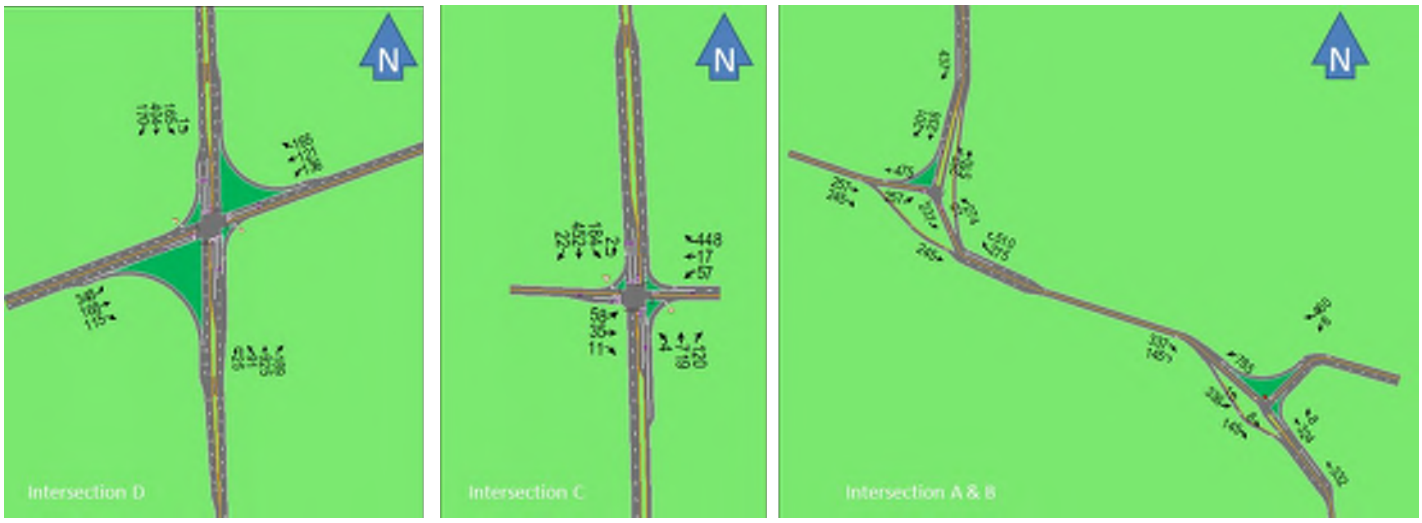


Figure 7 Peak Hour Volume - Thursday - AM (Intersections A to D)

Figure 8 Peak Hour Volume - Thursday - PM (Intersections 1 and 5)

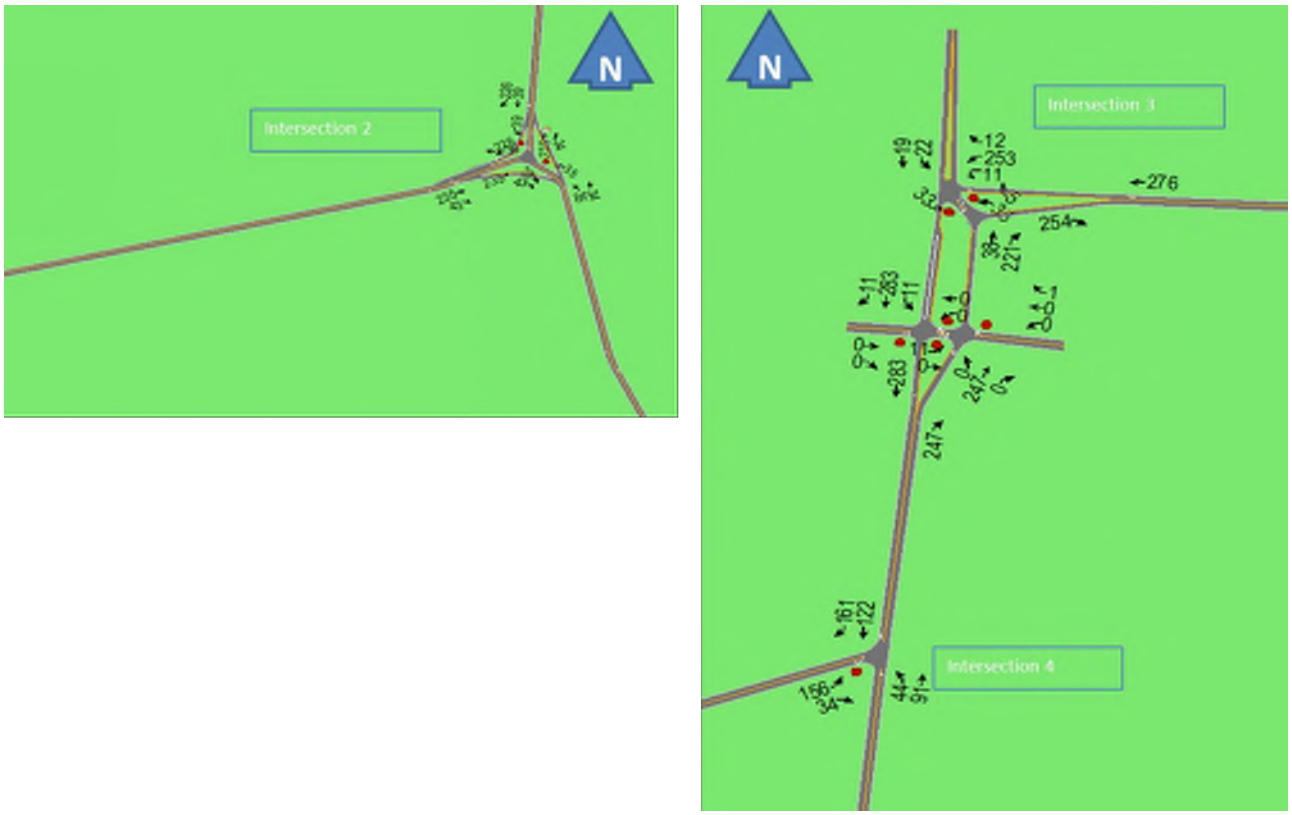


Figure 9 Peak Hour Volume - Thursday - PM (Intersections 2 to 4)

Figure 10 Peak Hour Volume - Thursday - PM (Intersections A to D)

Figure 11 Peak Hour Volume - Saturday (Intersections 1 and 5)

Figure 12 Peak Hour Volume - Saturday (Intersections 2 to 4)

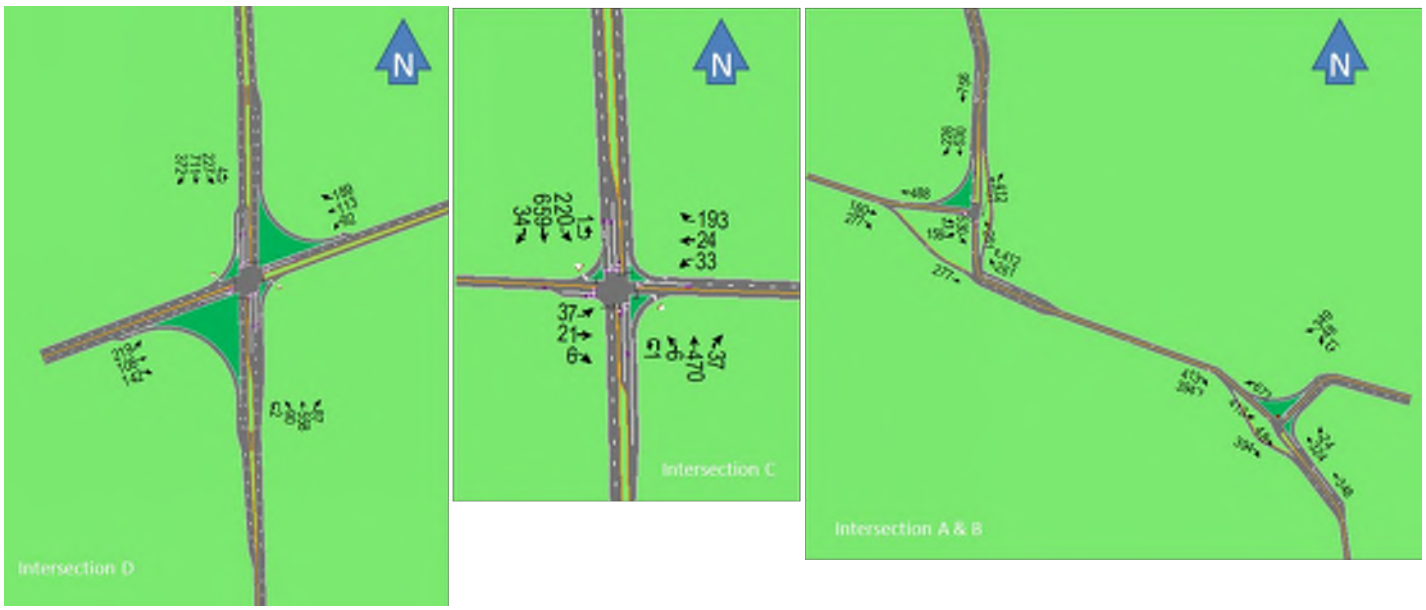


Figure 13 Peak Hour Volume - Saturday (Intersections A to D)

Geometry of Intersections

The existing geometry of the intersections analyzed is described in Appendix B and presented in Figures 14 and 16. Appendix B includes photos of the approaches to all intersections.

Figure 14 Existing Geometry of Intersections 1 and 2

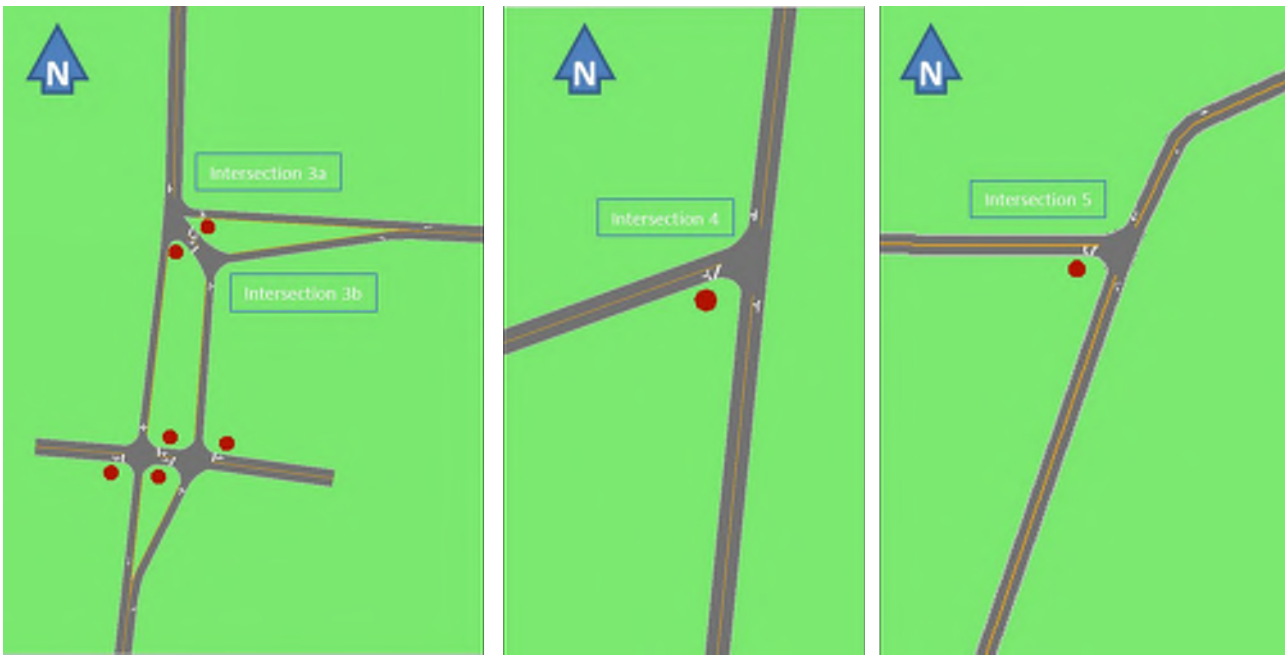


Figure 15 Existing Geometry of Intersections 3 to 5

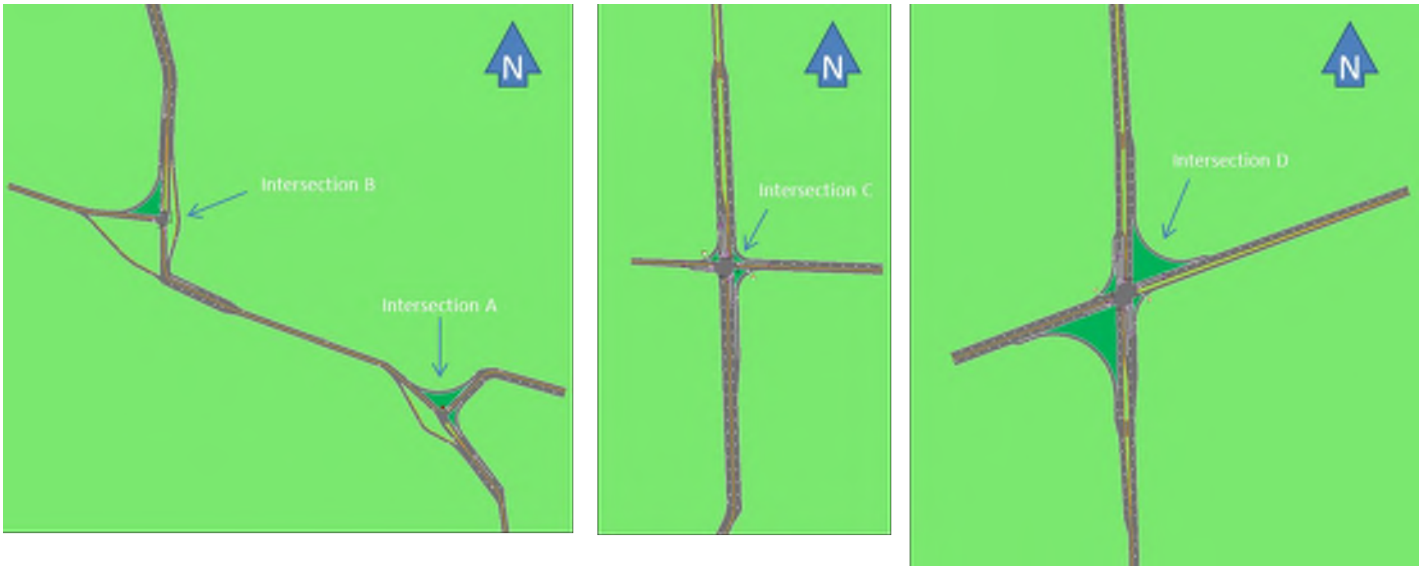
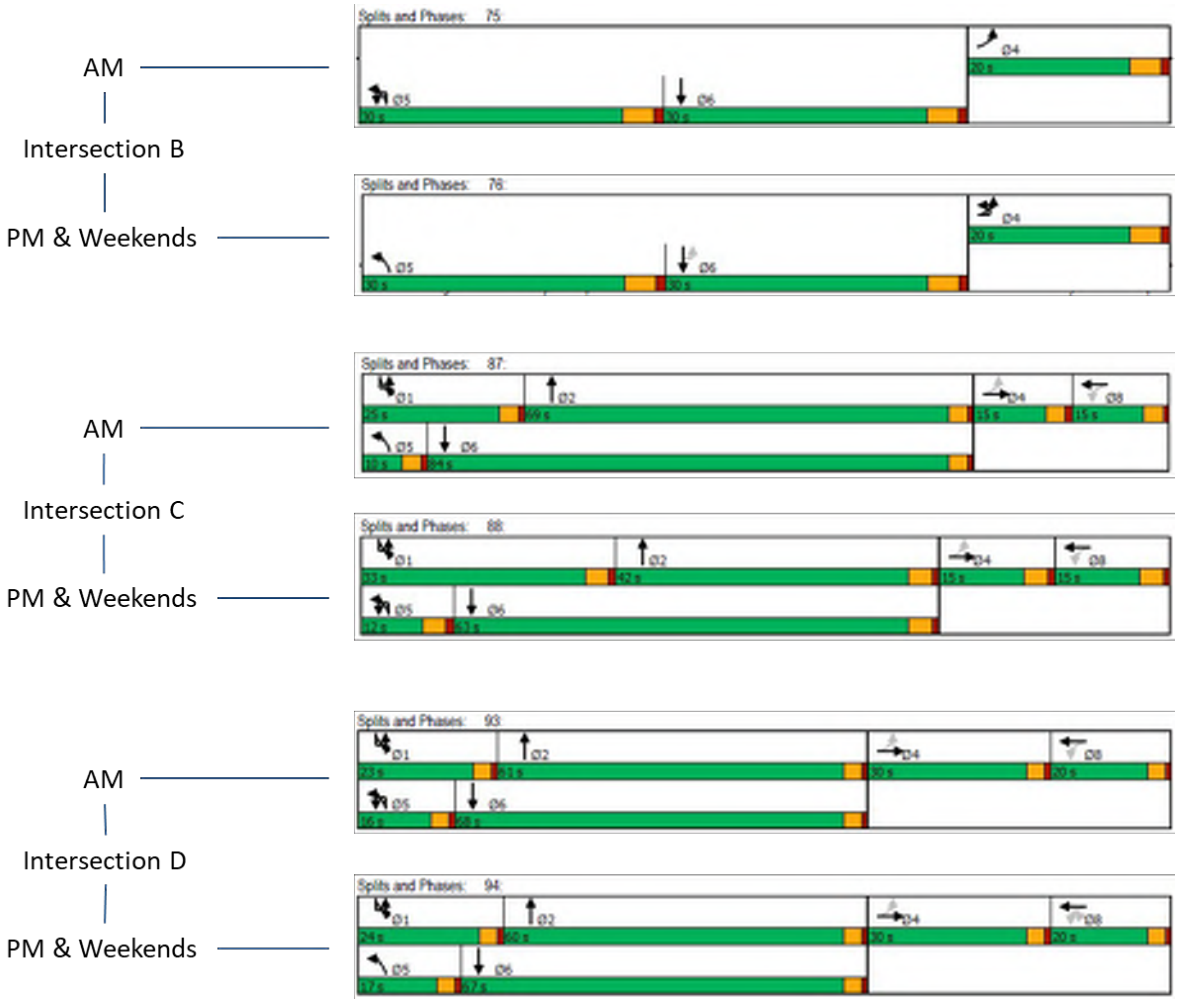


Figure 16 Existing Geometry of Intersections A to D

Control of Intersections

Intersections 1 to 4, and A are controlled by a stop condition at the minor street/approach, refer to Figures 14 to 16. However, intersections B, C, and D are controlled with traffic signal systems. Figure 17 presents the existing programming for the AM, PM, and Weekend peak hours on intersections B, C, and D.



Capacity Analysis of Intersections

The summary of results for the influence area's traffic capacity analysis includes the following performance measures for each intersection: maximum queues, control delay per approach, LOS per approach, control delay per intersection, and LOS per intersection. Tables 3 to 5 present the summary of results for the AM, PM, and weekend peak hours of all intersections in year 2023. Appendix D presents the Synchro outputs of each analysis.

Table 3 Summary of Results - Existing Condition Weekday AM

Thursday - Existing 2023 am										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	0	A	0.2	A	10.3	B	9.1	A	4.9	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	6	A	18.6	c	-	-	0	A	5.8	A
Max Queue	1		0		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	15.6	C	7.7	A	-	-	8	A
Max Queue	0		0		1		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	8.1	A	7.9	A	-	-	8.8	A	8.5	A
Max Queue	0		0		-		1			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	2.9	A	0	A	13.2	B	-	-	4.7	A
Max Queue	0		0		1		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.2	A	0	A	9.2	A	-	-	0.2	A
Max Queue	0		0		0		-			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	10.8	B	0.3	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	27.4	C	14.4	B	51.8	D	-	-	27.8	C
Max Queue	10		8		13		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	24.3	C	24.6	C	>>600	F	31.4	C	81.3	F
Max Queue	30		13		9		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	39.6	D	37	D	>>600	F	70.3	E	475.1	F
Max Queue	22		12		34		11			

Table 4 Summary of Results - Existing Condition Weekday PM

Thursday - Existing 2023 pm										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	4.5	A	0.2	A	10.8	B	10	B	5.3	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	6.1	A	17.6	C	-	-	0	A	6	A
Max Queue	1		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	14.6	B	7.7	A	-	-	7.7	A
Max Queue	0		0		1		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	8.6	A	8.7	A	-	-	11.1	B	10.4	B
Max Queue	0		0		-		2			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	3.2	A	0	A	17.3	C	-	-	6.6	A
Max Queue	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0	A	0	A	12.8	B	-	-	0.2	A
Max Queue	0		0		0		-			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	10.6	B	0.8	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	28.3	C	22.4	C	77.7	E	-	-	37.4	D
Max Queue	10		18		11		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	52.9	D	23.1	C	284.5	F	36.7	D	45.5	D
Max Queue	33		13		5		5			
Int. D - PR-100 with PR-308	31.2	C	33.7	C	>>600	F	86.7	F	641.8	F
Max Queue	14		21		40		13			

Table 5 Summary of Results - Existing Condition Weekend

Saturday - Existing 2023										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	2.5	A	0.4	A	11.1	B	10	B	4.9	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	6.4	A	24.8	C	-	-	0	A	6.5	A
Max Queue	1		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	20.2	C	8.2	A	-	-	7.5	A
Max Queue	0		2		2		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	8	A	8.6	A	-	-	13.8	B	12.9	B
Max Queue	0		0		-		4			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	3.4	A	0	A	26.9	D	-	-	8.7	A
Max Queue	0		0		5					
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0	A	0	A	16.7	C	-	-	0.1	A
Max Queue	0		0		0		-			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	11.7	B	2	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	25.3	C	38.7	D	33.9	C	-	-	35.1	D
Max Queue	9		24		7		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	33.7	C	19.2	B	240.5	F	15.5	B	32.6	C
Max Queue	21		11		7		3			
Int. D - PR-100 with PR-308	31.5	C	31.7	C	>>600	F	43.4	D	217.4	F
Max Queue	12		19		24		10			

Overall, the majority of the intersections operate well with LOS A and LOS B; however, some approaches receive longer delays, mostly due to the left turn volumes, as most of the roads have shared lanes to complete all the maneuvers. Intersections C and D, which are signalized intersections, have recurring congestion (LOS F) or are at capacity (LOS E) during at least one peak hour. These conditions are due to the limited capacity at some of these intersections, which will be addressed by project AC-010029.

OPENING YEAR PHASE I CONDITION (2027)

Volumes

The traffic capacity analysis for year 2027 (opening year Phase I) includes the traffic volume growth projection and trips generated by Phase I of the proposed project. The proposed main access to the project will be through PR-301, the secondary access will be through a new Local Street off PR-301, and the BOH access with be through Camino Monte Carlo (refer to Figure 17). The description of the new accesses is discussed below.

Figure 17 Location of Proposed Main Access and Secondary Access

Figure 18 presents part of the opening year layout model in Synchro. The model includes accesses to the project and geometrical improvements that will be required to complete the project. A description of the geometrical improvements is discussed in the next sections.

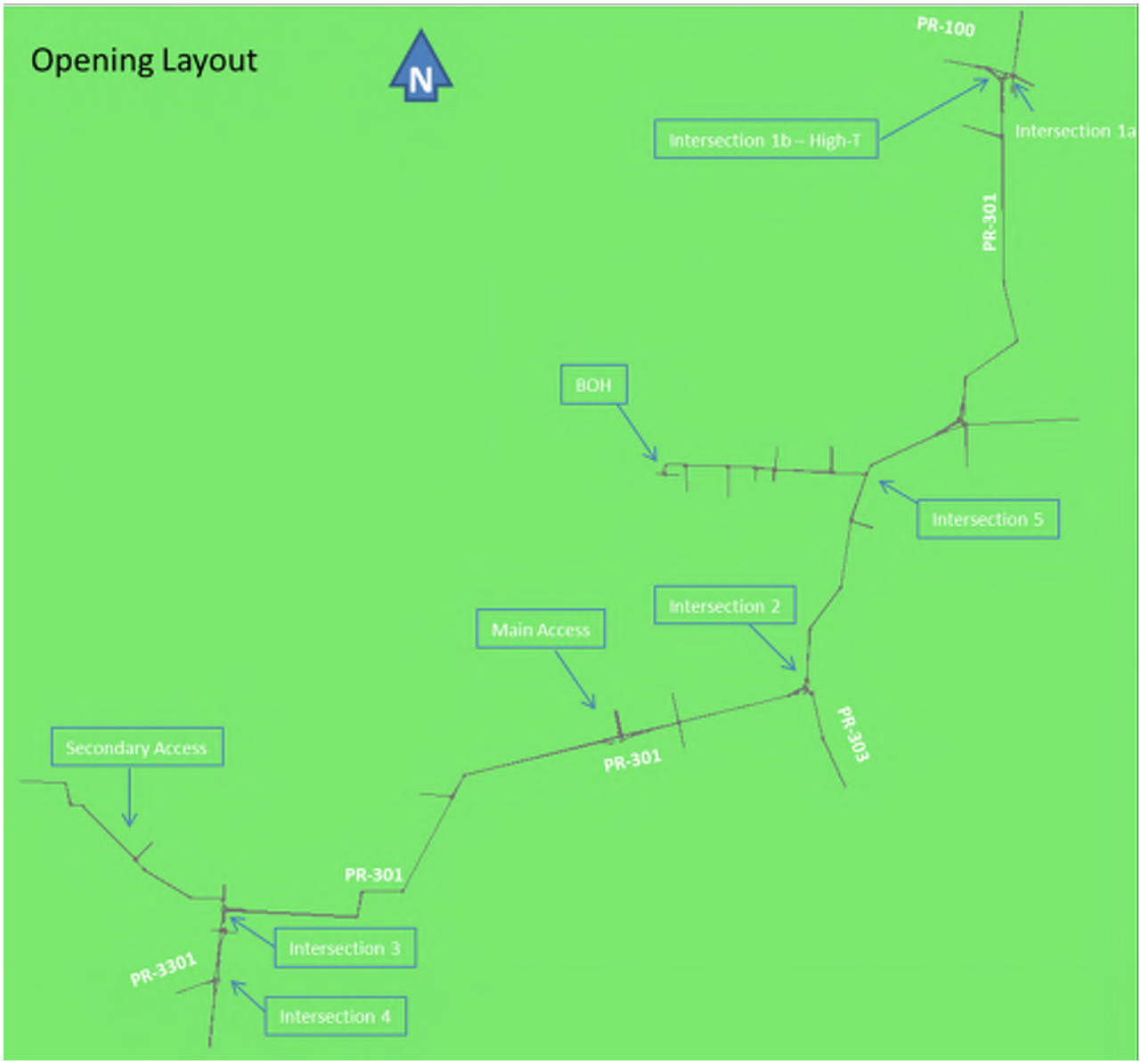


Figure 18 Opening Year Layout Model in Synchro

Projections

The traffic volume growth projection for the influence area was based on a growth rate of 1.36 (20-year projection), as provided by the PRHTA's Traffic Data Collection and Analysis Office for PR-301 and PR-3301 combined, and also 1.38 (20-year projection), as provided by the PRHTA's Traffic Data Collection and Analysis Office for PR-100. Given the current demographic tendencies in Puerto Rico, these growth rates are high, but they were used as a conservative value to account for any new projects proposed near the subject development. The average traffic growth rate was calculated using Equation 1 (*F/P, i%, n*).

Equation 1 $F = P (1 + i)^n$

where:
F = Future AADT
P = Present AADT
i = traffic growth rate
n = number of years in analysis

The analysis of the future conditions includes trips generated by the project and the projection of the base traffic that will cover any future projects within the influence area. The trip generation analysis was based on the 11th edition of the *Trip Generation Manual*, published by the Institute of Transportation Engineers (ITE, 2021). The analysis, as presented by ITE, is based on land uses and the project's characteristics, and it provides the percentage of trips entering and exiting the project.

Typical trip generation rates are derived from counts taken at the driveways of the various land uses. For many land uses, not all the trips generated at the driveway represent new trips added to the roadways. This is due to "pass-by" trips. Pass-by trips are made by traffic already using the adjacent roadway and entering the site as an intermediate stop on the way to another destination. The trip may not necessarily be "generated" by the land use under study and thus is not a new trip added to the transportation network. "Pass-by" trips were not considered in the analyses presented in this study (see Appendix C for the Trip Generation).

Table 4 presents the number of trips generated by the proposed development during the AM and PM peak hours during weekdays for each phase of the project. The proposed project is expected to generate an ADT of 15,480 vpd approximately.

Table 6 Trip Generation

2027 - Trip Generation											
Land use	ITE Code	Area Units	Weekday						Weekend		
			AM Peak			PM Peak			Saturday		
			IN	OUT	Total	In	OUT	Total	IN	OUT	Total
Brand 2 and Brand 6 - Single-Family Detached Housing	210	99 Dwelling Units	18	51	69	59	34	93	49	42	91
Brand 2, Component 8 and 12 - Multifamily Housing (Low Rise)	220	163 Dwelling Units	16	50	65	52	31	83	33	33	67
Brand 2 and Brand 6 - Resort Hotel	330	140 Occupied Rooms	37	15	52	28	38	66	28	38	66
Brand 11 - Private School (K-12)	532	1000 Students	498	292	790	73	97	170	-	-	-
Brand 15 - Clinic	630	43,750 SQF	97	23	120	48	113	161	48	113	161
2028 - Trip Generation											
Land use	ITE Code	Area Units	Weekday						Weekend		
			AM Peak			PM Peak			Saturday		
			IN	OUT	Total	In	OUT	Total	IN	OUT	Total
Brand 1 and Brand 3 - Single-Family Detached Housing	210	171 Dwelling Units	37	107	144	122	72	194	102	87	190
Brand 1 and Brand 3 - Resort Hotel	330	170 Occupied Rooms	45	18	63	34	46	80	34	46	80
Brand 3 and Component 14 - Multifamily Housing (Low Rise)	220	122 Dwelling Units	12	37	49	39	23	62	25	25	50
2029 - Trip Generation											
Land use	ITE Code	Area Units	Weekday						Weekend		
			AM Peak			PM Peak			Saturday		
			IN	OUT	Total	In	OUT	Total	IN	OUT	Total
Brand 4 - Single-Family Detached Housing	210	10 Dwelling Units	2	5	7	6	3	9	5	4	9
Component 7 and 13 - Multifamily Housing (Low Rise)	220	96 Dwelling Units	9	29	38	31	18	49	20	20	39
Brand 4 - Resort Hotel	330	20 Occupied Rooms	5	2	7	4	5	9	4	5	9
2030 - Trip Generation											
Land use	ITE Code	Area Units	Weekday						Weekend		
			AM Peak			PM Peak			Saturday		
			IN	OUT	Total	In	OUT	Total	IN	OUT	Total
Brand 5 - Single-Family Detached Housing	210	239 Dwelling Units	37	106	143	121	71	192	101	86	188
Brand 5 and Component 17 - Multifamily Housing (Low Rise)	220	162 Dwelling Units	22	71	93	75	44	118	48	48	95
Brand 5 - Resort Hotel	330	200 Occupied Rooms	53	21	74	40	54	94	40	54	94

New trip distributions were made using the existing traffic patterns along the influence area (PR-301). The existing traffic patterns are presented in Figure 19.

Figure 19 Existing Traffic Pattern Distribution

Figures 20 to 25 illustrate the peak hour volumes for AM and PM on Thursday (typical weekday) and Saturday (typical weekend day) on the nine intersections evaluated.

Figure 20 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Thursday AM - Intersections 1 to 5 and Project's Accesses

Figure 21 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Thursday AM - Intersections A to D

Figure 22 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Thursday PM - Intersections 1 to 5 and Project's Accesses

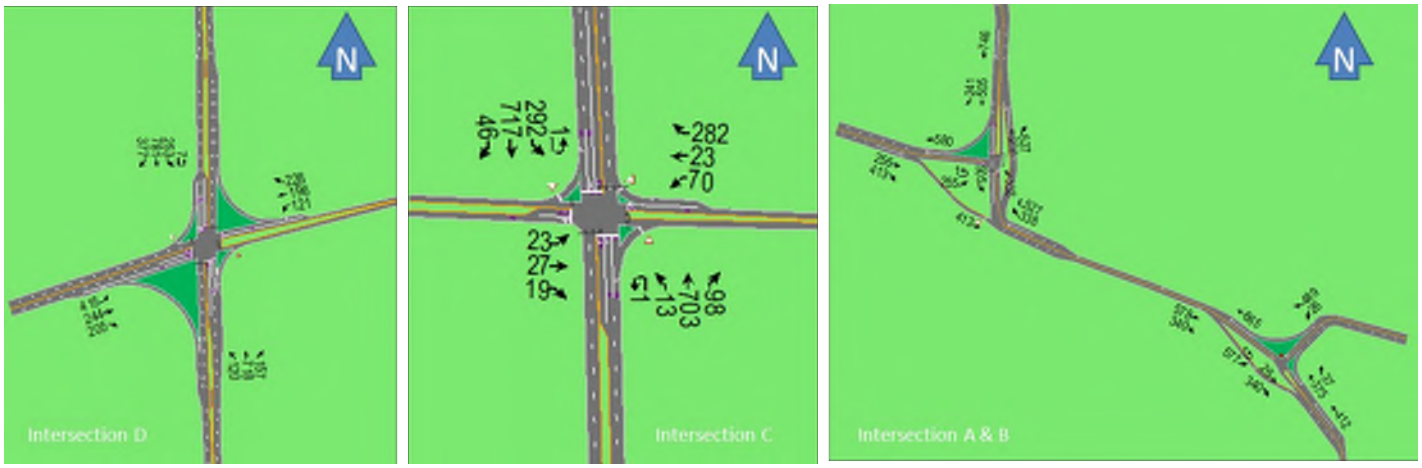


Figure 23 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Thursday PM - Intersections A to D

Figure 24 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Saturday - Intersections 1 to 5 and Project's Accesses

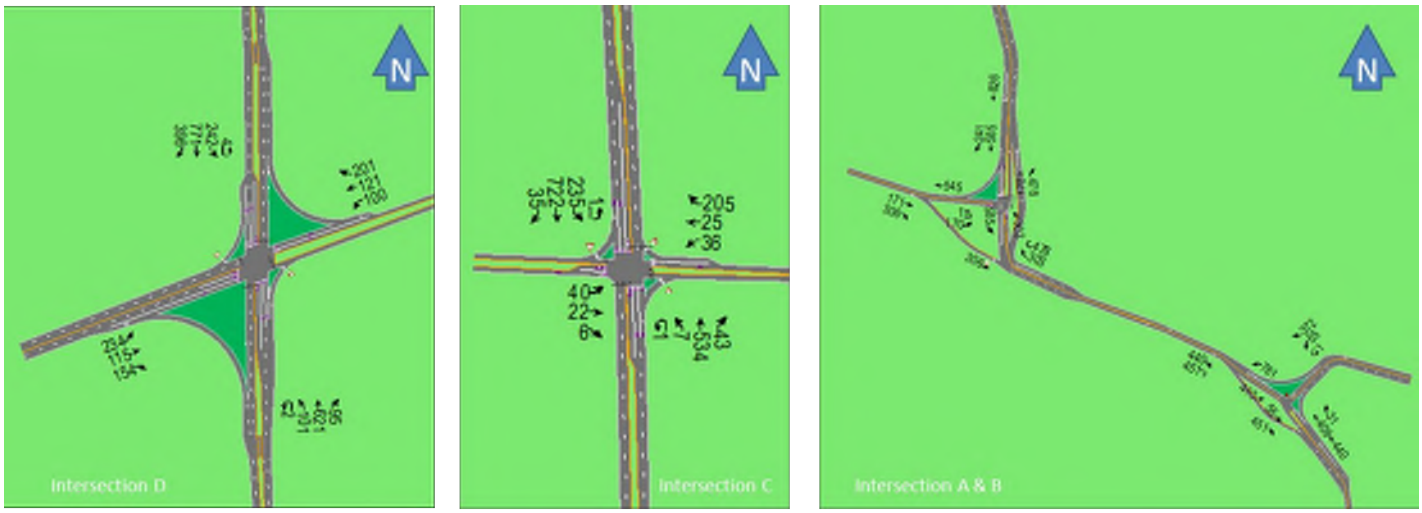


Figure 25 Peak Hour Volume for Opening Year 2027 – Saturday - Intersections A to D

Geometry of Intersections

The geometry of intersections 1 to 2 will remain unchanged. The proposed geometry for intersection 4 will require a high-T intersection, with exclusive right turn lanes on PR-301 southbound approach and PR-3301 eastbound approach. The proposed geometry for intersection 3 will include a single lane (circling lane) roundabout, with exclusive right turns on PR-301 northbound and westbound approaches. Figure 26 present the geometry of these two intersections.

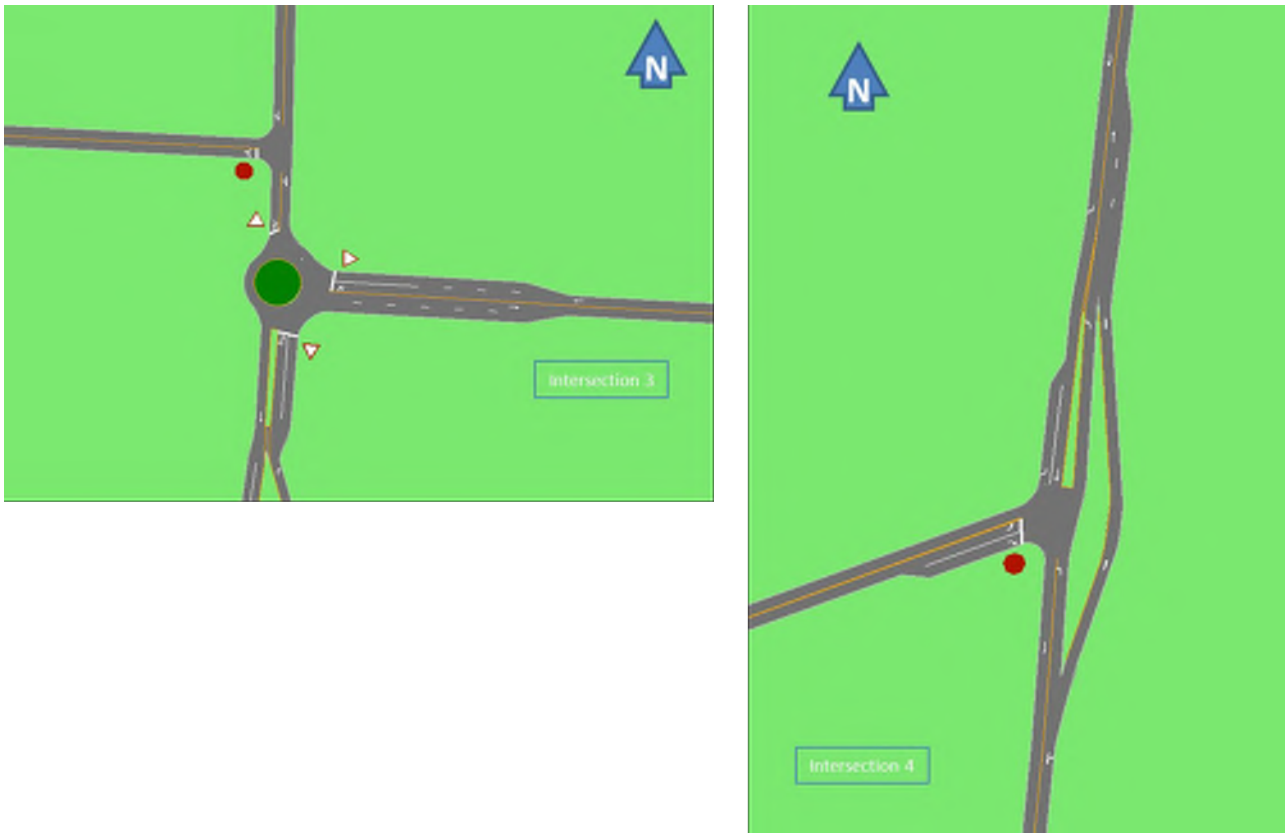


Figure 26 Proposed Geometry for Intersections 3 and 4

The main access to the proposed project shall include a high-T intersection with acceleration (with a storage length of 60 meters) and deceleration (with a storage length of 60 meters) lanes on PR-301, and two lanes entering and two lanes exiting the site. The secondary access shall include a T-intersection, and the BOH access shall include a T intersection within the property as Camino Monte Carlo ends at the property. These intersections will operate acceptably with regulatory stop conditions at the minor approach. Figure 27 presents the proposed geometry of the three accesses.

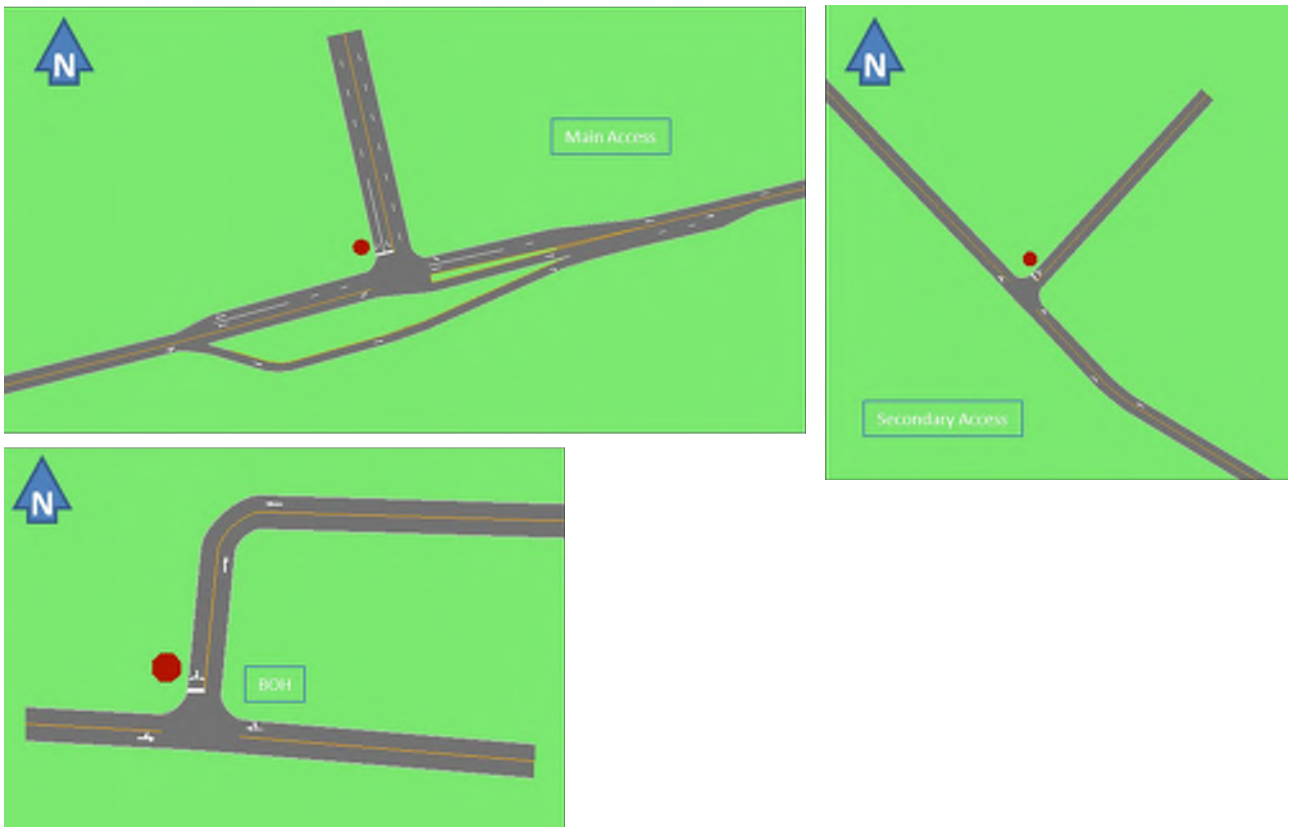


Figure 27 Proposed Geometry for the Project's Main, Secondary, and BOH Accesses

The secondary access will be through a new road extending from intersection 3 west part of the intersection and the BOH access will be through Camino Monte Carlo. Camino Monte Carlo is an existing two lane local road that will end at the project's BOH access.

Intersection's A geometry will remain. However, intersections B, C, and D will undergo geometrical changes as evaluated as part of project AC-010029 (refer to Figure 28). The proposed geometry of PR-100 (AC-010029) from PR-308 to PR-101 is as follows:

- 6.00 meters minimum berm
- 2.00 meters one-way bike lane
- 0.60 median with flexible traffic post
- 3.00 meters right shoulder
- 7.30 meters (two 3.65-meter-wide lanes) roadway
- 1.85 meters left shoulder
- 0.30 meters half median concrete barrier

_____

Half Section = 21.05 meters

Figure 28 Proposed Geometry of Intersections A to D – AC-010029

As part of project AC-010029, intersection D will include an additional left-turn lane on the eastbound approach, and intersection C will include an exclusive left-turn lane in the eastbound approach and an extension of the southbound approach exclusive left-turn lane.

The additional geometrical changes required considering the project under evaluation are for intersection B, and these will include providing two southbound thru lanes (eliminating the shoulder) and two northbound free lanes (eliminating the shoulder).

Control of Intersections

The control of intersections 1 to 4, and A will continue as TWSC. The traffic signal systems programming at intersections B, C, and D will be optimized as presented in Figure 29. Such programming was considered in project AC-010029.

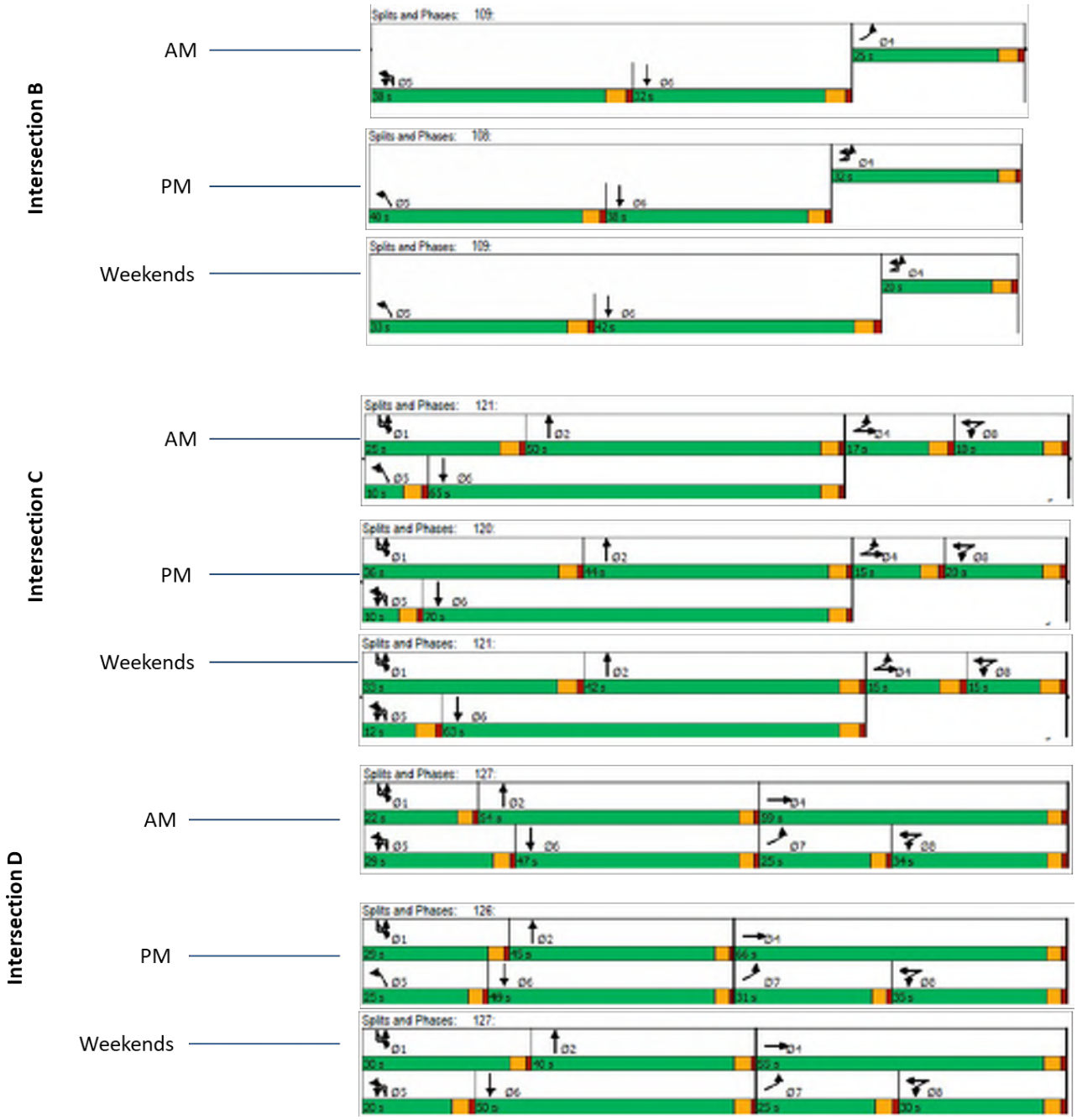


Figure 29 Traffic Signal Systems Programming for Intersections B, C, and D

Capacity Analysis of Intersections

The summary of results for the influence area's traffic capacity analysis includes the following performance measures: maximum queues, control delay per approach, LOS per approach, control delay per intersection, and LOS per intersection. Tables 8 to 10 present the summary of results for each intersection during the weekday AM, weekday PM, and weekend peak hours in opening year 2027.

Table 7 Summary of Results – Opening Year (2027) Condition Thursday AM

Thursday - Opening 2027 am										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	0	A	0.1	A	11.3	B	9.5	A	5.5	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	6.8	A	18.9	C	-	-	0	A	6.1	A
Max Queue	2		0		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	20.2	C	8.8	A	-	-	8.6	A
Max Queue	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1.3	A	7.6	A	-	-	6.1	A	3.7	A
Max Queue	1		1		-		2			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	14	B	-	-	7.3	A
Max Queue	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.3	A	0	A	14	B	-	-	0.4	A
Max Queue	0		0		0		-			
Int. 6 - Main Access - PR-301	-	-	11.7	B	0	A	0	A	5.1	A
Max Queue	-		2		0		0			
Int. 7 - Secondary Access - PR-302	-	-	9.6	A	3.8	A	0	A	3.8	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. 8 - BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	6.3	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	13.1	B	0.5	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	32.9	C	24.2	C	51.5	D	-	-	33.2	C
Max Queue	15		8		15		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	29.6	C	24	C	47.9	D	12.8	B	24.9	C
Max Queue	20		12		4		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	42	D	53.1	D	47.4	D	44	D	46.1	D
Max Queue	22		14		14		12			

Table 8 Summary of Results – Opening Year (2027) Condition Thursday PM

Thursday - Opening 2027 pm										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	4.9	A	0.1	A	11.6	B	10.3	B	5.9	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	6.5	A	18.2	C	-	-	0	A	6	A
Max Queue	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	17.3	C	8.3	A	-	-	8.2	A
Max Queue	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	0.9	A	9.8	A	-	-	8	A	5.6	A
Max Queue	0		1		-		3			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	11.9	B	-	-	5.1	A
Max Queue	0		0		2		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.1	A	0	A	15.5	C	-	-	0.3	A
Max Queue	0		0		0		-			
Main Access - PR-301	-	-	11.4	B	0	A	0	A	4.4	A
Max Queue	-		1		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	9	A	7.4	A	0	A	4.9	A
Max Queue	-		0		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	5.8	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	12	B	0.7	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	41.4	D	34.5	C	55.1	E	-	-	41.1	D
Max Queue	16		16		13		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	36.7	D	25.2	C	46.1	D	16.6	B	27.8	C
Max Queue	18		11		3		5			
Int. D - PR-100 with PR-308	45.5	D	41.1	D	44	D	48.5	D	44	D
Max Queue	21		22		22		14			

Table 9 Summary of Results – Opening Year (2027) Condition Saturday

Saturday - Opening 2027										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	3.1	A	0.3	A	11.6	B	10.2	B	5.3	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	6.7	A	18	C	-	-	0	A	6.2	A
Max Queue	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	17.3	C	8.6	A	-	-	7.5	A
Max Queue	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	0.5	A	8.5	A	-	-	10.3	B	6.1	A
Max Queue	0		1		-		4			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	12.1	B	-	-	4.4	A
Max Queue	0		0		2		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0	A	0	A	17.9	C	-	-	0.2	A
Max Queue	0		0		0		-			
Main Access - PR-301	-	-	13.7	B	0	A	0	A	3.1	A
Max Queue	-		1		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	8.9	A	3.7	A	0	A	5.2	A
Max Queue	-		0		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.4	A	7.2	A	0	A	5.9	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	12.9	B	2	A
Max Queue	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 with PR-100	33.9	C	23.4	C	46.9	D	-	-	28.9	C
Max Queue	13		14		9		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	27.6	C	19.8	B	42.9	D	14.3	B	22.2	C
Max Queue	11		12		3		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	40.1	D	29.7	C	35.2	D	35.5	D	34.3	C
Max Queue	16		18		10		10			

Results revealed that all intersections would operate acceptably with LOS C or better during the opening of Phase I given the proposed geometry, under normal conditions. The mitigation measures, in the form of geometrical improvements proposed for the intersections and accesses to the project, allow levels of service to remain similar to the existing conditions (along intersections 1 to 4). Along PR-100, the widening considered by PRHTA as part of project AC-010029 will provide sufficient capacity to carry the trips generated by the project under evaluation.

OPENING YEARS 2028, 2029, 2030 AND DESIGN YEAR 2040

The traffic capacity analysis for opening years 2028, 2029, 2030, and design year 2040 include the traffic volume growth projection by the proposed project and surrounding roadways, in addition to the trips generated by each opening year. Peak hour volumes for each analysis are presented in Figures 30 to 53.

Figure 30 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Thursday AM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

Figure 31 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Thursday AM - Intersections A to D

Figure 32 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Thursday PM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

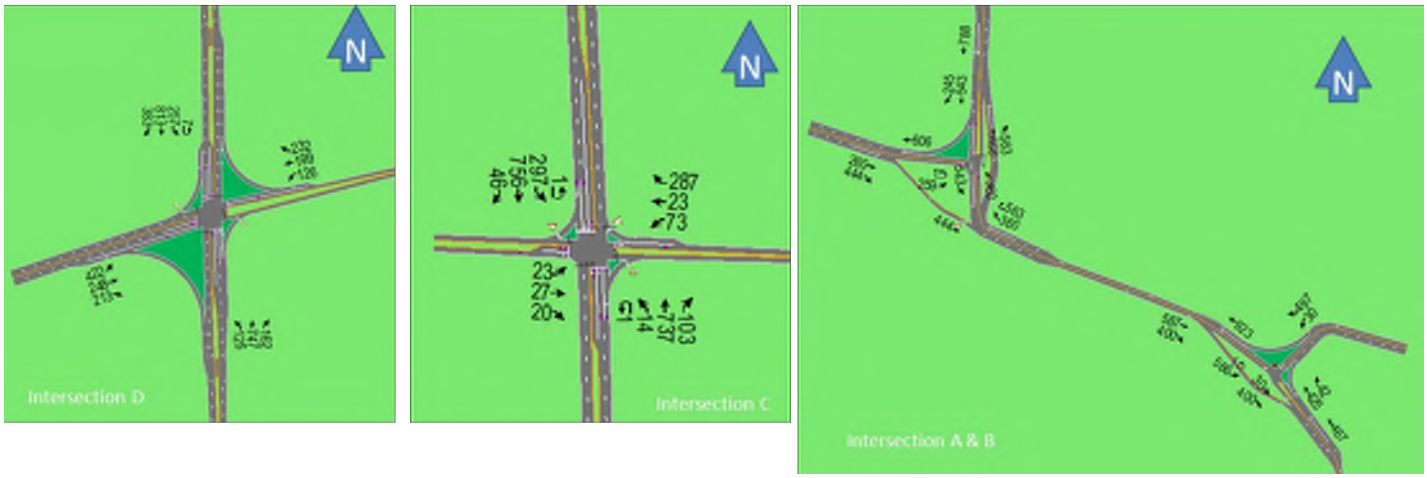


Figure 33 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Thursday PM - Intersections A to D

Figure 34 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Saturday - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

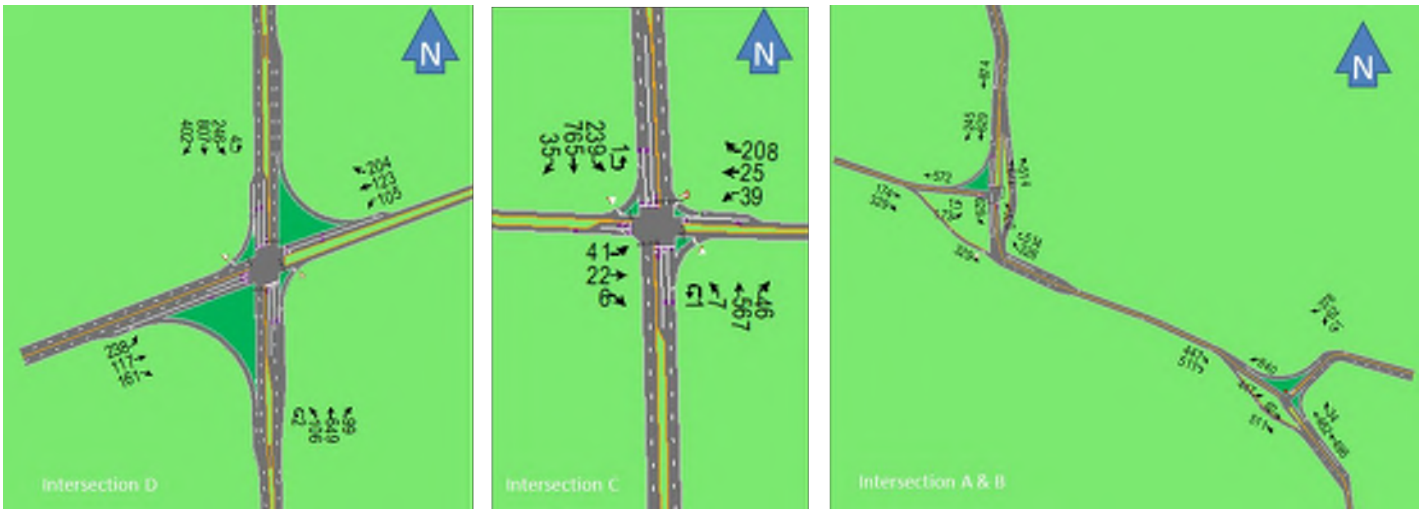


Figure 35 Peak Hour Volume for Opening Year 2028 – Saturday - Intersections A to D

Figure 36 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Thursday AM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

Figure 37 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Thursday AM - Intersections A to D

Figure 38 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Thursday PM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

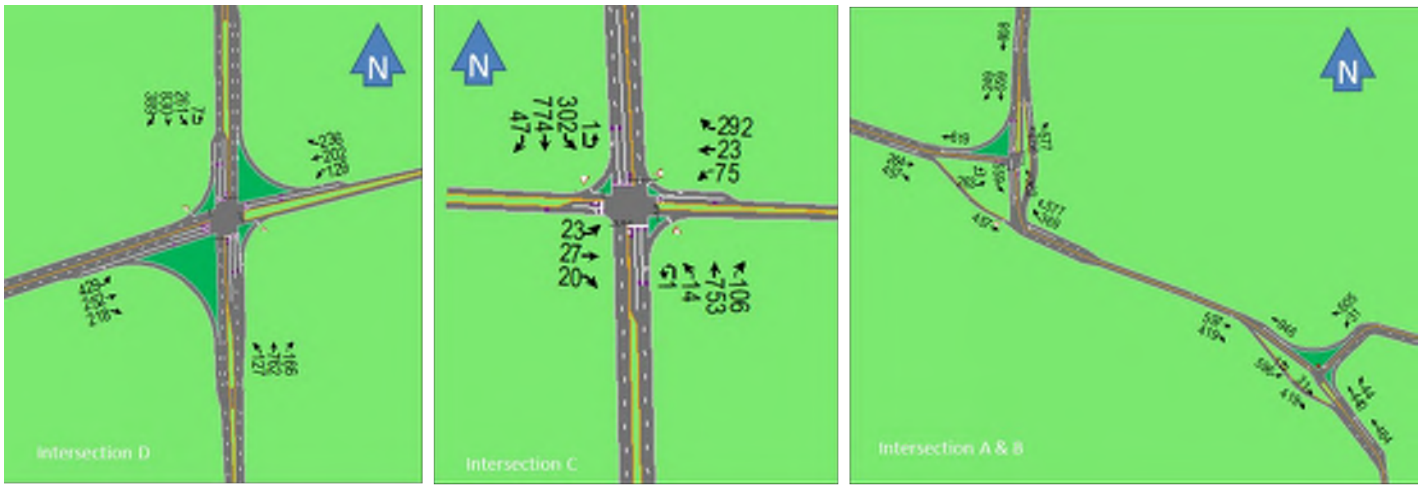


Figure 39 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Thursday PM - Intersections A to D

Figure 40 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Saturday - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

Figure 41 Peak Hour Volume for Opening Year 2029 – Saturday - Intersections A to D

Figure 42 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Thursday AM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

Figure 43 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Thursday AM - Intersections A to D

Figure 44 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Thursday PM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

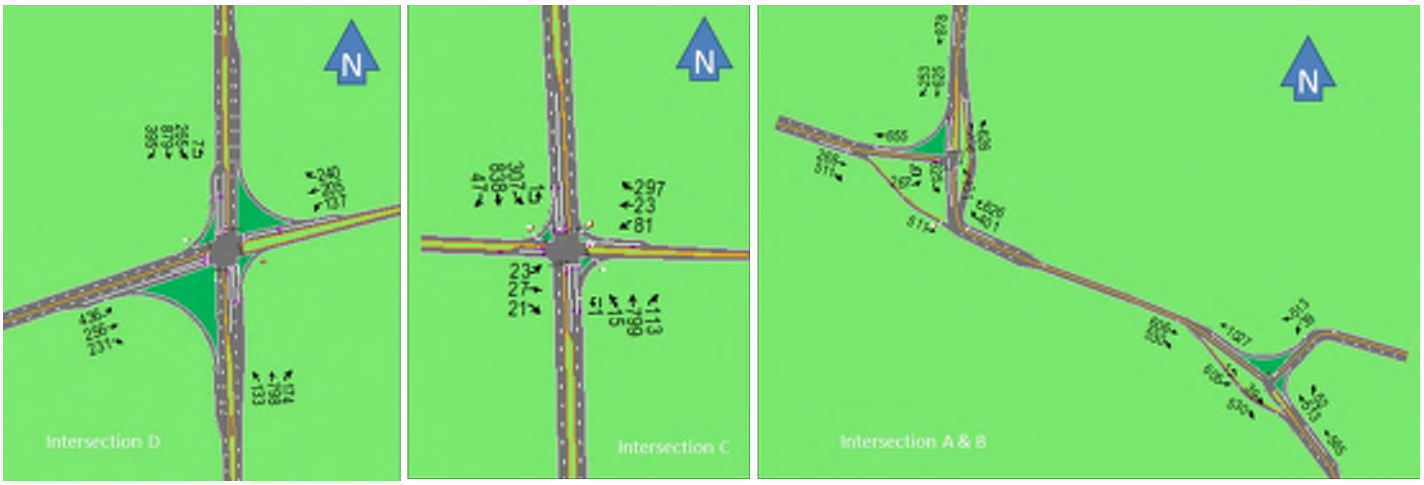


Figure 45 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Thursday PM - Intersections A to D

Figure 46 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Saturday - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

Figure 47 Peak Hour Volume for Opening Year 2030 – Saturday - Intersections A to D

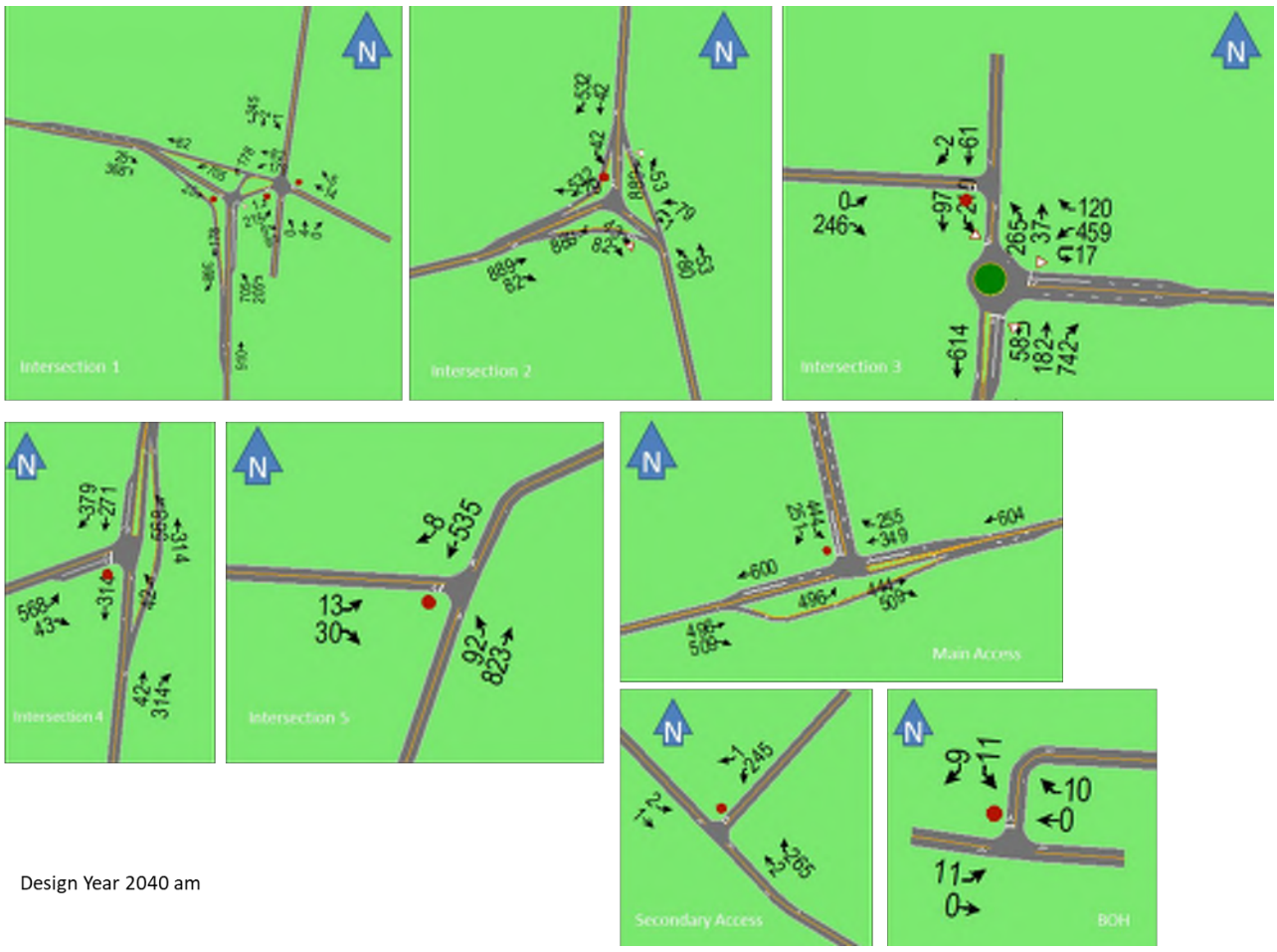


Figure 48 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Thursday AM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

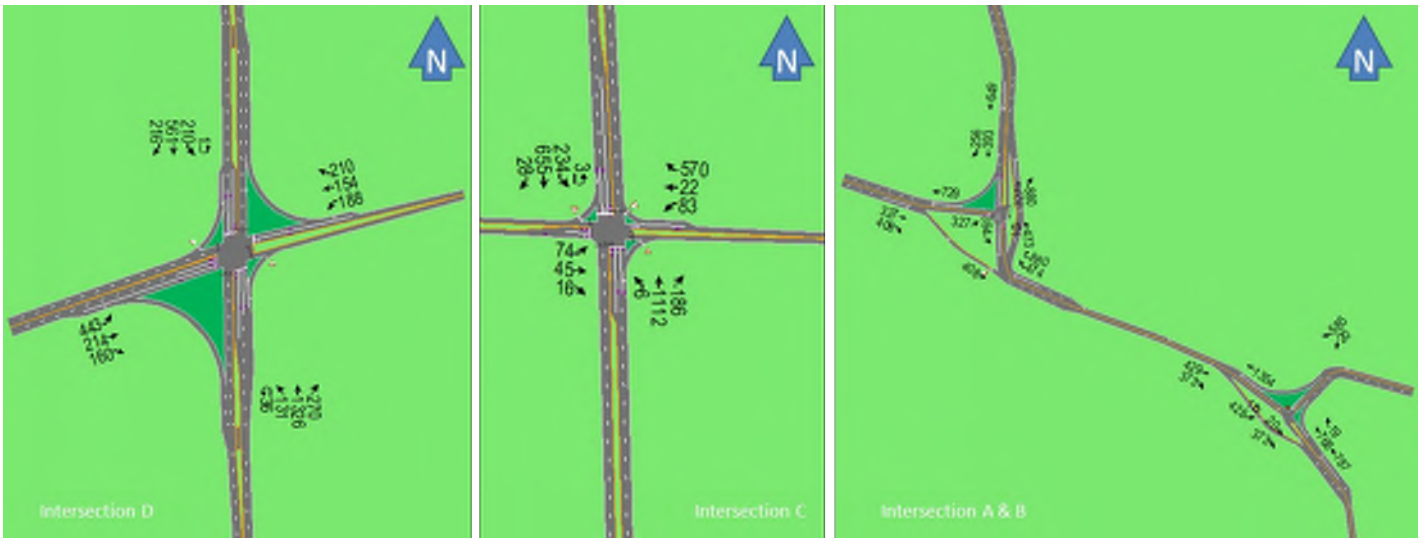


Figure 49 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Thursday AM - Intersections A to D

Design Year 2040 pm

Figure 50 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Thursday PM - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

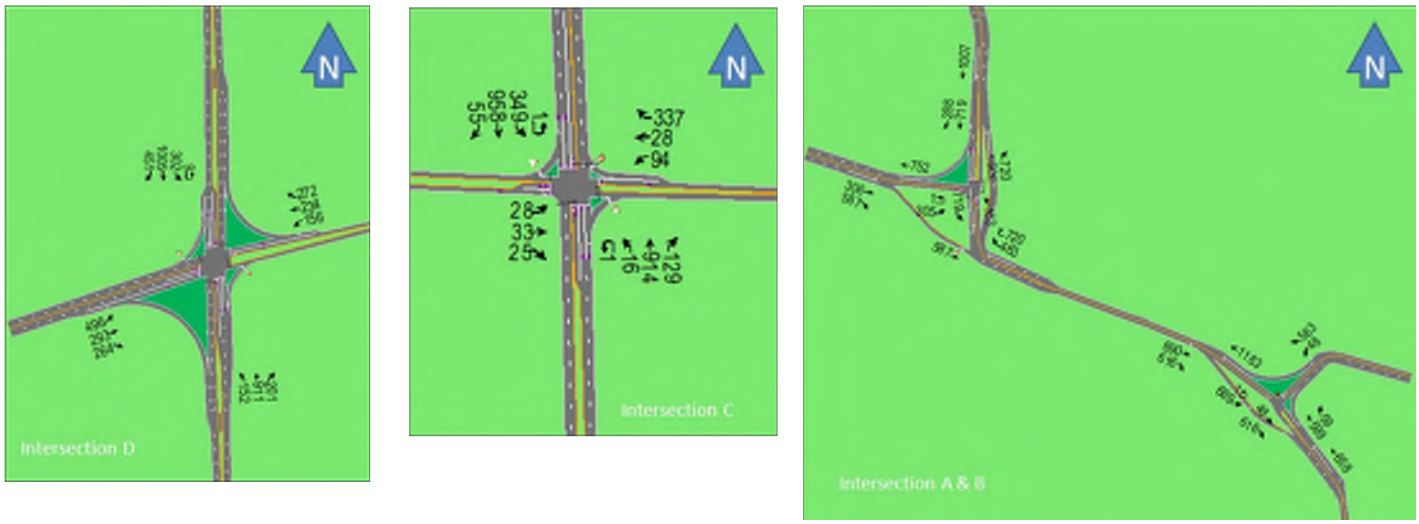
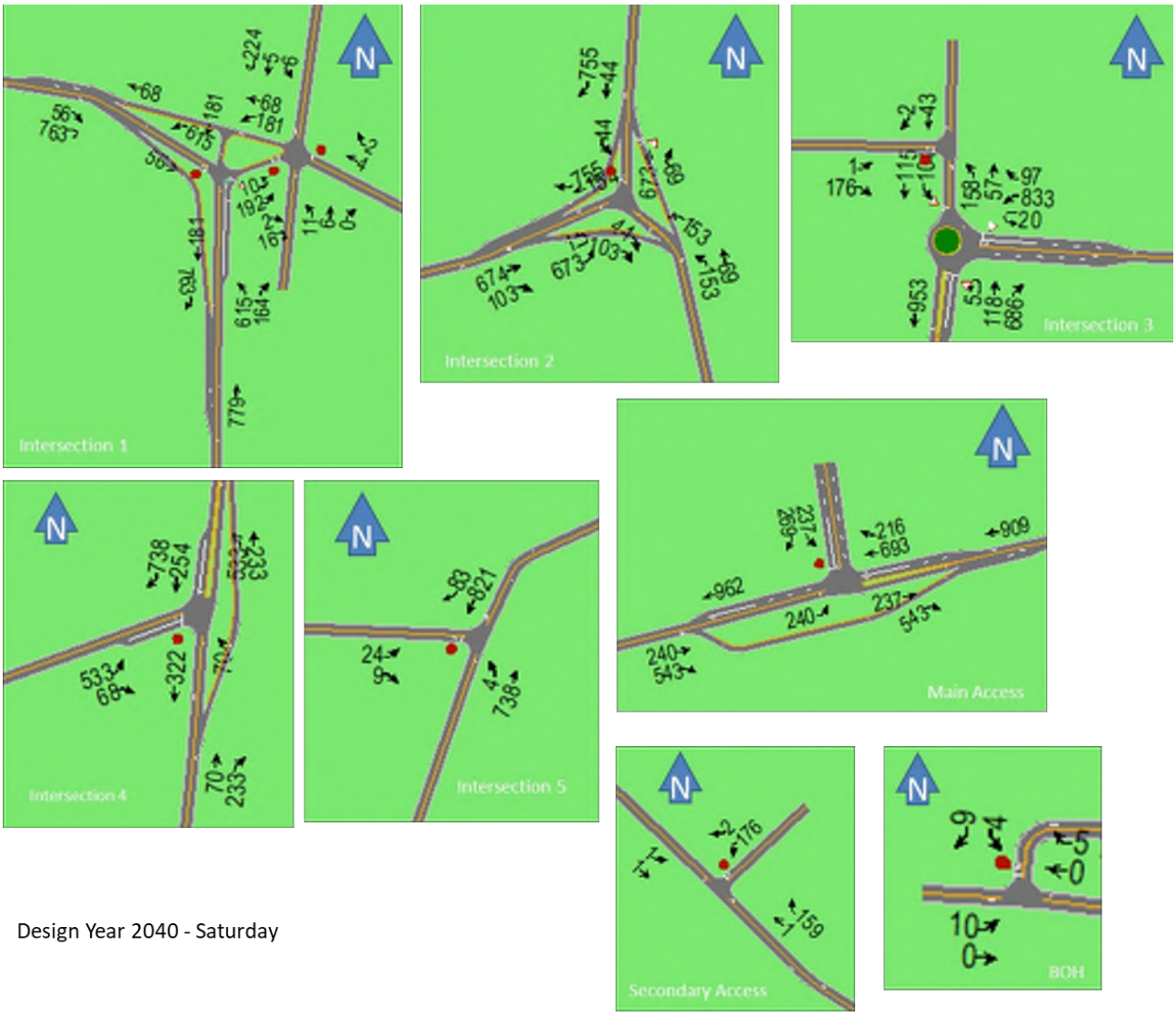


Figure 51 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Thursday PM - Intersections A to D



Design Year 2040 - Saturday

Figure 52 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Saturday - Intersections 1 to 4 and Project's Accesses

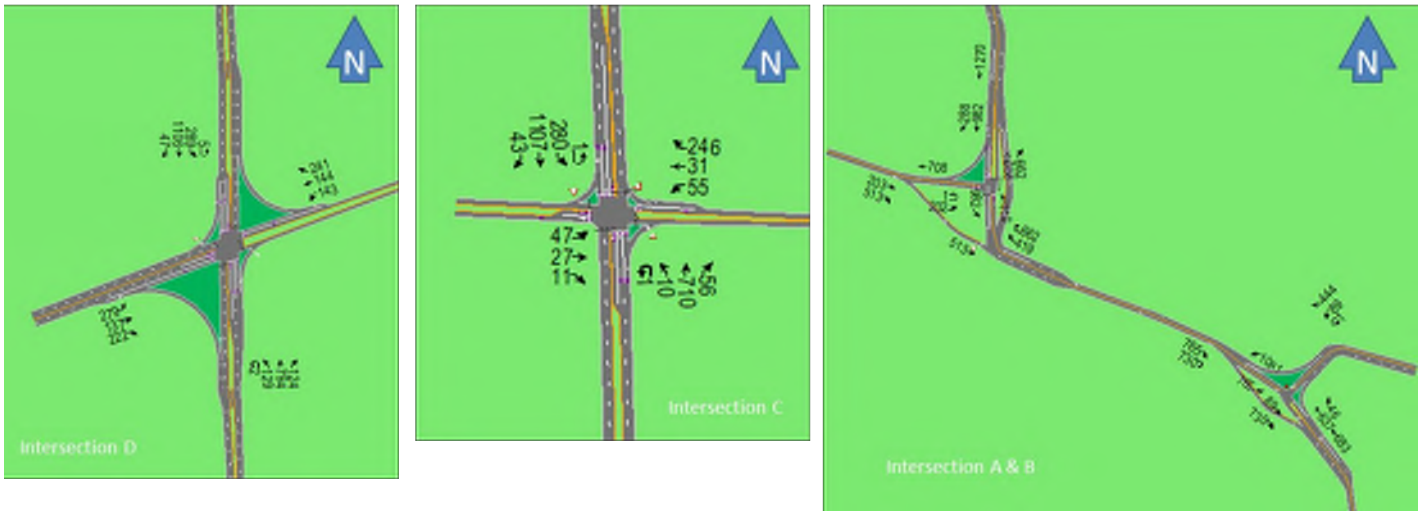


Figure 53 Peak Hour Volume for Opening Year 2040 – Saturday - Intersections A to D

Tables 10 to 12 present the base traffic projected per year (without the project) and the base traffic projected per year with the trip generation distributed through the network. This information is included as a requirement of PRHTA in letter dated July 11, 2025.

Table 10 Traffic Projected per Year - AM

Base Traffic Projected per Year

	2023				2027				2028				2029				2030			
Phase	Existing				I				II				III				IV			
Intersection	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	4	128	89	10	4	136	95	11	4	138	96	11	4	140	98	11	4	143	99	11
1B	0	69	153	339	0	73	163	360	0	75	165	366	0	76	168	372	0	77	170	378
2	65	174	281	0	69	185	299	0	70	188	303	0	71	191	308	0	72	194	313	0
3	275	44	0	159	292	47	0	169	297	48	0	172	302	48	0	174	306	49	0	177
4	107	225	162	0	114	239	172	0	116	243	175	0	117	247	178	0	119	251	180	0
A	332	482	0	468	354	514	0	499	360	522	0	507	366	531	0	515	372	539	0	524
B	785	437	502	0	837	466	535	0	851	474	544	0	865	481	553	0	879	489	562	0
C	843	660	104	522	899	704	111	557	914	715	113	566	928	727	115	575	943	739	116	584
D	1230	740	631	422	1312	789	673	450	1333	802	684	457	1355	815	695	465	1377	828	706	472

Base Traffic Projected Traffic + Trip Generation Distributed through the Network

	2023				2027				2028				2029				2030			
Phase	Existing				I				II				III				IV			
Intersection	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	4	128	89	10	4	189	144	13	4	200	165	13	4	204	171	13	4	217	196	13
1B	0	69	153	339	0	129	287	604	0	139	307	704	0	142	313	736	0	154	336	781
2	65	174	281	0	100	394	584	0	106	434	713	0	113	449	763	0	115	492	832	0
3	275	44	0	159	698	155	0	352	771	198	0	406	797	212	0	422	843	263	0	511
4	107	225	162	0	265	385	427	0	292	446	469	0	302	465	482	0	306	557	524	0
A	332	482	0	468	547	632	0	506	627	657	0	515	654	669	0	523	675	697	0	532
B	785	437	257	0	1027	524	595	0	1113	539	612	0	1148	549	622	0	1177	566	642	0
C	843	660	104	522	1022	753	113	563	1084	771	115	573	1113	784	116	582	1137	803	117	592
D	1230	740	631	422	1416	818	680	460	1477	834	692	469	1510	848	703	477	1539	866	715	486

Table 11 Traffic Projected per Year - PM

Base Traffic Projected per Year

	2023				2027				2028				2029				2030			
Phase	Existing				I				II				III				IV			
Intersection	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	8	126	117	9	9	134	124	10	9	136	126	10	9	138	128	10	9	140	130	10
1B	0	87	291	316	0	93	309	336	0	94	314	341	0	95	319	347	0	97	324	352
2	69	265	278	0	73	282	296	0	75	286	300	0	76	291	305	0	77	295	310	0
3	259	41	0	276	275	44	0	293	280	44	0	298	284	45	0	303	288	46	0	307
4	135	283	190	0	144	301	202	0	146	306	205	0	148	310	208	0	150	315	212	0
A	288	812	0	479	307	866	0	511	312	880	0	519	317	894	0	528	322	909	0	536
B	721	673	605	0	769	718	645	0	781	729	656	0	794	741	666	0	807	753	677	0
C	710	967	65	351	757	1031	69	374	769	1048	70	380	782	1065	72	387	795	1082	73	393
D	888	1314	808	510	947	1401	862	544	962	1424	876	553	978	1447	890	562	994	1471	904	571

Base Traffic Projected Traffic + Trip Generation Distributed through the Network

	2023				2027				2028				2029				2030			
Phase	Existing				I				II				III				IV			
Intersection	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	8	126	117	9	9	151	158	10	10	171	176	12	10	178	182	12	10	204	203	14
1B	0	87	291	316	0	111	366	475	0	133	430	546	0	139	450	567	0	166	569	667
2	69	265	278	0	85	358	461	0	104	425	538	0	109	434	553	0	115	559	649	0
3	259	41	0	276	428	131	0	424	533	167	0	502	571	178	0	523	682	222	0	603
4	135	283	190	0	199	440	298	0	240	506	365	0	257	525	385	0	285	598	471	0
A	288	812	0	479	412	918	0	515	467	987	0	527	484	1016	0	536	565	1136	0	552
B	721	673	605	0	865	746	669	0	923	788	704	0	926	808	721	0	1027	878	779	0
C	710	967	65	351	815	1056	69	375	855	1100	70	383	856	1124	70	390	928	1193	71	401
D	888	1314	808	510	995	1418	864	545	1034	1460	883	557	1055	1487	899	567	1105	1546	923	582

Table 12 Traffic Projected per Year - Saturday

Base Traffic Projected per Year

	2023				2027				2028				2029				2030			
Phase	Existing				I				II				III				IV			
Intersection	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	10	143	123	6	11	152	131	6	11	154	133	6	11	157	135	7	11	159	137	7
1B	0	98	442	314	0	104	470	334	0	106	477	339	0	107	485	344	0	109	492	350
2	131	429	355	0	139	456	378	0	141	463	383	0	144	470	389	0	146	478	395	0
3	377	29	0	467	401	31	0	497	407	31	0	504	413	32	0	512	420	32	0	520
4	163	484	289	0	173	515	307	0	176	523	312	0	179	531	317	0	182	539	322	0
A	348	807	0	398	371	861	0	424	377	875	0	431	383	889	0	438	389	903	0	445
B	673	756	437	0	718	806	466	0	729	819	474	0	741	833	481	0	753	846	489	0
C	514	914	64	250	548	975	68	266	557	991	69	270	566	1007	70	274	575	1023	71	279
D	737	1314	469	394	786	1401	500	420	799	1424	508	427	812	1447	517	434	825	1471	525	441

Base Traffic Projected Traffic + Trip Generation Distributed through the Network

	2023				2027				2028				2029				2030			
Phase	Existing				I				II				III				IV			
Intersection	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	10	143	123	6	12	159	150	6	13	176	165	6	13	182	170	6	14	200	189	4
1B	0	98	442	314	0	113	506	490	0	130	573	559	0	135	607	579	0	154	703	669
2	131	429	355	0	148	501	480	0	169	567	550	0	173	588	571	0	190	685	667	0
3	377	29	0	467	503	89	0	599	585	129	0	692	607	139	0	712	694	188	0	815
4	163	484	289	0	202	634	371	0	232	728	433	0	239	749	449	0	260	851	515	0
A	348	807	0	398	440	891	0	428	496	958	0	441	513	995	0	451	586	1088	0	467
B	673	756	437	0	781	826	477	0	840	874	503	0	861	902	519	0	934	968	553	0
C	514	914	64	250	585	993	68	266	621	1040	69	272	636	1070	70	277	680	1132	71	284
D	737	1314	469	394	819	1413	503	422	856	1459	516	432	875	1492	527	440	920	1550	543	451

Peak hour volumes for design year 2040 were projected from the opening year 2030 using the growth factor discussed earlier in the study.

Intersection 3 was evaluated with the existing geometry by the design year (2040) to determine the operational benefits from the proposed roundabout geometry. The results from this analysis are included in Table 25 further ahead.

By the design year (2040) the programming of the traffic signals at intersections B, C, and D shall be optimized. However, an evaluation of the current conditions by year 2040 shall be completed prior to implementing such programming. Figure 54 presents the suggested programming for intersections B, C, and D by the design year.

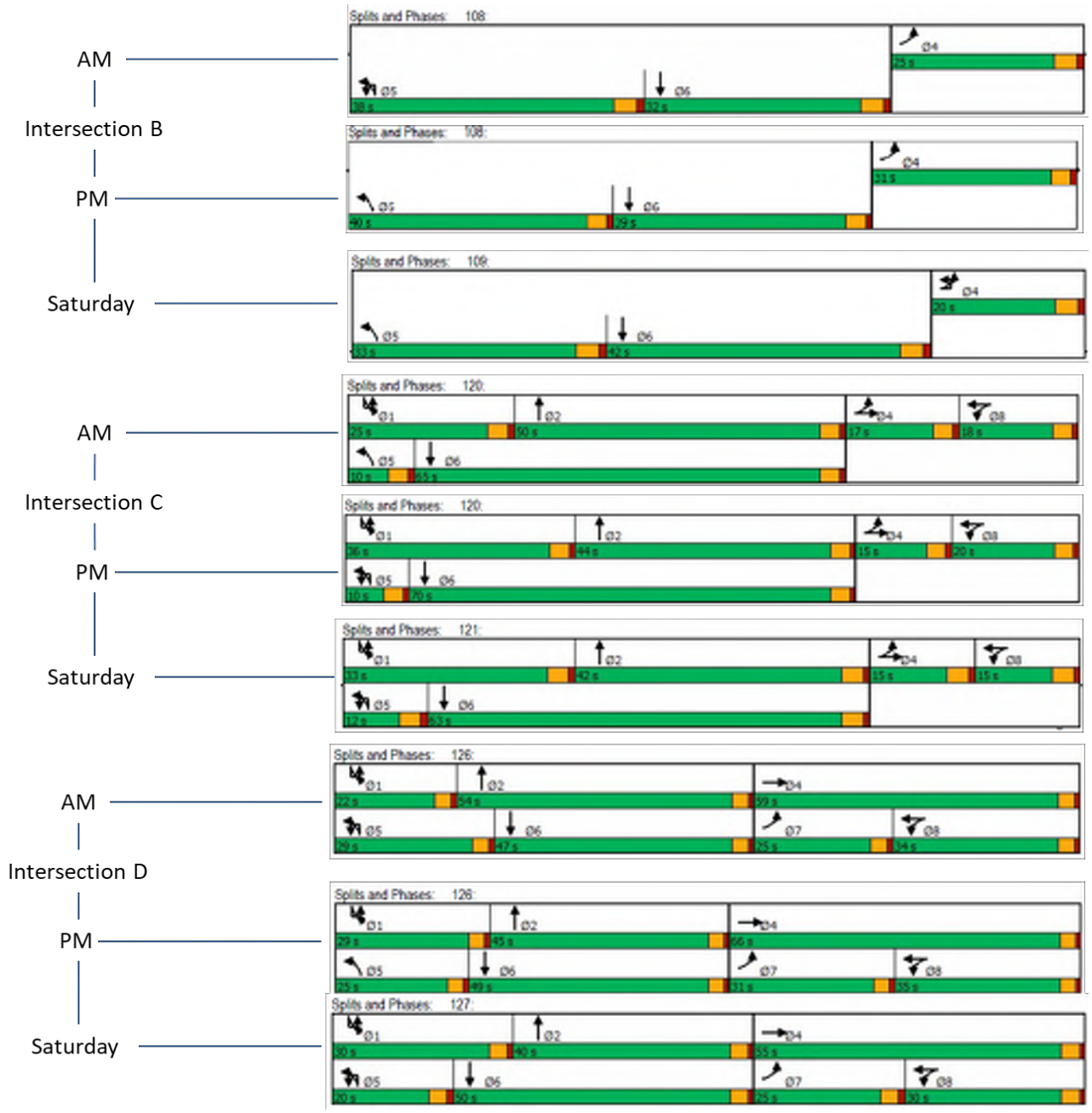


Figure 54 Suggested Programming for Traffic Signal Systems at Intersections B, C, and D by design Year (2040)

The summary of results for each analysis (opening year 2028, opening year 2029, opening year 2030, and design year 2040) is presented in Tables 13 to 24.

Table 13 Summary of Results - Opening Year 2028 - Thursday AM

Thursday - Opening 2028 am										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	0	A	0.1	A	11.7	B	9.5	A	5.9	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	7.1	A	24.4	C	-	-	0	A	6.6	A
Max Queue	3		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	28.3	D	9.3	A	-	-	9.4	A
Max Queue	0		1		3		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1.4	A	9.3	A	-	-	7.1	A	4.4	A
Max Queue	1		2		-		2			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	16	C	-	-	8.1	A
Max Queue	0		0		4		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.5	A	0	A	15.6	C	-	-	0.6	A
Max Queue	0		0		0		-			
Main Access - PR-301	-	-	13.1	B	0	A	0	A	6.4	A
Max Queue	-		2		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	10	B	5.1	A	0	A	4.4	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	6.3	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	14.3	B	0.5	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	35.6	D	25.2	C	52.6	D	-	-	34.7	C
Max Queue	16		8		15		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	31.1	C	24.1	C	48.1	D	13	B	25.6	C
Max Queue	22		12		4		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	44.6	D	54.7	D	47.8	D	44.9	D	47.8	D
Max Queue	33		15		14		12			

Table 14 Summary of Results - Opening Year 2028 - Thursday PM

Thursday - Opening 2028 pm										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	5.1	A	0.1	A	12	B	10.6	B	6.1	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	6.8	A	22.7	C	-	-	0	A	6.4	A
Max Queue	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	21.5	C	8.6	A	-	-	8.5	A
Max Queue	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1	A	12.9	B	-	-	9.1	A	6.7	A
Max Queue	0		2		-		4			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	13.6	B	-	-	5.9	A
Max Queue	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.1	A	0	A	19.3	C	-	-	0.6	A
Max Queue	0		0		0		-			
Main Access - PR-301	-	-	12.4	B	0	A	0	A	5.3	A
Max Queue	-		1		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	9.4	A	7.5	A	0	A	4.7	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	6.3	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	12.7	B	0.8	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	44.1	D	36.9	D	56.1	E	-	-	43.2	D
Max Queue	17		17		13		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	37.9	D	25.4	C	45.9	D	17.1	B	28.4	C
Max Queue	19		16		2		5			
Int. D - PR-100 with PR-308	47.1	D	42.4	D	44.6	D	49.6	D	45.2	D
Max Queue	22		23		23		15			

Table 15 Summary of Results - Opening Year 2028 - Saturday

Saturday - Opening 2028										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	3.4	A	0.3	A	12	B	10.4	B	5.4	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	7.1	A	22.1	C	-	-	0	A	6.5	A
Max Queue	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	21.3	C	9	A	-	-	7.9	A
Max Queue	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	0.6	A	11.1	B	-	-	12.4	B	7.5	A
Max Queue	0		1		-		5			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	13.7	B	-	-	5	A
Max Queue	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0	A	0	A	21.5	C	-	-	0.3	A
Max Queue	0		0		0		-			
Main Access - PR-301	-	-	15.8	C	0	A	0	A	4.8	A
Max Queue	-		1		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	9.2	A	3.7	A	0	A	5	A
Max Queue	-		0		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.4	A	7.2	A	0	A	6.2	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	14	B	2.2	A
Max Queue	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 with PR-100	35.5	D	24.5	C	47.4	D	-	-	30	C
Max Queue	14		15		9		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	28.2	C	19.9	B	43.2	D	14.8	B	22.6	C
Max Queue	12		12		3		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	41.1	D	30.4	C	35.3	D	36.3	D	35	C
Max Queue	17		19		11		11			

Table 16 Summary of Results - Opening Year 2029 - Thursday AM

Thursday - Opening 2029 am										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	0	A	0.1	A	11.8	B	9.6	A	6	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	7.3	A	26.9	D	-	-	0	A	6.8	A
Max Queue	3		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	37	E	9.8	A	-	-	10.1	B
Max Queue	0		1		4		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1.4	A	9.9	A	-	-	7.5	A	4.7	A
Max Queue	1		2		-		3			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	16.8	C	-	-	8.4	A
Max Queue	0		0		5		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.7	A	0	A	17	C	-	-	0.9	A
Max Queue	0		0		0		-			
Main Access - PR-301	-	-	13.8	B	0	A	0	A	6.7	A
Max Queue	-		3		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	10.1	B	5.1	A	0	A	4.5	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	6.4	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	14.6	B	0.5	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	37	D	25.5	C	53.6	D	-	-	35.5	D
Max Queue	17		8		16		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	32	C	24.4	C	48.2	D	13	B	26.1	C
Max Queue	22		12		5		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	46.4	D	55.9	E	48.3	D	45.1	D	49	D
Max Queue	34		15		15		12			

Table 17 Summary of Results - Opening Year 2029 - Thursday PM

Thursday - Opening 2029 pm										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	5.1	A	0.1	A	12.2	B	10.7	B	6.1	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	6.9	A	24.5	C	-	-	0	A	6.5	A
Max Queue	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	22.6	C	8.7	A	-	-	8.6	A
Max Queue	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1	A	14.1	B	-	-	9.5	A	7.1	A
Max Queue	0		3		-		4			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	14.2	B	-	-	6.3	A
Max Queue	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.1	A	0	A	21.1	C	-	-	0.8	A
Max Queue	0		0		1		-			
Main Access - PR-301	-	-	12.7	B	0	A	0	A	5.5	A
Max Queue	-		1		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	9.5	A	5	A	0	A	4.7	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	6.4	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	12.9	B	0.8	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	45.4	D	37.9	D	57.5	E	-	-	44.3	D
Max Queue	18		17		10		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	38.5	D	25.7	C	45.9	D	17.4	B	28.8	C
Max Queue	20		16		2		5			
Int. D - PR-100 with PR-308	47.9	D	43.2	D	45.1	D	50.6	D	46	D
Max Queue	23		24		23		15			

Table 18 Summary of Results - Opening Year 2029 - Saturday

Saturday - Opening 2029										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	3.4	A	0.3	A	12.1	B	10.4	B	5.5	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	7.2	A	23.7	C	-	-	0	A	6.7	A
Max Queue	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	22.4	C	9.1	A	-	-	8.1	A
Max Queue	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	0.6	A	11.9	B	-	-	12.9	B	7.9	A
Max Queue	0		2		-		6			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	14.3	B	-	-	5.2	A
Max Queue	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0	A	0	A	23.6	C	-	-	0.4	A
Max Queue	0		0		0		-			
Main Access - PR-301	-	-	16.4	C	0	A	0	A	5.1	A
Max Queue	-		2		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	9.3	A	3.7	A	0	A	5	A
Max Queue	-		0		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.4	A	7.2	A	0	A	6.4	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	14.5	B	2.3	A
Max Queue	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 with PR-100	36.1	D	25.2	C	47.9	D	-	-	30.6	C
Max Queue	15		16		9		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	28.4	C	20.1	C	43.3	D	15.2	B	22.8	C
Max Queue	12		12		3		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	41.6	D	30.9	C	35.4	D	37.2	D	35.4	D
Max Queue	18		19		11		11			

Table 19 Summary of Results - Opening Year 2030 - Thursday AM

Thursday - Opening 2030 am										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	0	A	0.1	A	12.4	B	9.6	A	6.5	A
Max Queue	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	8	A	40.4	E	-	-	0	A	7.7	A
Max Queue	4		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	54.5	F	10.3	B	-	-	11.6	B
Max Queue	0		2		5		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1.6	A	13.7	B	-	-	9.7	A	6.5	A
Max Queue	1		3		-		4			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	22.4	C	-	-	10.7	B
Max Queue	0		0		7		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.9	A	0	A	20.2	C	-	-	1.1	A
Max Queue	0		0		1		-			
Main Access - PR-301	-	-	16.5	C	0	A	0	A	8.8	A
Max Queue	-		4		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	10.7	B	5.1	A	0	A	5.1	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.6	A	7.2	A	0	A	6.2	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	15	C	0.5	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	38.4	D	26.4	C	55.2	E	-	-	36.7	D
Max Queue	17		9		16		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	32.7	C	24.5	C	48.2	D	13.2	B	26.5	C
Max Queue	23		12		5		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	48.4	D	57.2	E	48.7	D	46	D	50.3	D
Max Queue	36		16		15		13			

Table 20 Summary of Results - Opening Year 2030 - Thursday PM

Thursday - Opening 2030 pm										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	5.2	A	0.1	A	12.8	B	11	B	6.4	A
Max Queue	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	7.5	A	37.5	E	-	-	0	A	7.5	A
Max Queue	3		2		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	32.2	D	9.1	A	-	-	9.7	A
Max Queue	0		2		3		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1.2	A	21.6	C	-	-	11.3	B	9.5	A
Max Queue	1		5		-		5			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	18.3	C	-	-	8.3	A
Max Queue	0		0		5		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.2	A	0	A	31.7	D	-	-	1.3	A
Max Queue	0		0		1		-			
Main Access - PR-301	-	-	14.8	B	0	A	0	A	6.6	A
Max Queue	-		2		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	10.1	B	4.6	A	0	A	4.8	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	6.6	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	14..3	B	1	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	51.5	D	43.3	D	59	E	-	-	48.9	D
Max Queue	20		21		14		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	40.7	D	25.9	C	45.4	D	18.7	B	29.9	C
Max Queue	21		16		2		5			
Int. D - PR-100 with PR-308	50.9	D	45.2	D	45.8	D	52	D	47.9	D
Max Queue	24		26		24		16			

Table 21 Summary of Results - Opening Year 2030 - Saturday

Saturday - Opening 2030										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	3.7	A	0.3	A	12.7	B	10.6	B	5.8	A
Max Queue	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	7.7	A	33.2	D	-	-	0	A	7.5	A
Max Queue	3		2		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	31.3	D	9.7	A	-	-	9	A
Max Queue	0		1		3		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	0.7	A	17.4	C	-	-	17.1	C	10.7	B
Max Queue	0		3		-		9			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	17.2	C	-	-	6.3	A
Max Queue	0		0		5		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.1	A	0	A	32.5	D	-	-	0.7	A
Max Queue	0		0		1		-			
Main Access - PR-301	-	-	21.2	C	0	A	0	A	7.6	A
Max Queue	-		3		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	9.7	A	3.8	A	0	A	5.1	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	6.3	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	16.4	C	2.6	A
Max Queue	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 with PR-100	38.7	D	27.1	C	48.6	D	-	-	32.4	C
Max Queue	16		17		10		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	29.1	C	20.4	C	43.5	D	15.9	B	23.2	C
Max Queue	13		13		3		4			
Int. D - PR-100 with PR-308	42.9	D	31.8	C	35.5	D	38.5	D	36.4	D
Max Queue	19		21		11		11			

Table 22 Summary of Results - Design Year 2040 - Thursday AM

Thursday - Design Year 2040 am										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	0	A	0.1	A	13.4	B	10	B	7.1	A
Max Queue	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	8.1	A	51.8	F	-	-	0	A	8.2	A
Max Queue	5		2		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	165.4	F	11.9	B	-	-	18.6	C
Max Queue	0		5		7		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1.8	A	20	C	-	-	13.4	B	8.9	A
Max Queue	1		5		-		6			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	40.8	E	-	-	19.5	C
Max Queue	0		0		12		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.9	A	0	A	28.4	D	-	-	1.4	A
Max Queue	0		0		1		-			
Main Access - PR-301	-	-	22.9	C	0	A	0	A	12.3	B
Max Queue	-		7		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	11.3	B	5.2	A	0	A	5.4	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.6	A	7.3	A	0	A	6.2	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	17.2	C	0.6	A
Max Queue	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 with PR-100	50.4	D	20.6	C	73	E	-	-	42	D
Max Queue	23		8		19		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	41.5	D	27.4	C	50.9	D	15.4	B	31.5	C
Max Queue	31		16		5		5			
Int. D - PR-100 with PR-308	75.2	E	70.4	E	69.9	E	36.7	D	67.7	E
Max Queue	44		18		25		11			

Table 23 Summary of Results - Design Year 2040 - Thursday PM

Thursday - Design Year 2040 pm										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	5.5	A	0.1	A	14	B	11.5	B	7	A
Max Queue	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	8.4	A	80	F	-	-	0	A	10.5	B
Max Queue	4		4		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	59.5	F	9.8	A	-	-	12.4	B
Max Queue	0		3		3		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	1.3	A	43.8	E	-	-	17.1	C	16.3	C
Max Queue	1		10		-		9			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	27.7	D	-	-	12.6	B
Max Queue	0		0		9		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.2	A	0	A	51.3	F	-	-	2.1	A
Max Queue	0		0		2		-			
Main Access - PR-301	-	-	18.1	C	0	A	0	A	8	A
Max Queue	-		4		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	10.5	B	4.6	A	0	A	4.9	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.6	A	7.2	A	0	A	6.9	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	16.3	C	1.2	A
Max Queue	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 with PR-100	75.3	E	24.7	C	88	F	-	-	52	D
Max Queue	26		15		16		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	49.7	D	30	C	49.1	D	23.3	C	35.7	D
Max Queue	28		20		3		6			
Int. D - PR-100 with PR-308	68.7	E	58	E	88.1	F	70.3	E	69.3	E
Max Queue	31		33		40		13			

Table 24 Summary of Results - Design Year 2040 - Saturday

Saturday - Design Year 2040										
Intersections	Approach								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 1 - PR-301 with PR-100	3.8	A	0.3	A	14	B	11	B	6.3	A
Max Queue	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 with PR-100	8.6	A	64.9	F	-	-	0	A	9.9	A
Max Queue	4		3		-		0			
Int. 2 - PR-301 with PR-303	0	A	56.8	F	10.8	B	-	-	11.2	A
Max Queue	0		3		4		-			
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	0.8	A	28.3	D	-	-	31.6	D	19.1	C
Max Queue	0		5		-		15			
Int. 4 - PR-301 with PR-3301	0	A	0	A	24.9	C	-	-	9.1	A
Max Queue	0		0		8		-			
Int. 5 - PR-301 with Camino Monte Carlo	0.1	A	0	A	49.4	E	-	-	1	A
Max Queue	0		0		1		-			
Main Access - PR-301	-	-	32.8	D	0	A	0	A	11.7	B
Max Queue	-		5		0		0			
Secondary Access - PR-302	-	-	10	B	3.8	A	0	A	5.3	A
Max Queue	-		1		0		0			
BOH - Access from Camino Monte Carlo	-	-	8.5	A	7.2	A	0	A	6.5	A
Max Queue	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 with PR-101	0	A	0	A	-	-	20.3	C	3.3	A
Max Queue	0		0		-		2			
Int. B - PR-101 with PR-100	46.9	D	49.8	D	54	D	-	-	49.6	D
Max Queue	21		29		12		-			
Int. C - PR-100 with Camino Vicente Torres	30.9	C	22.8	A	42	D	18.7	B	25.3	C
Max Queue	15		18		3		5			
Int. D - PR-100 with PR-308	47.9	D	50.8	D	47.5	D	35.3	D	46.9	D
Max Queue	22		29		18		10			

The results reveal that intersections 1 to 4 analyzed will operate acceptably with LOS A and LOS B even on the design year (2040) with the geometrical improvements (mitigation proposed). Improvements required for the completion of the project were considered since the beginning of the project to complete those off-site works as part of Phase I.

The new intersections added to the influence area as per PRHTA's letter dated July 11, 2025 (intersections A to D) will operate acceptably with LOS D or better. The control delays at intersection D (PR-100 with PR-308) will be reduced, improving its LOS when compared to the existing conditions in the Design year 2040, considering the mitigation measures proposed by project AC-010029.

Intersection 3 was also evaluated with the existing geometry in the design year (2040). Table 25 presents a summary of the results for this intersection, given the aforementioned condition. Results show that the existing geometry does not have the capacity to accommodate the expected traffic or the expected turns to be created by the proposed project. For that reason, the proposed roundabout geometry is recommended.

Table 25 Summary of Results - Intersection 3 with Existing Geometry by Design Year (2040)

Intersection - 3	No-Build 2040 am								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	22.7	C	30.1	D	-	-	206.6	F	117.7	F
Max Queue	5		6		-		36			

Intersection - 3	No-Build 2040 pm								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	30	D	84	F	-	-	372.5	F	218.6	F
Max Queue	5		14		-		56			

Intersection - 3	No-Build 2040 Saturday								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	13.5	B	20.8	C	-	-	313.9	F	217.9	F
Max Queue	1		4		-		59			

Figures 55 to 57 present the conceptual design of the off-site works required for intersections 3, 4, and project's main access geometrical improvements.

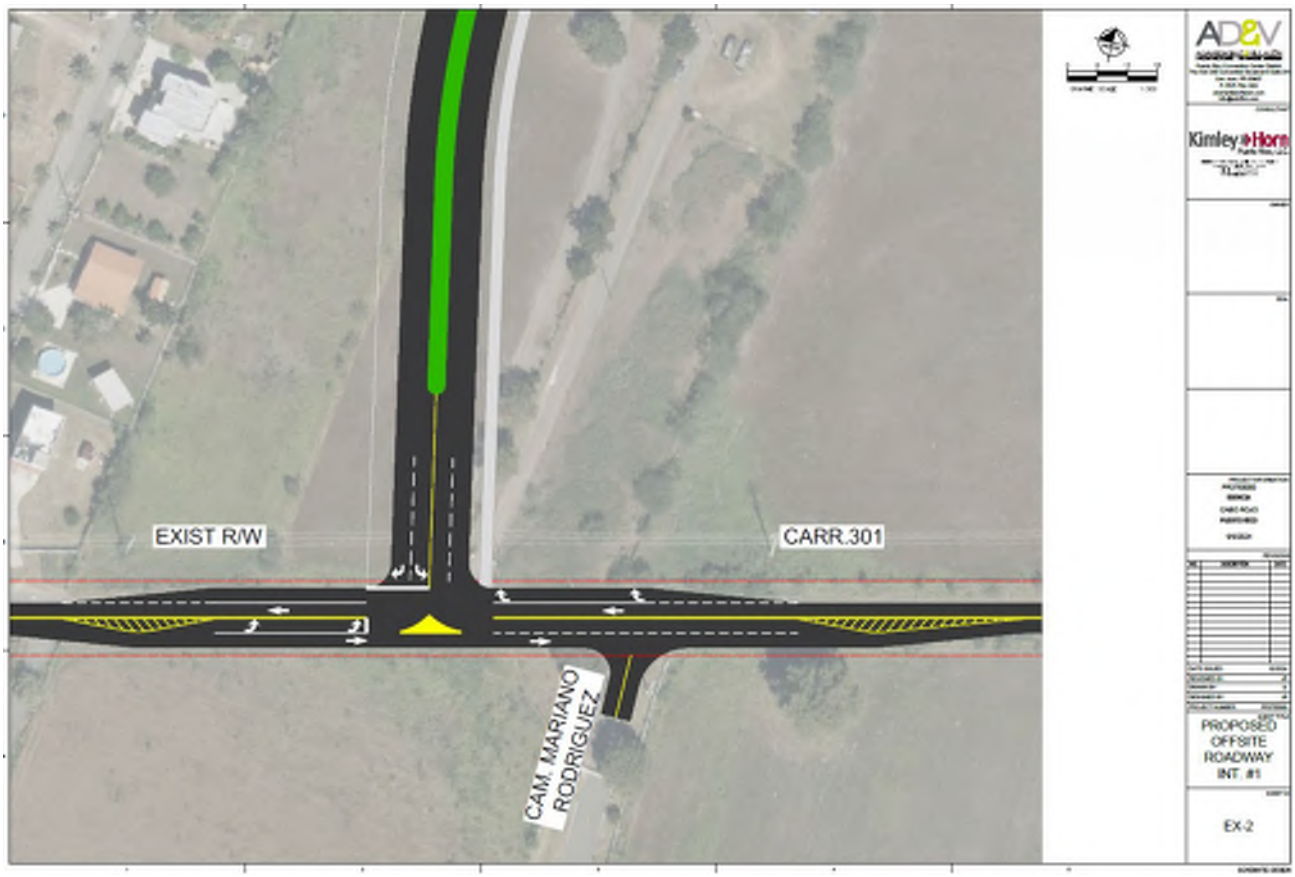


Figure 55 Conceptual Design for Project's Main Access

Figure 56 Conceptual Design for Intersection 3 Geometrical Improvements

Figure 57 Conceptual Design for Intersection 4 Geometrical Improvements

RESULTS

A traffic impact study was conducted for the new tourist-residential development in the Municipality of Cabo Rojo. There are multiple land uses near the proposed uses, such as residential, institutional, recreational, and commercial. Traffic counts were collected during a typical weekday and a weekend day because the project will be located in a tourist area.

The property borders to the North with the Caribbean Sea and the Boquerón Channel, and to the South, East, and West with single-family and multi-family residential developments, undeveloped areas, and PR-301. The proposed project will have three accesses (main, secondary, and BOH access), the main access will be through PR-301 Km 5.2, the secondary access will be through a new access road off PR-301 Km 7.5, and the BOH access will be through Camino Monte Carlo, which will end at the project.

The study's main objective was to determine the impact that the proposed project will have on the traffic capacity of the influence area. The study was prepared following the requirements established by the PRHTA in its "*Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Accesos y Tránsito para Puerto Rico*" (PRHTA, 2004) and following the requirements of PRHTA stated in letter dated July 11, 2025.

The turning movement counts were collected during 14-hour periods on a typical weekday and a typical weekend day during the year of the study (Thursday, April 27, 2023 and Saturday, April 29, 2023, and repeated on Thursday, September 5, 2024 and Saturday, September 14, 2024). Additional traffic counts were collected on four new intersections (intersections A to D as described through the report), these were collected on Thursday, August 28, and Saturday, September 6, 2025. The peak hours for each count are identified in the raw datasets in Appendix A. The tabulation of the raw data, vehicle totals, and hourly totals is included in Appendix A.

Following PRHTA's requirements, six (6) scenarios were analyzed: existing conditions (2023), opening year Phase I (2027), opening year Phase II (2028), opening year Phase III (2029), opening year Phase IV (2030), and design year (2040). The models were developed using Synchro.

After conducting the traffic impact study for the proposed project, the following findings were made:

- Intersections analyzed operate well with LOS A and LOS B during peak hours (weekdays and weekends) during existing conditions,
- There is lack of pavement markings (including stop bar).
- There is lack of regulatory traffic signs.
- There is lack of roadside barriers.
- There is lack of lighting, especially at intersections.
- There is lack of warning traffic signs.
- Pavements are in poor conditions on some road segments.

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

After evaluating the existing roadway network within the influence area, the proposed project is recommended. The traffic impact study revealed that the influence area will overall operate similar to the existing conditions, maintaining the current operational conditions, once the project is completed considering all the mitigation recommendations (geometrical improvements to the intersections and road segments). All off-site mitigation measures are considered to be completed during Phase I.

The following recommendations shall be considered:

- Provide pavement markings within the project's limits (including at the intersection of PR-301 and Camino Monte Carlo).
- Provide the corresponding traffic signs (warning and regulatory) within the project's limits (including at the intersection of PR-301 and Camino Monte Carlo).
- Provide a regulatory stop sign and stop bar at the exit lanes of the proposed project to control exiting traffic on all three accesses (including at the intersection of PR-301 and Camino Monte Carlo).
- Provide two (2) lanes entering and two (2) lanes exiting the project at the main access.
- The accumulation of the entering lanes prior to any access control shall be at least 100 meters (for a total of 200 meters between both entering lanes).
- The proposed geometry for intersection 4 shall include a high-T intersection, with exclusive right turn lanes on PR-301 southbound approach and PR-3301 eastbound approach.
- The proposed geometry for intersection 3 shall include a single lane (circling lane) roundabout, with exclusive right turns on PR-301 northbound and westbound approaches.
- The main access to the proposed project shall include a high-T intersection with acceleration lane (with 60-meter storage length) and deceleration lane (with 60-meter storage length) lanes on PR-301, and two lanes entering and two lanes exiting the site.
- The secondary access shall include a T-intersection.
- The BOH access will form a T intersection between the end of Camino Monte Carlo and the project's local street.
- Intersection B (PR-100 with PR-101 West) shall have two thru lanes on the north and southbound approaches. This will require reconditioning the existing pavement marking, which has wide shoulders to include the two lanes.
- The widening of PR-100 as part of project AC-010029 shall be completed by others.

CERTIFICATION OF WORK

I certify that the information presented herein is true, accurate, and complete, and that it was obtained and analyzed using the best practice and criteria of the Puerto Rico Highway and Transportation Authority and its Traffic Engineering and Operations Area.

_____

Vanessa Amado, PhD, PE
License Number 20887

Appendix A – Raw Traffic Counts Data (15-minute intervals)

File Name:	INT 1 - PR-100 with PR-301
Start Date:	Saturday, April 29, 2023
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	8:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	10	10
6:15 AM	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	15	25
6:30 AM	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	12	37
6:45 AM	10	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	6	1	21	58
7:00 AM	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	9	1	18	66
7:15 AM	15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	8	1	26	77
7:30 AM	19	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	4	0	17	0	44	109
7:45 AM	15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	14	0	34	122
8:00 AM	11	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	14	1	34	138
8:15 AM	18	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	3	0	15	0	42	154
8:30 AM	23	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	1	13	1	45	155
8:45 AM	27	1	5	0	0	3	1	0	0	1	3	0	1	4	8	0	54	175
9:00 AM	24	1	1	0	3	3	0	0	0	1	1	0	1	0	11	0	46	187
9:15 AM	19	0	0	0	2	6	0	0	0	0	1	0	1	2	14	0	45	190
9:30 AM	19	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	28	0	53	198
9:45 AM	33	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	22	0	59	203
10:00 AM	26	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	2	0	16	1	49	206
10:15 AM	33	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	2	0	24	1	66	227
10:30 AM	27	1	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	3	1	19	2	57	231
10:45 AM	29	0	0	1	0	2	0	0	0	2	5	0	1	0	14	1	55	227
11:00 AM	31	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4	1	31	0	71	249
11:15 AM	34	0	1	0	1	1	0	0	0	2	1	0	0	0	26	3	69	252
11:30 AM	32	2	2	0	0	2	0	0	0	1	3	0	3	0	25	0	70	265
11:45 AM	33	1	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	1	23	4	68	278
12:00 PM	18	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	18	0	40	247
12:15 PM	24	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	3	2	25	1	59	237
12:30 PM	38	1	2	1	0	0	1	0	1	2	3	0	1	1	32	2	85	252
12:45 PM	33	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	25	2	64	248
1:00 PM	19	0	0	0	3	2	0	0	1	0	0	0	0	1	34	0	60	268
1:15 PM	24	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	1	20	1	52	261
1:30 PM	32	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	21	1	56	232
1:45 PM	21	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	1	30	1	59	227
2:00 PM	36	2	1	0	0	3	0	0	0	1	1	0	1	2	23	2	72	239
2:15 PM	35	0	0	0	0	4	0	0	0	0	5	0	1	1	31	1	78	265
2:30 PM	15	1	2	0	1	2	0	0	0	2	1	0	2	1	21	0	48	257
2:45 PM	19	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	3	2	28	1	57	255
3:00 PM	29	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	21	3	57	240
3:15 PM	34	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	20	1	61	223
3:30 PM	21	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	23	0	49	224
3:45 PM	21	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	36	0	60	227
4:00 PM	28	0	0	1	1	0	0	0	0	2	4	0	2	0	21	0	59	229
4:15 PM	23	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	30	3	60	228
4:30 PM	31	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	25	0	61	240
4:45 PM	26	0	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	2	22	2	60	240
5:00 PM	24	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	1	0	32	0	61	242
5:15 PM	23	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	32	1	60	242
5:30 PM	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	23	0	45	226
5:45 PM	21	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	18	4	48	214
6:00 PM	15	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	32	1	52	205
6:15 PM	26	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	31	2	62	207
6:30 PM	27	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	25	2	57	219
6:45 PM	17	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	22	1	44	215
7:00 PM	20	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	32	0	56	219
7:15 PM	16	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	25	3	45	202
7:30 PM	17	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	1	26	3	51	196
7:45 PM	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	22	2	40	192

File Name:	INT 1 - PR-100 with PR-301
Start Date:	Saturday, April 29, 2023
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	8:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	3	0	5	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	23	23
6:15 AM	4	0	7	0	1	18	0	0	0	0	0	0	0	18	3	0	51	74
6:30 AM	1	0	4	0	3	21	0	0	0	0	0	0	0	8	3	0	40	114
6:45 AM	3	0	8	0	5	20	0	0	0	0	0	0	0	26	2	0	64	178
7:00 AM	2	0	5	0	8	24	0	0	0	0	0	0	0	24	3	0	66	221
7:15 AM	4	0	12	0	6	22	0	0	0	0	0	0	0	29	4	0	77	247
7:30 AM	5	0	15	0	12	29	0	0	0	0	0	0	0	33	9	0	103	310
7:45 AM	8	0	7	0	13	37	0	0	0	0	0	0	0	30	5	0	100	346
8:00 AM	4	0	8	0	13	43	0	0	0	0	0	0	0	41	7	0	116	396
8:15 AM	9	0	10	0	12	46	0	0	0	0	0	0	0	27	5	0	109	428
8:30 AM	13	0	14	0	10	57	0	0	0	0	0	0	0	33	10	0	137	462
8:45 AM	13	0	20	0	11	51	0	0	0	0	0	0	0	35	2	0	132	494
9:00 AM	12	0	16	0	8	60	0	0	0	0	0	0	0	56	5	0	157	535
9:15 AM	9	0	19	0	9	40	0	0	0	0	0	0	0	46	8	0	131	557
9:30 AM	8	0	13	0	25	72	0	0	0	0	0	0	0	48	7	0	173	593
9:45 AM	11	0	21	1	12	45	0	0	0	0	0	0	0	52	8	0	150	611
10:00 AM	12	0	17	0	13	65	0	0	0	0	0	0	0	50	5	0	162	616
10:15 AM	14	0	22	0	22	55	0	0	0	0	0	0	0	55	4	0	172	657
10:30 AM	9	0	25	0	13	58	0	0	0	0	0	0	0	74	13	0	192	676
10:45 AM	17	0	20	0	10	77	0	0	0	0	0	0	0	73	5	0	202	728
11:00 AM	10	0	23	0	22	69	0	0	0	0	0	0	0	66	13	0	203	769
11:15 AM	13	0	25	0	26	75	0	0	0	0	0	0	0	64	6	0	209	806
11:30 AM	11	0	24	0	20	82	0	0	0	0	0	0	0	74	6	0	217	831
11:45 AM	4	0	35	0	19	83	0	1	0	0	0	0	0	91	7	0	240	869
12:00 PM	5	0	18	0	9	78	0	0	0	0	0	0	0	87	8	0	205	871
12:15 PM	10	0	18	0	20	68	0	0	0	0	0	0	0	82	13	0	211	873
12:30 PM	14	0	31	0	25	99	0	0	0	0	0	0	0	74	12	0	255	911
12:45 PM	11	0	24	0	23	53	0	0	0	0	0	0	0	83	8	0	202	873
1:00 PM	8	0	14	0	24	71	0	0	0	0	0	0	0	85	11	0	213	881
1:15 PM	5	0	21	0	15	76	0	0	0	0	0	0	0	90	8	0	215	885
1:30 PM	7	0	27	0	17	82	0	0	0	0	0	0	0	102	7	0	242	872
1:45 PM	9	0	13	0	25	85	0	0	0	0	0	0	0	101	12	1	246	916
2:00 PM	21	0	20	0	17	70	0	0	0	0	0	0	0	95	9	0	232	935
2:15 PM	15	0	31	0	22	59	0	0	0	0	0	0	0	102	13	0	242	962
2:30 PM	7	0	14	0	15	88	0	0	0	0	0	0	0	86	9	0	219	939
2:45 PM	5	0	17	0	27	85	0	0	0	0	0	0	0	79	7	1	221	914
3:00 PM	8	0	22	0	19	60	0	0	0	0	0	0	0	86	7	0	202	884
3:15 PM	7	0	29	0	21	69	0	0	0	0	0	0	0	68	4	0	198	840
3:30 PM	4	0	15	1	14	69	0	0	0	0	0	0	0	87	9	0	199	820
3:45 PM	5	0	20	0	31	64	0	0	0	0	0	0	0	74	4	0	198	797
4:00 PM	7	0	25	2	17	63	0	0	0	0	0	0	0	74	7	0	195	790
4:15 PM	8	0	20	0	24	70	0	0	0	0	0	0	0	74	12	0	208	800
4:30 PM	5	0	29	0	23	70	0	0	0	0	0	0	0	84	5	0	216	817
4:45 PM	9	0	22	0	15	68	0	0	0	0	0	0	0	72	14	0	200	819
5:00 PM	10	0	17	0	26	58	0	0	0	0	0	0	0	59	6	0	176	800
5:15 PM	7	0	18	0	21	73	0	0	0	0	0	0	0	60	9	0	188	780
5:30 PM	6	0	14	0	17	62	0	0	0	0	0	0	0	86	8	0	193	757
5:45 PM	9	0	17	0	16	68	0	0	0	0	0	0	0	90	9	0	209	766
6:00 PM	7	0	10	0	21	75	0	0	0	0	0	0	0	84	14	0	211	801
6:15 PM	6	0	23	0	29	65	0	0	0	0	0	0	0	69	5	0	197	810
6:30 PM	8	0	22	0	22	71	0	0	0	0	0	0	0	56	7	0	186	803
6:45 PM	6	0	13	0	22	86	0	0	0	0	0	0	0	54	5	0	186	780
7:00 PM	5	0	16	0	23	80	0	0	0	0	0	0	0	59	14	0	197	766
7:15 PM	7	0	15	0	21	79	0	0	0	0	0	0	0	81	9	0	212	781
7:30 PM	8	0	13	0	23	98	0	0	0	0	0	0	0	64	11	0	217	812
7:45 PM	4	0	12	0	11	72	0	0	0	0	0	0	0	42	13	0	154	780

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_1(1)_WEEKEND, PR-301 with PR-100
Start Date:	Saturday, September 14, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	7	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	15
6:15 AM	6	0	7	0	4	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	49
6:30 AM	3	0	7	0	3	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	34	83
6:45 AM	4	0	6	0	7	12	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	36	119
7:00 AM	1	0	13	0	4	20	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	44	148
7:15 AM	3	0	10	0	5	39	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	59	173
7:30 AM	10	0	9	0	10	32	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	64	203
7:45 AM	14	0	10	0	15	32	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	75	242
8:00 AM	6	0	5	0	7	40	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	61	259
8:15 AM	10	0	6	0	11	40	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	73	273
8:30 AM	7	0	11	0	12	51	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	85	294
8:45 AM	17	0	11	0	10	46	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	87	306
9:00 AM	9	0	14	0	9	44	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	81	326
9:15 AM	6	0	23	0	8	46	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	88	341
9:30 AM	12	0	17	0	17	59	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	114	370
9:45 AM	12	0	13	0	16	41	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	89	372
10:00 AM	9	0	20	0	10	48	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	92	383
10:15 AM	5	0	15	0	12	53	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	90	385
10:30 AM	3	0	15	0	13	48	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	84	355
10:45 AM	4	0	20	0	16	55	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	100	366
11:00 AM	9	0	16	0	15	51	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	100	374
11:15 AM	7	0	18	0	14	66	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	112	396
11:30 AM	14	0	20	0	26	67	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	138	450
11:45 AM	8	0	23	1	22	56	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	113	463
12:00 PM	4	0	21	0	16	69	0	0	0	0	0	0	0	1	9	0	120	483
12:15 PM	12	0	26	0	21	51	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	121	492
12:30 PM	9	0	24	0	8	55	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	109	463
12:45 PM	7	0	21	0	19	58	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	107	457
1:00 PM	8	0	16	0	17	50	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	99	436
1:15 PM	7	0	24	0	16	52	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	110	425
1:30 PM	2	0	22	0	13	58	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	100	416
1:45 PM	4	0	19	0	17	62	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	117	426
2:00 PM	4	0	18	0	16	54	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	98	425
2:15 PM	9	0	24	0	16	56	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	120	435
2:30 PM	12	0	27	0	23	34	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	103	438
2:45 PM	4	0	28	0	26	59	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	127	448
3:00 PM	11	0	23	0	23	49	0	0	0	0	0	0	0	1	13	0	120	470
3:15 PM	7	0	19	0	21	52	0	0	0	0	0	0	0	1	7	0	107	457
3:30 PM	6	0	21	0	27	55	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	120	474
3:45 PM	5	0	18	0	30	58	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	120	467
4:00 PM	6	0	17	0	17	59	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	102	449
4:15 PM	8	0	14	0	21	66	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	118	460
4:30 PM	3	0	20	0	19	56	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	100	440
4:45 PM	6	0	16	0	14	45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	90	410
5:00 PM	7	0	25	0	14	49	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	108	416
5:15 PM	7	0	18	1	24	63	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	124	422
5:30 PM	4	0	17	0	20	59	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	106	428
5:45 PM	6	0	19	0	18	43	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	97	435

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_1(2)_WEEKEND, PR-301 with PR-100
Start Date:	Saturday, September 14, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	8	8
6:15 AM	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	17	25
6:30 AM	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	14	39
6:45 AM	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	8	0	22	61
7:00 AM	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	5	1	25	78
7:15 AM	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	7	0	20	81
7:30 AM	16	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	2	0	10	0	33	100
7:45 AM	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	18	0	44	122
8:00 AM	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	9	1	21	118
8:15 AM	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	3	0	13	0	37	135
8:30 AM	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	2	0	14	0	35	137
8:45 AM	25	3	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	12	1	44	137
9:00 AM	21	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	12	0	39	155
9:15 AM	24	2	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1	0	11	0	43	161
9:30 AM	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	3	0	20	1	52	178
9:45 AM	20	1	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	2	0	22	1	52	186
10:00 AM	26	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	1	0	15	2	49	196
10:15 AM	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	16	0	38	191
10:30 AM	17	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	17	0	38	177
10:45 AM	24	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	20	0	48	173
11:00 AM	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	5	0	17	1	47	171
11:15 AM	25	2	0	1	0	0	0	0	0	5	2	0	5	0	18	0	58	191
11:30 AM	29	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	3	0	32	0	73	226
11:45 AM	28	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	24	2	61	239
12:00 PM	26	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	22	1	54	246
12:15 PM	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	27	2	68	256
12:30 PM	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5	0	16	0	53	236
12:45 PM	24	2	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	4	0	26	2	63	238
1:00 PM	20	1	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	3	0	20	1	51	235
1:15 PM	28	1	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	3	0	25	0	63	230
1:30 PM	23	4	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	19	1	50	227
1:45 PM	21	4	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	7	0	25	0	60	224
2:00 PM	20	5	0	0	0	0	0	0	0	5	3	0	1	0	21	0	55	228
2:15 PM	33	4	3	1	3	0	0	0	0	4	0	0	5	3	25	0	81	246
2:30 PM	34	4	2	1	3	3	0	0	0	4	4	0	4	3	25	2	89	285
2:45 PM	30	3	3	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	4	33	3	80	305
3:00 PM	28	4	4	0	3	1	0	0	0	2	2	0	1	1	31	3	80	330
3:15 PM	22	1	0	1	0	0	0	0	0	3	3	0	1	0	27	0	58	307
3:30 PM	25	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	32	0	66	284
3:45 PM	18	5	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	37	1	68	272
4:00 PM	21	3	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	16	1	47	239
4:15 PM	18	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	25	3	52	233
4:30 PM	23	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	22	0	47	214
4:45 PM	23	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	2	0	21	0	50	196
5:00 PM	29	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	24	1	61	210
5:15 PM	25	4	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	32	0	66	224
5:30 PM	21	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	24	1	53	230
5:45 PM	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	23	4	51	231

File Name:	INT 1 - PR-100 with PR-301
Start Date:	Thursday, April 27, 2023
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	8:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	9	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	15	15
6:15 AM	10	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	15	30
6:30 AM	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	13	0	36	66
6:45 AM	35	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	52	118
7:00 AM	29	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	2	1	21	1	59	162
7:15 AM	34	0	1	0	3	2	0	0	0	1	0	0	1	1	29	0	72	219
7:30 AM	27	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	47	230
7:45 AM	21	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2	1	16	1	45	223
8:00 AM	20	1	1	0	1	1	0	0	0	0	2	0	3	1	13	0	43	207
8:15 AM	19	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	15	0	38	173
8:30 AM	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	2	10	0	31	157
8:45 AM	17	1	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	1	1	7	0	31	143
9:00 AM	22	1	0	0	1	2	0	0	0	3	1	0	1	1	8	0	40	140
9:15 AM	15	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	13	0	33	135
9:30 AM	15	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	5	1	15	0	41	145
9:45 AM	22	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	12	2	41	155
10:00 AM	18	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	2	0	13	0	36	151
10:15 AM	19	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	2	13	0	38	156
10:30 AM	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	24	1	47	162
10:45 AM	21	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	17	1	42	163
11:00 AM	14	0	1	0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	19	0	39	166
11:15 AM	26	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	1	19	0	54	182
11:30 AM	19	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0	0	17	0	41	176
11:45 AM	15	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	1	0	21	1	42	176
12:00 PM	22	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	17	0	43	180
12:15 PM	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	12	0	38	164
12:30 PM	29	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	17	0	50	173
12:45 PM	15	1	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	13	0	35	166
1:00 PM	16	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	4	3	19	0	45	168
1:15 PM	17	0	1	0	1	0	0	0	0	1	2	0	3	1	14	0	40	170
1:30 PM	23	0	0	0	1	3	0	0	1	0	4	0	1	1	13	0	47	167
1:45 PM	21	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	25	1	52	184
2:00 PM	15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	1	36	0	58	197
2:15 PM	19	0	1	0	1	1	0	0	0	1	3	0	1	3	30	0	60	217
2:30 PM	25	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	2	27	0	59	229
2:45 PM	34	1	1	0	1	4	0	0	0	0	1	0	0	1	16	0	59	236
3:00 PM	22	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	1	0	33	0	60	238
3:15 PM	25	3	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	3	0	33	1	69	247
3:30 PM	17	1	3	0	0	3	0	0	1	2	2	0	1	0	17	0	47	235
3:45 PM	25	1	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	2	3	21	0	56	232
4:00 PM	25	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	26	0	58	230
4:15 PM	19	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	31	0	54	215
4:30 PM	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3	24	2	47	215
4:45 PM	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	18	1	40	199
5:00 PM	16	1	2	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	1	20	0	44	185
5:15 PM	28	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	52	183
5:30 PM	22	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	23	1	50	186
5:45 PM	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	21	1	47	193
6:00 PM	17	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	23	0	47	196
6:15 PM	10	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	26	0	39	183
6:30 PM	11	1	1	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	25	0	42	175
6:45 PM	16	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	23	0	44	172
7:00 PM	14	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	18	0	35	160
7:15 PM	18	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	33	154
7:30 PM	17	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	14	1	36	148
7:45 PM	19	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	33	137

File Name:	INT 1 - PR-100 with PR-301
Start Date:	Thursday, April 27, 2023
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	8:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	3	0	7	0	3	19	0	0	0	0	0	0	0	17	3	0	52	52
6:15 AM	4	0	7	0	2	43	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	81	133
6:30 AM	10	0	11	0	11	49	0	0	0	0	0	0	0	28	6	0	115	248
6:45 AM	19	0	17	0	12	64	0	0	0	0	0	0	0	27	2	0	141	389
7:00 AM	11	0	14	0	21	76	0	0	0	0	0	0	0	32	4	0	158	495
7:15 AM	15	0	18	0	25	65	0	0	0	0	0	0	0	35	6	0	164	578
7:30 AM	9	0	20	0	12	64	0	0	0	0	0	0	0	40	7	0	152	615
7:45 AM	10	0	14	0	17	43	0	0	0	0	0	0	0	46	4	0	134	608
8:00 AM	9	0	15	0	15	42	0	0	0	0	0	0	0	26	2	0	109	559
8:15 AM	9	0	11	0	14	56	0	0	0	0	0	0	0	32	2	0	124	519
8:30 AM	5	0	9	0	9	59	0	0	0	0	0	0	0	43	6	0	131	498
8:45 AM	7	0	11	0	5	49	0	0	0	0	0	0	0	25	5	0	102	466
9:00 AM	11	0	14	0	5	43	0	0	0	0	0	0	0	24	4	0	101	458
9:15 AM	4	0	13	0	6	40	0	0	0	0	0	0	0	36	8	0	107	441
9:30 AM	6	0	11	0	14	52	0	0	0	0	0	0	0	41	8	0	132	442
9:45 AM	7	0	18	0	13	49	0	0	0	0	0	0	0	53	3	0	143	483
10:00 AM	1	0	18	0	11	38	0	0	0	0	0	0	0	36	3	0	107	489
10:15 AM	8	0	15	0	11	31	0	0	0	0	0	0	0	43	5	0	113	495
10:30 AM	7	0	17	0	20	45	0	0	0	0	0	0	0	43	5	0	137	500
10:45 AM	7	0	16	0	10	54	0	0	0	0	0	0	0	47	6	0	140	497
11:00 AM	57	0	10	0	10	58	0	0	0	0	0	0	0	43	9	0	187	577
11:15 AM	5	0	22	0	15	52	0	0	0	0	0	0	0	41	8	0	143	607
11:30 AM	11	0	10	0	16	55	0	0	0	0	0	0	0	38	4	0	134	604
11:45 AM	7	0	13	0	17	38	0	0	0	0	0	0	0	52	5	0	132	596
12:00 PM	3	0	19	0	13	50	0	0	0	0	0	0	0	48	7	0	140	549
12:15 PM	10	0	14	0	15	47	0	0	0	0	0	0	0	37	2	0	125	531
12:30 PM	5	0	24	0	10	46	0	0	0	0	0	0	0	38	6	0	129	526
12:45 PM	8	0	7	0	9	46	0	0	0	0	0	0	0	47	5	0	122	516
1:00 PM	4	0	14	0	22	51	0	0	0	0	0	0	0	64	5	1	161	537
1:15 PM	6	0	12	0	13	49	0	0	0	0	0	0	0	50	4	0	134	546
1:30 PM	9	0	21	0	12	47	0	0	0	0	0	0	0	44	4	0	137	554
1:45 PM	5	0	17	0	17	41	0	0	0	0	0	0	0	48	11	0	139	571
2:00 PM	2	0	15	0	34	58	0	0	0	0	0	0	0	56	8	0	173	583
2:15 PM	8	0	14	0	23	70	0	0	0	0	0	0	0	56	10	0	181	630
2:30 PM	5	0	22	0	18	62	0	0	0	0	0	0	0	63	11	0	181	674
2:45 PM	8	0	30	0	11	55	0	0	0	0	0	0	0	47	9	0	160	695
3:00 PM	13	0	19	0	22	55	0	0	0	0	0	0	0	82	13	0	204	726
3:15 PM	15	0	8	0	25	46	0	0	0	0	0	0	0	70	12	0	176	721
3:30 PM	9	0	12	0	16	33	0	0	0	0	0	0	0	48	4	0	122	662
3:45 PM	7	0	22	0	17	42	0	0	0	0	0	0	0	52	10	1	151	653
4:00 PM	5	0	21	0	13	36	0	0	0	0	0	0	0	64	14	0	153	602
4:15 PM	5	0	15	0	23	36	0	0	0	0	0	0	0	58	10	0	147	573
4:30 PM	7	0	12	0	17	47	0	0	0	0	0	0	0	45	15	0	143	594
4:45 PM	3	0	18	0	13	38	0	0	0	0	0	0	0	66	7	0	145	588
5:00 PM	8	0	12	0	13	56	0	0	0	0	0	0	0	59	8	0	156	591
5:15 PM	7	0	22	0	12	50	0	0	0	0	0	0	0	62	10	0	163	607
5:30 PM	9	0	16	0	15	50	0	0	0	0	0	0	0	60	11	0	161	625
5:45 PM	5	0	17	0	12	43	0	1	0	0	0	0	0	49	13	0	140	620
6:00 PM	8	0	13	0	18	36	0	0	0	0	0	0	0	51	9	0	135	599
6:15 PM	0	0	9	0	18	51	0	0	0	0	0	0	0	48	10	0	136	572
6:30 PM	6	0	8	0	15	27	0	0	0	0	0	0	0	37	8	0	101	512
6:45 PM	4	0	14	0	12	29	0	0	0	0	0	0	0	42	15	0	116	488
7:00 PM	5	0	10	0	10	45	0	0	0	0	0	0	0	42	9	0	121	474
7:15 PM	6	0	13	0	7	31	0	0	0	0	0	0	0	40	5	0	102	440
7:30 PM	6	0	13	0	10	23	0	0	0	0	0	0	0	21	6	0	79	418
7:45 PM	4	0	14	0	6	15	0	0	0	0	0	0	0	38	4	0	81	383

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_1(1), PR-301 with PR-100
Start Date:	Thursday, September 5, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	3	0	6	0	7	31	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	61	61
6:15 AM	7	0	10	0	3	35	0	0	0	0	0	0	0	15	1	0	71	132
6:30 AM	16	0	12	0	5	56	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	113	245
6:45 AM	11	0	13	0	11	81	0	0	0	0	0	0	0	25	3	0	144	389
7:00 AM	20	0	10	0	18	91	0	0	0	0	0	0	0	33	3	0	175	503
7:15 AM	16	0	12	0	16	79	0	0	0	0	0	0	0	42	3	0	168	600
7:30 AM	10	0	20	0	12	56	0	0	0	0	0	0	0	40	9	0	147	634
7:45 AM	6	0	20	0	18	40	0	0	0	0	0	0	0	49	11	0	144	634
8:00 AM	7	0	13	0	10	27	0	0	0	0	0	0	0	33	7	0	97	556
8:15 AM	5	0	8	0	10	56	0	0	0	0	0	0	0	32	8	0	119	507
8:30 AM	12	0	8	0	4	41	0	0	0	0	0	0	0	33	8	0	106	466
8:45 AM	3	0	8	0	6	36	0	0	0	0	0	0	0	37	6	0	96	418
9:00 AM	4	0	12	0	6	47	0	0	0	0	0	0	0	36	1	0	106	427
9:15 AM	11	0	11	0	8	42	0	0	0	0	0	0	0	39	8	0	119	427
9:30 AM	5	0	8	0	8	45	0	0	0	0	0	0	0	26	3	0	95	416
9:45 AM	0	0	11	0	8	38	0	0	0	0	0	0	0	27	2	0	86	406
10:00 AM	5	0	7	0	11	48	0	0	0	0	0	0	0	42	5	0	118	418
10:15 AM	6	0	16	0	11	41	0	0	0	0	0	0	0	37	6	0	117	416
10:30 AM	7	0	19	0	14	46	0	0	0	0	0	0	0	30	5	0	121	442
10:45 AM	9	0	12	0	8	42	0	0	0	0	0	0	0	40	2	0	113	469
11:00 AM	6	0	19	0	12	46	0	0	0	0	0	0	0	38	7	0	128	479
11:15 AM	9	0	14	0	16	48	0	0	0	0	0	0	0	45	8	0	140	502
11:30 AM	13	0	10	0	15	37	0	0	0	0	0	0	0	53	7	0	135	516
11:45 AM	14	0	11	0	9	38	0	0	0	0	0	0	0	45	13	0	130	533
12:00 PM	5	0	15	0	14	42	0	0	0	0	0	0	0	44	8	0	128	533
12:15 PM	10	0	15	0	13	41	0	0	0	0	0	0	0	42	6	0	127	520
12:30 PM	3	0	13	0	10	51	0	0	0	0	0	0	0	44	6	0	127	512
12:45 PM	6	0	16	0	14	46	0	0	0	0	0	0	0	36	5	0	123	505
1:00 PM	3	0	13	0	16	52	0	0	0	0	0	0	0	40	5	0	129	506
1:15 PM	8	0	11	0	17	43	0	0	0	0	0	0	0	53	4	0	136	515
1:30 PM	8	0	19	0	13	54	0	0	0	0	0	0	0	45	4	0	143	531
1:45 PM	10	0	18	0	19	60	0	0	0	0	0	0	0	50	11	0	168	576
2:00 PM	9	0	16	0	12	57	0	0	0	0	0	0	0	46	7	0	147	594
2:15 PM	8	0	16	0	16	51	0	0	0	0	0	0	0	44	4	0	139	597
2:30 PM	4	0	17	0	15	40	0	0	0	0	0	0	0	74	10	0	160	614
2:45 PM	7	0	24	0	23	49	0	0	0	0	0	0	0	63	13	0	179	625
3:00 PM	4	0	17	0	11	48	0	0	0	0	0	0	0	52	12	0	144	622
3:15 PM	10	0	19	0	15	35	0	1	0	0	0	0	0	41	14	0	135	618
3:30 PM	2	0	15	0	15	33	0	0	0	0	0	0	0	64	5	0	134	592
3:45 PM	8	0	18	0	14	36	0	0	0	0	0	0	0	45	10	0	131	544
4:00 PM	10	0	11	0	16	45	0	0	0	0	0	0	0	51	7	0	140	540
4:15 PM	8	0	18	0	15	51	0	0	0	0	0	0	0	54	8	0	154	559
4:30 PM	4	0	17	0	13	32	0	0	0	0	0	0	0	50	8	1	125	550
4:45 PM	4	0	20	0	11	33	0	0	0	0	0	0	0	39	9	0	116	535
5:00 PM	5	0	12	0	16	33	0	0	0	0	0	0	0	65	8	0	139	534
5:15 PM	7	0	9	0	12	38	0	0	0	0	0	0	0	45	16	0	127	507
5:30 PM	2	0	8	0	8	26	0	0	0	0	0	0	0	40	3	0	87	469
5:45 PM	3	0	16	0	12	37	0	0	0	0	0	0	0	41	8	0	117	470

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_1(2), PR-301 with PR-100
Start Date:	Thursday, September 5, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	14	14
6:15 AM	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	21	35
6:30 AM	28	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	6	0	36	71
6:45 AM	24	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	12	0	39	110
7:00 AM	24	1	0	0	2	6	1	1	0	5	6	0	2	1	18	0	67	163
7:15 AM	26	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	20	0	50	192
7:30 AM	27	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	1	0	22	1	55	211
7:45 AM	25	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4	2	25	0	58	230
8:00 AM	19	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	13	0	40	203
8:15 AM	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	16	0	33	186
8:30 AM	19	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0	10	0	34	165
8:45 AM	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	10	0	23	130
9:00 AM	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	6	0	23	113
9:15 AM	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	14	1	38	118
9:30 AM	12	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	11	0	27	111
9:45 AM	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	8	1	21	109
10:00 AM	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	14	0	29	115
10:15 AM	26	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	14	0	44	121
10:30 AM	21	1	0	1	0	0	0	0	0	3	2	0	2	0	16	0	46	140
10:45 AM	20	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	10	0	35	154
11:00 AM	24	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	0	16	0	47	172
11:15 AM	22	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	0	20	0	47	175
11:30 AM	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	21	1	47	176
11:45 AM	22	2	0	0	0	0	0	0	0	3	5	0	4	0	18	0	54	195
12:00 PM	18	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	19	0	43	191
12:15 PM	24	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	17	0	47	191
12:30 PM	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0	14	0	32	176
12:45 PM	20	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	18	1	44	166
1:00 PM	15	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	19	0	41	164
1:15 PM	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	21	0	45	162
1:30 PM	20	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	16	0	42	172
1:45 PM	28	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	29	0	60	188
2:00 PM	25	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	18	0	48	195
2:15 PM	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	19	0	45	195
2:30 PM	20	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	22	0	47	200
2:45 PM	28	2	1	0	0	2	0	0	0	0	2	0	5	1	31	0	72	212
3:00 PM	20	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	21	0	49	213
3:15 PM	23	2	1	0	1	4	0	0	0	5	5	0	3	2	25	1	72	240
3:30 PM	16	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	19	0	40	233
3:45 PM	24	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	3	0	20	1	52	213
4:00 PM	13	1	0	1	0	0	0	0	0	1	7	0	2	0	21	0	46	210
4:15 PM	23	1	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	1	0	20	1	51	189
4:30 PM	20	3	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0	19	0	47	196
4:45 PM	20	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	16	2	43	187
5:00 PM	16	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	24	0	46	187
5:15 PM	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	4	0	24	0	46	182
5:30 PM	10	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	11	0	25	160
5:45 PM	18	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	19	1	42	159

File Name:	INT 2 - PR-301 with PR-303
Start Date:	Saturday, April 29, 2023
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	8:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	0	0	0	8	1	0	2	0	2	0	1	6	0	0	20	20
6:15 AM	0	0	0	0	0	12	3	0	4	0	0	0	1	16	0	0	36	56
6:30 AM	0	0	0	0	0	6	2	0	2	0	0	0	3	15	0	0	28	84
6:45 AM	0	0	0	0	0	24	3	1	3	0	4	0	3	17	0	0	55	139
7:00 AM	0	0	0	0	0	19	3	0	2	0	3	0	0	29	0	0	56	175
7:15 AM	0	0	0	0	0	25	5	0	10	0	5	0	4	22	0	0	71	210
7:30 AM	0	0	0	0	0	35	4	0	4	0	10	0	1	32	0	0	86	268
7:45 AM	0	0	0	0	0	28	4	0	8	0	4	0	4	42	0	0	90	303
8:00 AM	0	0	0	0	0	31	2	0	10	0	6	0	4	39	0	0	92	339
8:15 AM	0	0	0	0	0	24	5	1	8	0	4	0	6	38	0	0	86	354
8:30 AM	0	0	0	0	0	31	3	0	6	0	6	0	6	50	0	0	102	370
8:45 AM	0	0	0	0	0	51	6	0	3	0	7	0	2	47	0	0	116	396
9:00 AM	0	0	0	0	0	52	5	0	10	0	7	0	6	56	0	0	136	440
9:15 AM	0	0	0	0	0	58	8	1	6	0	9	0	7	41	0	0	130	484
9:30 AM	0	0	0	0	0	49	7	0	10	0	10	0	6	76	0	0	158	540
9:45 AM	0	0	0	0	0	53	6	0	5	0	11	0	9	52	0	0	136	560
10:00 AM	0	0	0	0	0	63	3	0	6	0	8	0	12	63	0	0	155	579
10:15 AM	0	0	0	0	0	70	9	0	7	0	25	0	11	53	0	0	175	624
10:30 AM	0	0	0	0	0	70	8	0	7	0	19	0	11	60	0	0	175	641
10:45 AM	0	0	0	0	0	75	7	0	7	0	14	0	9	75	0	0	187	692
11:00 AM	0	0	0	0	0	69	6	0	10	0	26	0	12	64	0	0	187	724
11:15 AM	0	0	0	0	0	84	6	1	7	0	16	0	19	76	0	0	209	758
11:30 AM	0	0	0	0	0	71	14	0	7	0	20	0	14	85	0	0	211	794
11:45 AM	0	0	0	0	0	92	5	0	12	0	25	0	13	72	0	0	219	826
12:00 PM	0	0	0	0	0	80	11	0	15	0	15	0	20	69	0	0	210	849
12:15 PM	0	0	0	0	0	86	9	0	12	0	14	0	13	74	0	0	208	848
12:30 PM	0	0	0	0	0	91	8	0	13	0	16	0	11	76	0	0	215	852
12:45 PM	0	0	0	0	0	84	11	0	11	0	16	0	13	63	0	0	198	831
1:00 PM	0	0	0	0	0	86	7	1	6	0	21	0	14	70	0	0	205	826
1:15 PM	0	0	0	0	0	88	5	2	13	0	22	0	14	65	0	1	210	828
1:30 PM	0	0	0	0	0	120	9	1	12	0	11	0	14	78	0	0	245	858
1:45 PM	0	0	0	0	0	102	10	0	10	0	23	0	10	83	0	1	239	899
2:00 PM	0	0	0	0	0	103	7	0	16	0	16	0	11	68	0	0	221	915
2:15 PM	0	0	0	0	0	95	4	0	14	0	19	0	10	61	0	0	203	908
2:30 PM	0	0	0	0	0	95	13	0	13	0	20	0	17	94	0	0	252	915
2:45 PM	0	0	0	0	0	87	11	1	9	0	15	0	17	77	0	0	217	893
3:00 PM	0	0	0	0	0	84	17	0	11	0	14	0	14	72	0	0	212	884
3:15 PM	0	0	0	0	0	81	8	0	8	0	12	0	13	68	0	0	190	871
3:30 PM	0	0	0	0	0	78	14	0	12	0	13	0	8	70	0	0	195	814
3:45 PM	0	0	0	0	0	77	13	0	11	0	16	0	11	72	0	0	200	797
4:00 PM	0	0	0	0	0	81	6	1	6	0	6	0	16	61	0	0	177	762
4:15 PM	0	0	0	0	0	76	11	0	7	0	24	0	19	77	0	0	214	786
4:30 PM	0	0	0	0	0	74	10	0	11	0	18	0	24	70	0	0	207	798
4:45 PM	0	0	0	0	0	88	11	0	16	0	16	0	11	73	0	0	215	813
5:00 PM	0	0	0	0	0	62	11	0	8	0	15	0	10	54	0	0	160	796
5:15 PM	0	0	0	0	0	54	6	1	8	0	16	0	17	94	0	0	196	778
5:30 PM	0	0	0	0	0	77	10	0	4	0	17	1	20	59	0	0	188	759
5:45 PM	0	0	0	0	0	74	10	0	14	0	8	0	17	74	0	0	197	741
6:00 PM	0	0	0	0	0	96	3	0	9	0	15	0	20	71	0	0	214	795
6:15 PM	0	0	0	0	0	61	8	0	6	0	13	0	6	74	0	0	168	767
6:30 PM	0	0	0	0	0	78	9	0	9	0	17	0	27	90	0	0	230	809
6:45 PM	0	0	0	0	0	61	6	0	7	0	18	0	17	91	0	0	200	812
7:00 PM	0	0	0	0	0	49	6	0	5	0	9	0	18	73	0	0	160	758
7:15 PM	0	0	0	0	0	67	7	0	5	0	13	0	15	94	0	0	201	791
7:30 PM	0	0	0	0	0	83	4	0	4	0	11	0	9	90	0	0	201	762
7:45 PM	0	0	0	0	0	41	8	0	4	0	14	0	13	67	0	0	147	709

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_2_WEEKEND, PR-301 with PR-303
Start Date:	Saturday, September 14, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	1	0	3	11	0	1	24	24
6:15 AM	0	0	0	0	0	15	1	0	3	0	1	0	4	11	0	0	35	59
6:30 AM	0	0	0	0	0	10	4	0	2	0	2	0	2	15	0	0	35	94
6:45 AM	0	0	0	0	0	20	5	0	1	0	9	0	2	16	0	0	53	147
7:00 AM	0	0	0	0	0	16	5	0	3	0	0	0	2	19	0	0	45	168
7:15 AM	0	0	0	0	0	33	2	0	5	0	6	0	6	39	0	0	91	224
7:30 AM	0	0	0	0	0	19	4	0	4	0	9	0	1	34	0	0	71	260
7:45 AM	0	0	0	0	0	20	5	0	9	0	7	0	5	27	0	0	73	280
8:00 AM	0	0	0	0	0	18	3	0	8	0	2	0	6	40	0	0	77	312
8:15 AM	0	0	0	0	0	29	5	0	5	0	1	0	3	35	0	0	78	299
8:30 AM	0	0	0	0	0	27	5	0	8	0	8	1	8	52	0	0	109	337
8:45 AM	0	0	0	0	0	37	6	0	6	0	6	0	4	36	0	0	95	359
9:00 AM	0	0	0	0	0	32	10	0	7	0	6	0	10	42	0	0	107	389
9:15 AM	0	0	0	0	0	32	7	0	7	0	14	0	4	47	0	0	111	422
9:30 AM	0	0	0	0	0	44	8	0	9	0	9	0	2	41	0	0	113	426
9:45 AM	0	0	0	0	0	47	5	0	5	0	6	0	10	54	0	0	127	458
10:00 AM	0	0	0	0	0	55	7	0	6	0	8	0	7	31	0	0	114	465
10:15 AM	0	0	0	0	0	50	5	1	4	0	12	0	7	43	0	0	122	476
10:30 AM	0	0	0	0	0	59	6	0	6	0	7	1	5	53	0	0	137	500
10:45 AM	0	0	0	0	0	61	2	0	6	0	7	0	6	53	0	0	135	508
11:00 AM	0	0	0	0	0	56	8	0	8	0	8	0	9	59	0	0	148	542
11:15 AM	0	0	0	0	0	72	7	0	10	0	12	0	7	60	0	0	168	588
11:30 AM	0	0	0	0	0	65	12	0	9	0	12	1	6	58	0	0	163	614
11:45 AM	0	0	0	0	0	52	3	0	13	0	10	0	9	62	0	0	149	628
12:00 PM	0	0	0	0	0	77	4	0	8	0	15	0	7	55	0	0	166	646
12:15 PM	0	0	0	0	0	54	11	0	10	0	13	0	7	52	0	0	147	625
12:30 PM	0	0	0	0	0	61	11	0	8	0	12	0	11	43	0	0	146	608
12:45 PM	0	0	0	0	0	65	12	0	10	0	8	0	5	52	0	0	152	611
1:00 PM	0	0	0	0	0	65	7	0	8	0	14	0	14	41	0	0	149	594
1:15 PM	0	0	0	0	0	69	3	0	5	0	10	0	4	55	0	0	146	593
1:30 PM	0	0	0	0	0	67	6	0	14	0	13	0	6	50	0	0	156	603
1:45 PM	0	0	0	0	0	68	6	0	12	0	11	0	9	57	0	0	163	614
2:00 PM	0	0	0	0	0	67	10	0	11	0	10	0	16	55	0	0	169	634
2:15 PM	0	0	0	0	0	73	8	0	10	0	13	0	8	46	0	0	158	646
2:30 PM	0	0	0	0	0	78	8	0	5	0	15	0	12	61	0	0	179	669
2:45 PM	0	0	0	0	0	94	6	0	5	0	15	0	11	71	0	0	202	708
3:00 PM	0	0	0	0	0	70	9	0	6	0	10	0	10	51	0	0	156	695
3:15 PM	0	0	0	0	0	68	8	0	5	0	19	0	9	63	0	0	172	709
3:30 PM	0	0	0	0	0	76	13	0	13	0	9	0	16	49	0	0	176	706
3:45 PM	0	0	0	0	0	72	8	0	11	0	14	0	11	61	0	0	177	681
4:00 PM	0	0	0	0	0	59	6	0	13	0	6	0	16	61	0	0	161	686
4:15 PM	0	0	0	0	0	60	9	0	8	0	9	0	8	65	0	0	159	673
4:30 PM	0	0	0	0	0	64	7	0	8	0	14	0	11	51	0	0	155	652
4:45 PM	0	0	0	0	0	54	7	0	5	0	8	0	14	57	0	0	145	620
5:00 PM	0	0	0	0	0	76	9	0	4	0	20	0	15	64	0	0	188	647
5:15 PM	0	0	0	0	0	74	7	0	8	0	8	0	14	61	0	0	172	660
5:30 PM	0	0	0	0	0	48	5	0	8	0	6	0	10	68	0	0	145	650
5:45 PM	0	0	0	0	0	47	19	0	6	0	7	0	7	44	0	0	130	635

File Name:	INT 2 - PR-301 with PR-303
Start Date:	Thursday, April 27, 2023
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	8:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	0	0	0	19	5	0	6	0	3	0	4	20	0	0	57	57
6:15 AM	0	0	0	0	0	21	4	0	5	0	6	0	11	37	0	0	84	141
6:30 AM	0	0	0	0	0	22	9	0	8	0	10	0	6	37	0	0	92	233
6:45 AM	0	0	0	0	0	32	3	0	7	0	7	0	4	61	0	0	114	347
7:00 AM	0	0	0	0	0	39	8	0	18	0	6	0	3	63	0	0	137	427
7:15 AM	0	0	0	0	0	37	10	0	11	0	3	0	12	71	0	0	144	487
7:30 AM	0	0	0	0	0	37	8	0	6	0	6	1	7	60	0	0	125	520
7:45 AM	0	0	0	0	0	43	5	0	7	0	7	0	4	39	0	0	105	511
8:00 AM	0	0	0	0	0	23	5	0	13	0	6	0	3	44	0	0	94	468
8:15 AM	0	0	0	0	0	33	4	0	19	0	4	0	5	57	0	0	122	446
8:30 AM	0	0	0	0	0	34	7	1	10	0	7	0	6	35	0	0	100	421
8:45 AM	0	0	0	0	0	30	7	0	4	0	8	0	6	38	0	0	93	409
9:00 AM	0	0	0	0	0	31	2	1	8	0	1	0	2	40	0	0	85	400
9:15 AM	0	0	0	0	0	35	5	0	8	0	5	0	3	39	0	0	95	373
9:30 AM	0	0	0	0	0	37	5	0	9	0	2	0	5	46	0	0	104	377
9:45 AM	0	0	0	0	0	49	9	1	6	0	9	0	4	34	0	0	112	396
10:00 AM	0	0	0	0	0	43	6	0	4	0	7	1	4	41	0	0	106	417
10:15 AM	0	0	0	0	0	41	6	0	6	0	5	0	4	30	0	0	92	414
10:30 AM	0	0	0	0	0	40	9	0	10	0	13	0	2	41	0	0	115	425
10:45 AM	0	0	0	0	0	54	6	0	8	0	13	0	5	43	0	0	129	442
11:00 AM	0	0	0	0	0	32	8	0	14	0	13	0	7	38	0	0	112	448
11:15 AM	0	0	0	0	0	44	8	0	13	0	14	0	9	54	0	0	142	498
11:30 AM	0	0	0	0	0	53	3	1	4	0	6	0	6	52	0	0	125	508
11:45 AM	0	0	0	0	0	43	4	0	8	0	10	0	10	38	0	0	113	492
12:00 PM	0	0	0	0	0	44	8	0	8	0	8	0	7	50	0	1	126	506
12:15 PM	0	0	0	0	0	54	7	0	11	0	8	0	10	54	0	0	144	508
12:30 PM	0	0	0	0	0	34	9	0	11	0	7	0	10	34	0	0	105	488
12:45 PM	0	0	0	0	0	49	5	0	7	0	8	0	10	34	0	0	113	488
1:00 PM	0	0	0	0	0	57	10	0	7	0	12	0	9	45	0	0	140	502
1:15 PM	0	0	0	0	0	44	11	0	7	0	8	0	10	48	0	0	128	486
1:30 PM	0	0	0	0	0	48	8	0	2	0	10	0	10	47	0	0	125	506
1:45 PM	0	0	0	0	0	40	13	0	7	0	3	0	10	45	0	0	118	511
2:00 PM	0	0	0	0	0	52	11	0	12	0	13	0	6	63	0	0	157	528
2:15 PM	0	0	0	0	0	50	8	0	9	0	9	0	15	61	0	0	152	552
2:30 PM	0	0	0	0	0	53	13	0	8	0	4	0	4	63	0	0	145	572
2:45 PM	0	0	0	0	0	60	7	0	13	0	10	0	10	47	0	0	147	601
3:00 PM	0	0	0	0	0	63	11	0	4	0	12	0	14	64	0	0	168	612
3:15 PM	0	0	0	0	0	54	9	0	11	0	6	0	13	49	0	0	142	602
3:30 PM	0	0	0	0	0	49	6	0	12	0	9	0	10	45	0	0	131	588
3:45 PM	0	0	0	0	0	50	11	0	3	0	9	0	14	34	0	0	121	562
4:00 PM	0	0	0	0	0	65	14	0	7	0	7	0	8	47	0	0	148	542
4:15 PM	0	0	0	0	0	53	7	0	5	0	13	0	6	48	0	0	132	532
4:30 PM	0	0	0	0	0	46	11	0	6	0	9	0	8	46	0	1	127	528
4:45 PM	0	0	0	0	0	55	4	0	5	0	8	0	7	47	0	0	126	533
5:00 PM	0	0	0	0	0	54	10	0	8	0	9	0	4	43	0	0	128	513
5:15 PM	0	0	0	0	0	56	13	0	10	0	13	0	15	36	0	0	143	524
5:30 PM	0	0	0	0	0	57	15	1	8	0	6	0	11	45	0	0	143	540
5:45 PM	0	0	0	0	0	43	7	0	10	0	13	0	12	48	0	0	133	547
6:00 PM	0	0	0	0	0	47	6	0	3	0	4	0	5	39	0	0	104	523
6:15 PM	0	0	0	0	0	39	4	1	3	0	2	0	6	44	0	0	99	479
6:30 PM	0	0	0	0	0	36	5	0	8	0	3	0	4	29	0	0	85	421
6:45 PM	0	0	0	0	0	34	6	0	3	0	9	0	3	37	0	0	92	380
7:00 PM	0	0	0	0	0	38	3	0	4	0	1	0	4	40	0	0	90	366
7:15 PM	0	0	0	0	0	42	11	0	3	0	5	0	5	34	0	0	100	367
7:30 PM	0	0	0	0	0	29	3	0	3	0	3	0	4	21	0	0	63	345
7:45 PM	0	0	0	0	0	55	5	0	3	0	6	0	2	21	0	0	92	345

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_2, PR-301 with PR-303
Start Date:	Thursday, September 5, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	0	0	0	16	5	0	3	0	3	0	8	25	0	0	60	60
6:15 AM	0	0	0	0	0	19	4	0	0	0	9	0	6	31	0	0	69	129
6:30 AM	0	0	0	0	0	19	5	0	5	0	3	0	7	52	0	0	91	220
6:45 AM	0	0	0	0	0	33	6	0	9	0	9	0	5	65	0	0	127	347
7:00 AM	0	0	0	0	0	33	2	0	8	0	2	0	10	81	0	1	137	424
7:15 AM	0	0	0	0	0	38	8	0	4	0	2	0	9	66	0	0	127	482
7:30 AM	0	0	0	0	0	36	7	0	5	0	6	0	7	40	0	0	101	492
7:45 AM	0	0	0	0	0	39	7	0	7	0	5	0	8	41	0	1	108	473
8:00 AM	0	0	0	0	0	30	9	0	9	0	8	0	5	37	0	0	98	434
8:15 AM	0	0	0	0	0	27	6	0	3	0	2	0	9	45	0	0	92	399
8:30 AM	0	0	0	0	0	30	6	0	9	0	3	0	4	32	0	0	84	382
8:45 AM	0	0	0	0	0	32	5	0	4	0	11	0	5	26	0	0	83	357
9:00 AM	0	0	0	0	0	37	10	1	2	0	4	0	4	37	0	1	96	355
9:15 AM	0	0	0	0	0	38	7	0	12	0	6	0	2	37	0	0	102	365
9:30 AM	0	0	0	0	0	30	6	0	7	0	6	0	4	35	0	0	88	369
9:45 AM	0	0	0	0	0	26	3	0	11	0	10	0	8	37	0	0	95	381
10:00 AM	0	0	0	0	0	33	8	0	4	0	3	0	6	46	0	0	100	385
10:15 AM	0	0	0	0	0	39	8	0	6	0	5	0	2	41	0	0	101	384
10:30 AM	0	0	0	0	0	36	7	0	5	0	4	0	3	38	0	0	93	389
10:45 AM	0	0	0	0	0	45	5	0	8	0	9	0	4	42	0	0	113	407
11:00 AM	0	0	0	0	0	37	6	0	4	0	3	0	2	46	0	0	98	405
11:15 AM	0	0	0	0	0	46	10	0	5	0	4	1	9	53	0	0	128	432
11:30 AM	0	0	0	0	0	61	5	0	11	0	8	0	2	32	0	0	119	458
11:45 AM	0	0	0	0	0	50	9	1	4	0	4	0	6	41	0	0	115	460
12:00 PM	0	0	0	0	0	33	9	0	8	0	8	0	7	40	0	0	105	467
12:15 PM	0	0	0	0	0	52	6	0	6	0	11	0	6	40	0	0	121	460
12:30 PM	0	0	0	0	0	41	8	0	10	0	4	0	9	37	0	0	109	450
12:45 PM	0	0	0	0	0	38	7	0	6	0	8	0	5	47	0	0	111	446
1:00 PM	0	0	0	0	0	43	11	0	11	0	4	0	9	47	0	0	125	466
1:15 PM	0	0	0	0	0	44	11	0	9	0	6	0	5	43	0	1	119	464
1:30 PM	0	0	0	0	0	47	8	0	8	0	6	0	10	60	0	0	139	494
1:45 PM	0	0	0	0	0	52	4	0	9	0	2	0	9	61	0	0	137	520
2:00 PM	0	0	0	0	0	45	11	0	1	0	9	0	12	48	0	0	126	521
2:15 PM	0	0	0	0	0	47	4	0	3	0	8	0	10	61	0	0	133	535
2:30 PM	0	0	0	0	0	59	15	0	6	0	8	0	8	48	0	0	144	540
2:45 PM	0	0	0	0	0	69	8	0	9	0	8	0	9	43	0	0	146	549
3:00 PM	0	0	0	0	0	58	12	0	5	0	18	0	6	45	0	0	144	567
3:15 PM	0	0	0	0	0	42	9	0	6	0	14	0	9	39	0	0	119	553
3:30 PM	0	0	0	0	0	57	8	0	3	0	4	0	9	39	0	0	120	529
3:45 PM	0	0	0	0	0	54	10	0	2	0	6	0	10	40	0	0	122	505
4:00 PM	0	0	0	0	0	42	9	0	2	0	11	0	17	53	0	0	134	495
4:15 PM	0	0	0	0	0	60	14	0	6	0	6	0	16	45	0	0	147	523
4:30 PM	0	0	0	0	0	42	11	0	3	0	3	0	12	28	0	0	99	502
4:45 PM	0	0	0	0	0	39	10	1	7	0	6	1	7	40	0	0	111	491
5:00 PM	0	0	0	0	0	57	6	0	7	0	8	0	6	43	0	0	127	484
5:15 PM	0	0	0	0	0	49	6	0	4	0	4	0	5	23	0	0	91	428
5:30 PM	0	0	0	0	0	42	6	0	4	0	12	0	8	27	0	0	99	428
5:45 PM	0	0	0	0	0	31	4	0	2	0	6	0	7	38	0	0	88	405

File Name: INT 3 - PR-301 with Camino Los Vélez
Start Date: Saturday, April 29, 2023
Start Time: 6:00 AM
Finish Time: 7:00 PM

	INTERSECTION 1								INTERSECTION 2																	
	SB_1				EB_1				SB_2				WB				NB				EB_2					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	0	0	0	9	3	0	1	0	0	0	0	10	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	26	26
6:15 AM	0	0	2	0	0	15	0	0	1	2	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	59
6:30 AM	0	0	1	0	0	20	1	0	0	0	0	0	2	12	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	38	97
6:45 AM	0	0	1	0	0	32	3	0	2	1	0	0	1	23	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	66	163
7:00 AM	0	0	1	0	0	24	4	0	4	0	0	0	1	25	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	64	201
7:15 AM	0	0	3	0	0	30	6	0	1	2	0	0	2	28	1	0	0	5	1	0	0	0	0	0	79	247
7:30 AM	0	0	2	0	0	36	4	0	0	1	0	0	2	45	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	94	303
7:45 AM	0	0	2	0	0	48	9	0	6	1	0	0	5	37	2	0	1	8	1	0	0	0	0	0	120	357
8:00 AM	0	0	6	0	0	49	3	0	5	3	0	0	3	41	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	115	408
8:15 AM	0	0	1	0	0	51	7	0	3	1	0	0	1	35	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	106	435
8:30 AM	0	0	4	0	0	46	5	0	3	1	0	0	4	39	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	108	449
8:45 AM	0	0	2	0	0	61	6	0	5	1	0	0	2	62	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	146	475
9:00 AM	0	0	6	0	0	65	6	0	3	4	0	0	4	58	2	0	0	5	1	0	0	0	0	0	154	514
9:15 AM	0	0	6	0	0	64	6	0	4	6	0	0	4	71	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	165	573
9:30 AM	0	0	8	0	0	77	5	0	5	5	0	0	6	71	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	185	650
9:45 AM	0	0	11	0	0	54	8	0	6	8	0	0	2	73	1	0	1	6	1	0	0	0	0	0	171	675
10:00 AM	0	0	3	0	0	73	6	0	11	1	0	0	1	89	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	192	713
10:15 AM	0	0	7	0	0	69	10	0	2	2	0	0	5	92	1	0	2	7	1	0	0	0	0	0	198	746
10:30 AM	0	0	6	0	0	73	9	0	3	4	0	0	4	94	2	0	0	9	0	0	0	0	0	0	204	765
10:45 AM	0	0	5	0	0	79	9	0	2	1	0	0	1	81	1	0	1	8	0	0	0	0	0	0	188	782
11:00 AM	0	0	10	0	0	86	4	0	0	5	0	0	2	117	5	0	0	3	1	0	0	0	0	0	233	823
11:15 AM	0	0	5	0	0	98	11	0	2	1	0	0	6	104	4	0	1	9	0	0	0	0	0	0	241	866
11:30 AM	0	0	11	0	0	82	8	0	6	5	0	0	4	104	5	0	0	5	3	1	0	0	0	0	234	896
11:45 AM	0	0	6	0	0	78	10	0	6	4	0	0	4	110	2	0	0	9	1	0	0	0	0	0	230	938
12:00 PM	0	0	8	0	0	85	6	0	8	4	1	0	3	92	4	0	2	4	0	0	0	0	0	0	217	922
12:15 PM	0	0	4	0	0	87	7	0	1	3	0	0	6	94	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	210	891
12:30 PM	0	0	5	0	0	100	6	0	6	3	0	0	4	111	2	0	0	5	1	0	0	0	0	0	243	900
12:45 PM	0	0	3	0	0	68	7	0	6	2	0	0	4	99	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	197	867
1:00 PM	0	0	4	0	0	83	5	0	6	2	0	0	3	94	2	0	0	6	0	0	0	0	0	0	205	855
1:15 PM	0	0	11	0	0	82	8	0	1	4	0	0	7	109	7	0	0	8	0	0	0	0	0	0	237	882
1:30 PM	0	0	4	0	0	85	2	0	4	3	0	0	3	128	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	232	871
1:45 PM	0	0	2	0	0	85	4	0	5	0	0	0	1	115	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	218	892
2:00 PM	0	0	4	0	0	72	7	0	3	1	0	0	2	118	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0	217	904
2:15 PM	0	0	2	0	0	88	5	0	2	0	0	0	3	116	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	223	890
2:30 PM	0	0	7	0	0	86	5	0	2	5	0	0	6	98	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	216	874
2:45 PM	0	0	3	0	0	84	6	0	10	3	0	0	4	105	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	221	877
3:00 PM	0	0	8	0	0	73	8	0	4	3	0	0	2	92	5	0	0	8	0	0	0	0	0	0	203	863
3:15 PM	0	0	3	0	0	92	8	0	4	1	0	0	5	98	2	0	1	6	1	0	0	0	0	0	221	861
3:30 PM	0	0	6	0	0	68	9	0	8	5	0	0	5	78	2	0	1	7	1	0	0	0	0	0	190	835
3:45 PM	0	0	8	0	0	78	5	0	5	6	0	0	1	102	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	210	824
4:00 PM	0	0	4	0	0	68	11	0	7	0	0	0	6	97	3	0	1	10	1	0	0	0	0	0	208	829
4:15 PM	0	0	8	0	0	92	1	0	5	2	0	0	3	99	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	214	822
4:30 PM	0	0	2	0	0	87	8	0	3	2	0	0	4	101	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	215	847
4:45 PM	0	0	5	0	0	72	3	0	3	2	0	0	14	77	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	192	819
5:00 PM	0	0	4	0	0	96	5	0	9	2	0	0	2	91	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	215	826
5:15 PM	0	0	4	0	0	88	6	0	4	2	0	0	4	74	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	189	801
5:30 PM	0	0	6	0	0	74	6	0	3	3	0	0	6	71	2	0	0	5	1	0	0	0	0	0	177	763
5:45 PM	0	0	4	0	0	92	7	0	6	0	0	0	6	87	4	0	1	6	1	0	0	0	0	0	214	795
6:00 PM	0	0	4	0	0	79	3	0	3	2	0	0	1	96	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	193	773
6:15 PM	0	0	7	0	0	90	13	0	9	5	0	0	2	90	2	0	0	12	1	0	0	0	0	0	231	815
6:30 PM	0	0	11	0	0	90	8	0	5	2	0	0	1	79	9	0	1	7	1	0	0	0	0	0	214	852
6:45 PM	0	0	4	0	0	108	8	0	4	2	0	0	0	93	2	0	1	7	0	0	0	0	0	0	229	867
7:00 PM	0	0	3	0	0	92	4	0	0	1	0	0	2	59	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	167	841
7:15 PM	0	0	4	0	0	102	4	0	4	2	0	0	3	77	2	0	0	3	1	0	0	0	0	0	202	812
7:30 PM	0	0	3	0	0	87	3	0	1	1	0	0	3	83	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	184	782
7:45 PM	0	0	5	0	0	80	7	0	1	2	0	0	0	73	1	0	2	5	0	0	0	0	0	0	176	729

File Name: ADV_CABO_ROJO_INT_3(1) WEEKEND, PR-301 with Camino los Vélez
Start Date: Saturday, September 14, 2024
Start Time: 6:00 AM
Finish Time: 6:00 PM

	INTERSECTION 1								INTERSECTION 2																	
	SB_1				EB_1				SB_2				WB				NB				EB_2					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	0	0	0	20	2	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	29	29
6:15 AM	0	0	2	0	0	10	3	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	29	58
6:30 AM	0	0	0	0	0	16	3	0	2	2	0	0	1	15	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	42	100
6:45 AM	0	0	4	0	0	17	2	0	2	0	0	0	1	20	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	48	148
7:00 AM	0	0	1	0	0	25	9	0	1	2	0	0	1	17	0	0	0	8	1	0	0	0	0	0	65	184
7:15 AM	0	0	2	0	0	43	2	0	2	1	0	0	1	36	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	88	243
7:30 AM	0	0	2	0	0	40	5	0	2	2	0	0	1	30	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	86	287
7:45 AM	0	0	2	0	0	37	4	0	5	2	0	0	2	23	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	79	318
8:00 AM	0	0	3	0	0	42	5	0	2	1	0	0	3	20	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	80	333
8:15 AM	0	0	2	0	0	41	6	0	1	2	0	0	2	24	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	84	329
8:30 AM	0	0	0	0	0	55	3	0	1	0	0	0	1	37	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	99	342
8:45 AM	0	0	6	0	0	44	5	0	0	1	0	0	2	40	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	102	365
9:00 AM	0	0	9	0	0	40	6	0	1	4	0	0	4	39	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	108	393
9:15 AM	0	0	2	0	0	44	2	0	1	6	0	0	0	41	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	99	408
9:30 AM	0	0	3	0	0	48	7	0	4	1	0	0	1	45	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	116	425
9:45 AM	0	0	3	0	0	51	2	0	3	3	0	0	1	56	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	121	444
10:00 AM	0	0	4	0	0	53	6	0	2	2	0	0	2	60	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	135	471
10:15 AM	0	0	9	0	0	56	4	0	4	2	0	0	1	61	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	140	512
10:30 AM	0	0	4	0	0	63	11	0	2	4	0	0	3	57	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	152	548
10:45 AM	0	0	4	0	0	51	3	0	6	2	0	0	4	68	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	141	568
11:00 AM	0	0	5	0	0	64	5	0	3	2	0	0	1	72	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	155	588
11:15 AM	0	0	5	0	0	69	4	0	2	3	0	0	1	73	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	160	608
11:30 AM	0	0	9	0	0	60	6	0	1	3	0	0	4	65	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	154	610
11:45 AM	0	0	5	0	0	67	6	0	6	1	0	0	5	64	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	161	630
12:00 PM	0	0	6	0	0	54	5	0	7	4	0	0	4	73	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	160	635
12:15 PM	0	0	5	0	0	47	7	0	4	6	0	0	5	66	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	147	622
12:30 PM	0	0	3	0	0	64	8	0	5	1	0	0	10	61	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	160	628
12:45 PM	0	0	5	0	0	48	4	0	2	0	0	0	9	67	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	139	606
1:00 PM	0	0	5	0	0	46	7	0	3	1	0	0	2	72	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	142	588
1:15 PM	0	0	8	0	0	50	8	0	4	3	0	0	4	65	1	0	0	7	1	0	0	0	0	0	151	592
1:30 PM	0	0	4	0	0	57	7	0	2	5	0	0	1	82	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	165	597
1:45 PM	0	0	2	0	0	57	8	0	4	0	0	0	6	70	1	0	0	6	1	0	0	0	0	0	155	613
2:00 PM	0	0	1	0	0	63	4	0	3	1	0	0	2	78	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	156	627
2:15 PM	0	0	7	0	0	54	5	0	2	1	0	0	2	71	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	145	621
2:30 PM	0	0	5	0	0	71	7	0	5	5	0	0	3	83	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	186	642
2:45 PM	0	0	2	0	0	66	9	0	4	3	0	0	2	78	0	0	0	6	3	0	0	0	0	0	173	660
3:00 PM	0	0	7	0	0	73	2	0	5	2	0	0	1	91	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	184	688
3:15 PM	0	0	3	0	0	59	4	0	5	4	0	0	2	81	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	162	705
3:30 PM	0	0	9	0	0	69	8	0	5	3	0	0	3	76	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	182	701
3:45 PM	0	0	4	0	0	60	4	0	3	8	0	0	3	78	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	163	691
4:00 PM	0	0	3	0	0	69	8	0	3	1	0	0	5	63	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	160	667
4:15 PM	0	0	4	0	0	71	7	0	5	1	0	0	5	63	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	163	668
4:30 PM	0	0	5	0	0	60	5	0	3	2	0	0	3	72	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	154	640
4:45 PM	0	0	6	0	0	75	13	0	4	2	0	0	2	64	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	178	655
5:00 PM	0	0	7	0	0	70	4	0	2	2	0	0	2	70	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	160	655
5:15 PM	0	0	2	0	0	66	2	0	9	5	0	0	1	79	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	167	659
5:30 PM	0	0	5	0	0	70	5	0	3	2	0	0	0	55	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	145	650
5:45 PM	0	0	0	0	0	52	3	0	3	1	0	0	1	47	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	109	581

File Name: INT 3 - PR-301 with Camino Los Vélez
Start Date: Thursday, April 27, 2023
Start Time: 6:00 AM
Finish Time: 7:00 PM

	INTERSECTION 1								INTERSECTION 2																	
	SB_1				EB_1				SB_2				WB				NB				EB_2					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	1	0	0	21	2	0	1	0	0	0	2	10	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	40	40
6:15 AM	0	0	4	0	0	42	7	0	3	0	0	0	4	20	4	0	4	3	0	0	0	0	0	0	91	131
6:30 AM	0	0	6	0	0	45	4	0	0	1	0	0	4	22	5	0	0	4	0	0	0	0	0	0	91	222
6:45 AM	0	0	6	0	0	45	12	0	3	3	0	0	4	28	3	0	1	11	0	0	0	0	0	0	116	338
7:00 AM	0	0	10	0	0	62	17	0	5	5	0	0	8	39	5	0	1	15	0	0	0	0	0	0	167	465
7:15 AM	0	0	7	0	0	67	18	0	10	4	0	0	5	23	4	0	2	15	0	0	0	0	0	0	155	529
7:30 AM	0	0	8	0	0	51	3	0	10	4	0	0	3	35	2	0	1	3	0	1	0	0	0	0	121	559
7:45 AM	0	0	4	0	0	40	5	0	2	4	0	0	4	34	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	98	541
8:00 AM	0	0	4	0	0	40	8	0	3	2	0	0	2	33	2	0	0	7	0	0	0	0	0	0	101	475
8:15 AM	0	0	8	0	0	39	5	0	2	3	0	0	4	34	5	0	1	4	1	0	0	0	0	0	106	426
8:30 AM	0	0	3	0	0	38	2	0	3	2	0	0	1	35	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	87	392
8:45 AM	0	0	3	0	0	42	2	0	3	1	0	0	1	37	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	93	387
9:00 AM	0	0	3	0	0	44	1	0	0	1	0	0	0	39	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	91	377
9:15 AM	0	0	3	0	0	44	2	0	2	3	0	0	1	42	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	99	370
9:30 AM	0	0	2	0	0	47	5	0	0	1	0	0	1	36	1	0	3	2	0	0	0	0	0	0	98	381
9:45 AM	0	0	7	0	0	38	1	0	2	4	0	0	3	46	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	105	393
10:00 AM	0	0	2	0	0	38	3	0	2	2	0	0	3	53	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	106	408
10:15 AM	0	0	3	0	0	32	5	0	3	1	0	0	5	40	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	96	405
10:30 AM	0	0	4	0	0	40	5	0	4	3	0	0	3	55	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	120	427
10:45 AM	0	0	3	0	0	45	6	0	7	2	0	0	1	59	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	130	452
11:00 AM	0	0	4	0	0	38	3	0	5	1	0	0	1	45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	103	449
11:15 AM	0	0	4	0	0	52	6	0	2	2	0	0	3	47	2	0	1	5	0	0	0	0	0	0	124	477
11:30 AM	0	0	7	0	0	53	5	0	2	7	0	0	1	65	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	145	502
11:45 AM	0	0	3	0	0	47	5	0	5	1	1	0	5	57	2	0	1	3	0	0	0	0	0	0	130	502
12:00 PM	0	0	5	0	0	48	3	0	7	5	0	0	0	46	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	117	516
12:15 PM	0	0	2	0	0	59	6	0	5	1	0	0	4	49	1	0	1	5	0	0	0	0	0	0	133	525
12:30 PM	0	0	1	0	0	33	0	0	0	1	0	0	1	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	460
12:45 PM	0	0	1	0	0	52	7	0	2	2	0	0	5	45	0	0	1	5	1	0	0	0	0	0	121	451
1:00 PM	0	0	3	0	0	52	5	0	5	1	0	0	6	58	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	137	471
1:15 PM	0	0	3	0	0	51	4	0	4	3	0	0	2	58	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	129	467
1:30 PM	0	0	6	0	0	50	5	0	4	2	0	0	2	41	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	119	506
1:45 PM	0	0	4	0	0	50	6	0	2	3	0	0	3	54	1	0	0	5	1	0	0	0	0	0	129	514
2:00 PM	0	0	9	0	0	74	6	0	1	5	0	0	1	50	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	155	532
2:15 PM	0	0	6	0	0	55	7	0	1	1	0	0	6	62	5	0	0	6	1	0	0	0	0	0	150	553
2:30 PM	0	0	11	0	0	51	14	0	12	10	0	0	2	45	1	0	0	14	0	0	0	0	0	0	160	594
2:45 PM	0	0	8	0	0	52	8	0	2	7	0	0	1	68	1	0	3	5	0	0	0	0	0	0	155	620
3:00 PM	0	0	8	0	0	63	9	0	4	4	0	0	3	78	4	0	2	8	0	0	0	0	0	0	183	648
3:15 PM	0	0	2	0	0	48	3	0	2	2	0	0	2	83	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	146	644
3:30 PM	0	0	9	0	0	47	6	0	4	8	0	0	3	56	1	0	1	5	0	0	0	0	0	0	140	624
3:45 PM	0	0	2	0	0	34	6	0	2	2	0	0	4	57	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	113	582
4:00 PM	0	0	8	0	0	50	3	0	5	6	0	0	5	64	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	146	545
4:15 PM	0	0	4	0	0	50	5	0	1	2	0	0	3	60	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	132	531
4:30 PM	0	0	4	0	0	46	7	0	6	4	0	0	5	60	0	0	2	5	0	0	0	0	0	0	139	530
4:45 PM	0	0	7	0	0	46	11	0	8	3	0	0	3	52	4	0	2	7	1	0	0	0	0	0	144	561
5:00 PM	0	0	4	0	0	45	12	0	9	2	0	0	2	64	2	0	0	13	0	0	0	0	0	0	153	568
5:15 PM	0	0	7	0	0	51	5	0	3	5	0	0	2	72	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	152	588
5:30 PM	0	0	3	0	0	44	6	0	1	3	0	0	4	58	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	125	574
5:45 PM	0	0	4	0	0	52	2	0	6	2	0	0	0	62	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	132	562
6:00 PM	0	0	2	0	0	37	7	0	4	1	0	0	4	53	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	116	525
6:15 PM	0	0	9	0	0	43	12	0	1	6	0	0	1	36	3	0	1	10	1	0	0	0	0	0	123	496
6:30 PM	0	0	3	0	0	35	4	0	1	2	0	0	2	54	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	106	477
6:45 PM	0	0	1	0	0	40	5	0	2	0	0	0	1	40	1	0	1	4	0	0	0	0	0	0	95	440
7:00 PM	0	0	4	0	0	39	9	0	5	3	0	0	3	35	1	0	1	6	0	0	0	0	0	0	106	430
7:15 PM	0	0	3	0	0	38	6	0	0	1	0	0	0	51	2	0	1	6	0	0	0	0	0	0	108	415
7:30 PM	0	0	6	0	0	20	7	0	0	2	0	0	1	41	4	0	3	4	0	0	0	0	0	0	88	397
7:45 PM	0	0	2	0	0	21	1	0	0	0	0	0	3	41	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	71	373

File Name: ADV_CABO_ROJO_INT_3(1), PR-301 with Camino los Vélez
Start Date: Thursday, September 5, 2024
Start Time: 6:00 AM
Finish Time: 6:00 PM

	INTERSECTION 1								INTERSECTION 2																	
	SB_1				EB_1				SB_2				WB				NB				EB_2					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	0	2	0	0	21	6	0	2	2	0	0	3	8	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	49	49
6:15 AM	0	0	3	0	0	35	3	0	0	0	0	0	3	21	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	68	117
6:30 AM	0	0	6	0	0	63	2	0	2	3	0	0	2	18	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	98	215
6:45 AM	0	0	9	0	0	60	11	0	1	3	0	0	6	18	1	0	0	10	1	0	0	0	0	0	120	335
7:00 AM	0	0	8	0	0	63	11	0	7	9	0	0	8	37	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	152	438
7:15 AM	0	0	6	0	0	44	12	0	5	6	0	0	7	24	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	114	484
7:30 AM	0	0	3	0	0	43	9	0	7	4	0	0	5	30	1	0	0	8	2	0	0	0	0	0	112	498
7:45 AM	0	0	2	0	0	37	5	0	4	1	0	0	4	43	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	101	479
8:00 AM	0	0	3	0	0	51	4	0	1	2	0	0	3	38	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	106	433
8:15 AM	0	0	2	0	0	36	3	0	1	0	0	0	1	27	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	72	391
8:30 AM	0	0	3	0	0	29	4	0	1	2	0	0	0	23	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	63	342
8:45 AM	0	0	5	0	0	37	1	0	3	1	0	0	2	33	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	83	324
9:00 AM	0	0	3	0	0	38	6	0	4	4	0	0	3	38	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	100	318
9:15 AM	0	0	6	0	0	45	0	0	2	2	0	0	6	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79	325
9:30 AM	0	0	3	0	0	39	3	0	0	5	0	0	6	47	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	105	367
9:45 AM	0	0	1	0	0	38	4	0	2	1	0	0	5	34	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	88	372
10:00 AM	0	0	7	0	0	45	4	0	0	1	0	0	0	39	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	100	372
10:15 AM	0	0	8	0	0	42	8	0	1	5	0	0	2	38	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	112	405
10:30 AM	0	0	2	0	0	33	1	0	3	6	0	0	1	34	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	81	381
10:45 AM	0	0	6	0	0	41	3	0	1	2	0	0	4	59	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	118	411
11:00 AM	0	0	3	0	0	43	7	0	3	3	0	0	1	37	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	104	415
11:15 AM	0	0	6	0	0	47	6	0	2	2	0	0	1	48	1	0	0	5	1	0	0	0	0	0	119	422
11:30 AM	0	0	1	0	0	31	4	0	0	4	0	0	1	58	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	102	443
11:45 AM	0	0	6	0	0	38	4	0	4	1	0	0	3	49	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	108	433
12:00 PM	0	0	3	0	0	46	5	0	3	3	0	0	1	45	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	112	441
12:15 PM	0	0	2	0	0	38	2	0	1	2	0	0	3	45	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	94	416
12:30 PM	0	0	6	0	0	49	7	0	2	1	0	0	1	52	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	124	438
12:45 PM	0	0	5	0	0	42	2	0	0	5	0	0	0	35	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	91	421
1:00 PM	0	0	1	0	0	46	1	0	2	4	0	0	3	39	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	97	406
1:15 PM	0	0	6	0	0	51	8	0	2	1	0	0	4	42	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	121	433
1:30 PM	0	0	4	0	0	56	5	0	7	5	0	0	2	50	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	135	444
1:45 PM	0	0	5	0	0	57	6	0	1	0	0	0	0	44	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	119	472
2:00 PM	0	0	2	0	0	62	9	0	0	3	0	0	0	56	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	138	513
2:15 PM	0	0	20	0	0	50	16	0	3	1	0	0	2	36	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	139	531
2:30 PM	0	0	6	0	0	43	12	0	22	20	0	0	3	55	0	0	0	13	2	0	0	0	0	0	176	572
2:45 PM	0	0	7	0	0	37	11	0	1	5	0	0	8	64	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	144	597
3:00 PM	0	0	5	0	0	47	6	0	2	4	0	0	7	58	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	134	593
3:15 PM	0	0	9	0	0	44	5	0	3	4	0	0	4	62	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	135	589
3:30 PM	0	0	4	0	0	45	5	0	2	5	0	0	2	41	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	109	522
3:45 PM	0	0	4	0	0	42	2	0	0	1	0	0	1	56	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	109	487
4:00 PM	0	0	2	0	0	56	3	0	1	4	0	0	2	48	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	118	471
4:15 PM	0	0	3	0	0	49	2	0	1	1	0	0	1	60	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	119	455
4:30 PM	0	0	0	0	0	31	3	0	0	2	0	0	1	43	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	83	429
4:45 PM	0	0	2	0	0	43	1	0	1	0	0	0	1	32	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	81	401
5:00 PM	0	0	3	0	0	45	3	0	2	2	0	0	2	50	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	110	393
5:15 PM	0	0	2	0	0	26	3	0	5	2	0	0	0	50	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	91	365
5:30 PM	0	0	3	0	0	29	3	0	1	1	0	0	3	46	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	89	371
5:45 PM	0	0	0	0	0	39	7	0	2	1	0	0	2	40	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	97	387

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_4_WEEKEND, PR-301 with PR-3301
Start Date:	Saturday, September 14, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	5	3	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0	2	0	17	0	35	35
6:15 AM	7	6	0	0	0	0	0	0	0	7	3	1	0	0	4	0	28	63
6:30 AM	14	7	0	0	0	0	0	0	0	12	3	0	3	0	11	0	50	113
6:45 AM	17	5	0	0	0	0	0	0	0	3	5	0	2	0	15	0	47	160
7:00 AM	18	4	0	0	0	0	0	0	0	15	7	0	4	0	21	0	69	194
7:15 AM	19	18	0	0	0	0	0	0	0	19	7	0	4	0	21	0	88	254
7:30 AM	20	15	0	0	0	0	0	0	0	17	4	0	9	0	31	0	96	300
7:45 AM	23	10	0	0	0	0	0	0	0	19	7	0	10	0	17	0	86	339
8:00 AM	16	5	0	0	0	0	0	0	0	20	8	0	3	0	27	0	79	349
8:15 AM	19	10	0	0	0	0	0	0	0	22	4	0	7	0	26	0	88	349
8:30 AM	28	22	0	0	0	0	0	0	0	28	5	1	6	0	29	0	119	372
8:45 AM	27	21	0	0	0	0	0	0	0	16	10	0	7	0	31	0	112	398
9:00 AM	26	19	0	0	0	0	0	0	0	22	13	0	10	0	24	0	114	433
9:15 AM	30	13	0	0	0	0	0	0	0	17	5	0	7	0	28	0	100	445
9:30 AM	36	16	0	0	0	0	0	0	0	24	6	0	9	0	28	0	119	445
9:45 AM	41	14	0	0	0	0	0	0	0	24	13	0	5	0	31	0	128	461
10:00 AM	48	20	0	0	0	0	0	0	0	19	14	0	14	0	35	0	150	497
10:15 AM	48	20	0	0	0	0	0	0	0	15	11	0	5	0	45	0	144	541
10:30 AM	36	23	0	0	0	0	0	0	0	18	18	0	10	0	50	0	155	577
10:45 AM	44	31	0	0	0	0	0	0	0	21	16	0	11	0	32	0	155	604
11:00 AM	51	22	0	0	0	0	0	0	0	20	9	0	15	0	49	0	166	620
11:15 AM	53	22	0	0	0	0	0	0	0	21	17	0	13	0	48	0	174	650
11:30 AM	51	23	0	0	0	0	0	0	0	18	8	0	15	0	40	0	155	650
11:45 AM	47	23	0	0	0	0	0	0	0	28	9	0	9	0	38	0	154	649
12:00 PM	55	25	0	0	0	0	0	0	0	27	9	0	12	0	34	0	162	645
12:15 PM	55	34	0	0	0	0	0	0	0	28	12	0	9	0	30	0	168	639
12:30 PM	48	19	0	0	0	0	0	0	0	27	7	0	12	0	42	0	155	639
12:45 PM	51	29	0	0	0	0	0	0	0	18	6	0	9	0	26	0	139	624
1:00 PM	48	20	0	0	0	0	0	0	0	15	9	0	10	0	42	0	144	606
1:15 PM	56	29	0	0	0	0	0	0	0	20	6	0	14	0	32	0	157	595
1:30 PM	70	17	0	0	0	0	0	0	0	22	10	0	14	0	42	0	175	615
1:45 PM	56	20	0	0	0	0	0	0	0	22	11	0	8	0	38	0	155	631
2:00 PM	60	28	0	0	0	0	0	0	0	26	9	0	15	0	43	0	181	668
2:15 PM	50	21	0	0	0	0	0	0	0	17	15	0	14	0	39	0	156	667
2:30 PM	59	38	0	0	0	0	0	0	0	33	6	0	8	0	46	0	190	682
2:45 PM	61	28	0	0	0	0	0	0	0	29	15	0	10	0	46	0	189	716
3:00 PM	68	31	0	0	0	0	0	0	0	27	11	0	18	0	44	0	199	734
3:15 PM	63	29	0	0	0	0	0	0	0	31	6	0	10	0	33	0	172	750
3:30 PM	55	31	0	0	0	0	0	0	0	25	10	0	14	0	47	0	182	742
3:45 PM	63	28	0	0	0	0	0	0	0	18	17	0	17	0	43	0	186	739
4:00 PM	45	14	0	0	0	0	0	0	0	26	18	0	9	0	48	0	160	700
4:15 PM	51	25	0	0	0	0	0	0	0	22	10	0	12	0	57	0	177	705
4:30 PM	54	27	0	0	0	0	0	0	0	30	8	0	4	0	39	0	162	685
4:45 PM	59	22	0	0	0	0	0	0	0	35	5	0	6	0	49	0	176	675
5:00 PM	51	19	0	0	0	0	0	0	0	19	9	0	10	0	58	0	166	681
5:15 PM	67	21	0	0	0	0	0	0	0	25	8	0	8	0	47	0	176	680
5:30 PM	45	18	0	0	0	0	0	0	0	23	13	0	10	0	47	0	156	674
5:45 PM	40	13	0	0	0	0	0	0	0	18	12	0	7	0	42	0	132	630

File Name:	INT 4 - PR-301 with PR-3301
Start Date:	Thursday, April 27, 2023
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	8:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	8	2	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	4	0	10	0	37	37
6:15 AM	14	9	0	0	0	0	0	0	0	31	4	0	7	0	20	0	85	122
6:30 AM	17	5	0	0	0	0	0	0	0	32	7	0	3	0	18	0	82	204
6:45 AM	27	4	0	0	0	0	0	0	0	41	9	0	1	0	17	0	99	303
7:00 AM	29	13	0	0	0	0	0	0	0	44	6	0	7	0	30	0	129	395
7:15 AM	22	13	0	0	0	0	0	0	0	53	6	0	9	0	30	0	133	443
7:30 AM	17	22	0	0	0	0	0	0	0	26	7	0	6	0	22	0	100	461
7:45 AM	31	13	0	0	0	0	0	0	0	22	5	0	8	0	26	0	105	467
8:00 AM	24	11	0	0	0	0	0	0	0	23	10	0	9	0	21	0	98	436
8:15 AM	26	9	0	0	0	0	0	0	0	24	5	0	3	0	17	0	84	387
8:30 AM	24	13	0	0	0	0	0	0	0	20	6	0	5	0	19	0	87	374
8:45 AM	31	11	0	0	0	0	0	0	0	22	6	0	4	0	21	0	95	364
9:00 AM	21	15	0	0	0	0	0	0	0	17	5	0	8	0	26	0	92	358
9:15 AM	28	16	0	0	0	0	0	0	0	29	6	0	11	0	21	0	111	385
9:30 AM	22	14	0	0	0	0	0	0	0	21	9	0	7	0	32	0	105	403
9:45 AM	26	20	0	0	0	0	0	0	0	18	11	0	8	0	18	0	101	409
10:00 AM	33	21	0	0	0	0	0	0	0	14	15	0	10	0	26	0	119	436
10:15 AM	27	18	0	0	0	0	0	0	0	20	4	0	13	0	15	0	97	422
10:30 AM	38	18	0	0	0	0	0	0	0	18	13	0	6	0	29	0	122	439
10:45 AM	47	16	0	0	0	0	0	0	0	22	8	0	4	0	26	0	123	461
11:00 AM	31	17	0	0	0	0	0	0	0	14	4	0	9	0	28	0	103	445
11:15 AM	29	20	0	0	0	0	0	0	0	23	14	0	8	0	31	0	125	473
11:30 AM	40	26	0	0	0	0	0	0	0	24	7	0	8	0	33	0	138	489
11:45 AM	36	26	0	0	0	0	0	0	0	14	7	0	9	0	36	0	128	494
12:00 PM	27	28	0	0	0	0	0	0	0	24	7	0	12	0	27	0	125	516
12:15 PM	35	22	0	0	0	0	0	0	0	15	5	0	19	0	49	0	145	536
12:30 PM	29	14	0	0	0	0	0	0	0	15	12	0	3	0	23	0	96	494
12:45 PM	27	19	0	0	0	0	0	0	0	25	11	0	14	0	29	0	125	491
1:00 PM	36	27	0	0	0	0	0	0	0	19	9	0	7	0	39	0	137	503
1:15 PM	34	27	0	0	0	0	0	0	0	27	10	0	11	0	28	0	137	495
1:30 PM	24	14	0	0	0	0	0	0	0	20	9	0	15	0	31	0	113	512
1:45 PM	31	23	0	0	0	0	0	0	0	24	8	0	9	0	33	0	128	515
2:00 PM	36	19	0	0	0	0	0	0	0	32	7	0	9	0	46	0	149	527
2:15 PM	32	30	0	0	0	0	0	0	0	26	14	0	8	0	37	0	147	537
2:30 PM	24	33	0	0	0	0	0	0	0	28	7	0	16	0	36	0	144	568
2:45 PM	43	30	0	0	0	0	0	0	0	23	13	0	10	0	40	0	159	599
3:00 PM	45	26	0	0	0	0	0	0	0	21	6	0	5	0	49	0	152	602
3:15 PM	49	33	0	0	0	0	0	0	0	19	18	0	3	0	31	0	153	608
3:30 PM	36	26	0	0	0	0	0	0	0	23	8	0	14	0	29	0	136	600
3:45 PM	28	25	0	0	0	0	0	0	0	19	10	0	8	0	22	0	112	553
4:00 PM	42	29	0	0	0	0	0	0	0	21	5	0	3	0	32	0	132	533
4:15 PM	35	22	0	0	0	0	0	0	0	22	8	0	8	0	29	0	124	504
4:30 PM	29	36	0	0	0	0	0	0	0	24	5	0	9	0	24	0	127	495
4:45 PM	40	20	0	0	0	0	0	0	0	21	12	0	7	0	35	0	135	518
5:00 PM	39	34	0	0	0	0	0	0	0	26	15	0	11	0	31	0	156	542
5:15 PM	45	35	0	0	0	0	0	0	0	16	12	0	12	0	34	0	154	572
5:30 PM	29	30	0	0	0	0	0	0	0	25	8	0	14	0	26	0	132	577
5:45 PM	36	33	0	0	0	0	0	0	0	25	9	0	11	0	34	0	148	590
6:00 PM	25	24	0	0	0	0	0	0	0	19	8	0	7	0	26	0	109	543
6:15 PM	23	19	0	0	0	0	0	0	0	26	9	0	10	0	27	0	114	503
6:30 PM	23	32	0	0	0	0	0	0	0	18	14	0	12	0	23	0	122	493
6:45 PM	25	13	0	0	0	0	0	0	0	18	10	0	15	0	24	0	105	450
7:00 PM	21	17	0	0	0	0	0	0	0	14	5	0	9	0	32	0	98	439
7:15 PM	30	18	0	0	0	0	0	0	0	22	7	0	9	0	20	0	106	431
7:30 PM	23	19	0	0	0	0	0	0	0	10	2	0	7	0	16	0	77	386
7:45 PM	21	18	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	11	0	19	0	74	355

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_4, PR-301 with PR-3301
Start Date:	Thursday, September 5, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	4	5	0	0	0	0	0	0	0	14	5	0	3	0	12	0	43	43
6:15 AM	11	10	0	0	0	0	0	0	0	25	6	0	8	0	14	0	74	117
6:30 AM	16	4	0	0	0	0	0	0	0	37	9	0	7	0	27	0	100	217
6:45 AM	13	6	0	0	0	0	0	0	0	47	10	0	3	0	24	0	103	320
7:00 AM	35	8	0	0	0	0	0	0	0	43	12	0	5	0	26	0	129	406
7:15 AM	17	17	0	0	0	0	0	0	0	37	4	0	10	0	22	0	107	439
7:30 AM	21	20	0	0	0	0	0	0	0	26	4	0	3	0	24	0	98	437
7:45 AM	30	22	0	0	0	0	0	0	0	20	6	0	5	0	21	0	104	438
8:00 AM	25	12	0	0	0	0	0	0	0	29	8	0	6	0	25	0	105	414
8:15 AM	23	13	0	0	0	0	0	0	0	19	3	0	11	0	19	0	88	395
8:30 AM	12	15	0	0	0	0	0	0	0	17	7	0	5	0	22	0	78	375
8:45 AM	24	14	0	0	0	0	0	0	0	19	10	0	4	0	14	0	85	356
9:00 AM	23	18	0	0	0	0	0	0	0	22	5	0	11	0	24	0	103	354
9:15 AM	17	5	0	0	0	0	0	0	0	23	11	0	2	0	25	0	83	349
9:30 AM	34	16	0	0	0	0	0	0	0	20	6	0	12	0	21	0	109	380
9:45 AM	25	14	0	0	0	0	0	0	0	26	5	0	3	0	19	0	92	387
10:00 AM	23	20	0	0	0	0	0	0	0	22	8	1	10	0	25	0	109	393
10:15 AM	30	11	0	0	0	0	0	0	0	22	10	0	6	0	28	0	107	417
10:30 AM	26	16	0	0	0	0	0	0	0	9	10	0	7	0	22	0	90	398
10:45 AM	34	26	0	0	0	0	0	0	0	15	10	0	13	0	26	0	124	430
11:00 AM	30	9	0	0	0	0	0	0	0	22	5	0	10	0	28	0	104	425
11:15 AM	36	19	0	0	0	0	0	0	0	21	10	0	4	0	29	0	119	437
11:30 AM	40	24	0	0	0	0	0	0	0	13	12	0	11	0	25	0	125	472
11:45 AM	28	23	0	0	0	0	0	0	0	17	6	0	7	0	21	0	102	450
12:00 PM	30	21	0	0	0	0	0	0	0	18	11	0	5	0	37	0	122	468
12:15 PM	26	18	0	0	0	0	0	0	0	11	9	0	4	0	24	0	92	441
12:30 PM	35	24	0	0	0	0	0	0	0	23	6	0	11	0	38	0	137	453
12:45 PM	27	15	0	0	0	0	0	0	0	13	7	0	10	0	25	0	97	448
1:00 PM	27	13	0	0	0	0	0	0	0	22	9	0	7	0	31	0	109	435
1:15 PM	26	21	0	0	0	0	0	0	0	26	9	1	8	0	30	0	121	464
1:30 PM	33	30	0	0	0	0	0	0	0	27	6	0	9	0	33	0	138	465
1:45 PM	30	14	0	0	0	0	0	0	0	20	10	0	13	0	38	0	125	493
2:00 PM	25	35	0	0	0	0	0	0	0	24	6	0	9	0	50	1	150	534
2:15 PM	25	22	0	0	0	0	0	0	0	27	7	0	7	0	38	0	126	539
2:30 PM	33	42	0	0	0	0	0	0	0	23	6	0	5	0	31	0	140	541
2:45 PM	34	40	0	0	0	0	0	0	0	21	9	0	7	0	27	0	138	554
3:00 PM	34	31	0	0	0	0	0	0	0	14	9	0	14	0	36	0	138	542
3:15 PM	43	34	0	0	0	0	0	0	0	27	7	0	10	0	23	0	144	560
3:30 PM	24	17	0	0	0	0	0	0	0	22	5	0	7	0	29	0	104	524
3:45 PM	27	28	0	0	0	0	0	0	0	17	5	0	9	0	24	0	110	496
4:00 PM	26	24	0	0	0	0	0	0	0	23	4	0	11	0	33	0	121	479
4:15 PM	31	25	0	0	0	0	0	0	0	18	4	0	6	0	34	0	118	453
4:30 PM	28	23	0	0	0	0	0	0	0	19	7	0	8	0	19	0	104	453
4:45 PM	22	14	0	0	0	0	0	0	0	15	5	0	6	0	26	0	88	431
5:00 PM	28	28	0	0	0	0	0	0	0	17	10	0	9	0	28	0	120	430
5:15 PM	28	24	0	0	0	0	0	0	0	14	9	0	8	0	17	0	100	412
5:30 PM	30	25	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	11	0	24	0	110	418
5:45 PM	24	26	0	0	0	0	0	0	0	19	8	0	8	0	28	0	113	443

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_5, PR-301 with Camino Monte Carlo
Start Date:	Thursday, September 5, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	1	8	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	22	22
6:15 AM	1	21	0	0	0	0	0	0	0	25	1	0	0	0	0	0	48	70
6:30 AM	0	18	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	53	123
6:45 AM	0	18	0	0	0	0	0	0	0	44	1	0	0	0	1	0	64	187
7:00 AM	1	37	0	0	0	0	0	0	0	41	2	0	1	0	1	0	83	248
7:15 AM	1	22	0	0	0	0	0	0	0	38	1	0	1	0	0	0	63	263
7:30 AM	0	30	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	2	0	2	0	59	269
7:45 AM	0	40	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	59	264
8:00 AM	2	37	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	1	0	0	0	64	245
8:15 AM	1	27	0	0	0	0	0	0	0	16	2	0	0	0	0	0	46	228
8:30 AM	1	23	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	1	0	43	212
8:45 AM	0	33	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	0	0	2	0	56	209
9:00 AM	0	38	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	1	0	1	0	64	209
9:15 AM	0	18	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	1	0	0	0	39	202
9:30 AM	2	47	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	2	0	0	0	70	229
9:45 AM	0	33	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	58	231
10:00 AM	0	36	0	0	0	0	0	0	0	21	2	1	0	0	0	0	60	227
10:15 AM	0	32	0	0	0	0	0	0	0	29	3	0	1	0	1	0	66	254
10:30 AM	1	34	0	0	0	0	0	0	0	50	1	0	1	0	1	0	88	272
10:45 AM	0	51	0	0	0	0	0	0	0	63	2	0	0	0	0	0	116	330
11:00 AM	0	37	0	0	0	0	0	0	0	59	2	0	1	0	0	0	99	369
11:15 AM	0	42	0	0	0	0	0	0	0	54	2	0	2	0	0	0	100	403
11:30 AM	0	50	0	0	0	0	0	0	0	63	2	0	0	0	0	0	115	430
11:45 AM	1	49	0	0	0	0	0	0	0	51	1	0	1	0	1	0	104	418
12:00 PM	0	45	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	2	0	86	405
12:15 PM	0	45	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	1	0	70	375
12:30 PM	2	52	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	76	336
12:45 PM	1	35	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	0	0	0	0	50	282
1:00 PM	0	39	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	0	0	1	0	65	261
1:15 PM	0	41	0	0	0	0	0	0	0	23	2	1	1	0	1	0	69	260
1:30 PM	0	52	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	2	0	2	0	80	264
1:45 PM	1	30	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	3	0	1	0	56	270
2:00 PM	0	50	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	1	0	0	1	77	282
2:15 PM	0	36	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	0	0	81	294
2:30 PM	2	50	0	0	0	0	0	0	0	67	0	0	0	0	1	0	120	334
2:45 PM	2	65	0	0	0	0	0	0	0	63	0	0	0	0	2	0	132	410
3:00 PM	3	57	0	0	0	0	0	0	0	62	0	0	0	0	2	0	124	457
3:15 PM	2	60	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0	3	0	123	499
3:30 PM	1	40	0	0	0	0	0	0	0	39	1	0	0	0	0	0	81	460
3:45 PM	0	56	0	0	0	0	0	0	0	18	1	0	1	0	1	0	77	405
4:00 PM	0	49	0	0	0	0	0	0	0	22	2	0	1	0	1	0	75	356
4:15 PM	1	61	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	1	0	2	0	83	316
4:30 PM	2	43	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	65	300
4:45 PM	1	33	0	0	0	0	0	0	0	14	1	0	2	0	0	0	51	274
5:00 PM	0	50	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	66	265
5:15 PM	0	50	0	0	0	0	0	0	0	11	3	0	3	0	2	0	69	251
5:30 PM	2	45	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	3	0	63	249
5:45 PM	1	42	0	0	0	0	0	0	0	19	2	0	3	0	2	0	69	267

File Name:	ADV_CABO_ROJO_INT_5_WEEKEND, PR-301 with Camino Monte Carlo
Start Date:	Saturday, September 14, 2024
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	1	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	13	13
6:15 AM	1	11	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	19	32
6:30 AM	0	15	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	0	1	0	28	60
6:45 AM	0	20	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	1	0	25	85
7:00 AM	0	17	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	1	0	0	0	33	105
7:15 AM	2	36	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	1	0	0	0	58	144
7:30 AM	1	32	0	0	0	0	0	0	0	17	1	1	0	0	0	0	52	168
7:45 AM	0	23	0	0	0	0	0	0	0	19	2	0	1	0	1	0	46	189
8:00 AM	2	21	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	1	0	42	198
8:15 AM	1	26	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	48	188
8:30 AM	1	35	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	1	0	65	201
8:45 AM	0	40	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	56	211
9:00 AM	0	39	0	0	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	1	0	63	232
9:15 AM	0	42	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	59	243
9:30 AM	1	44	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	1	0	0	0	71	249
9:45 AM	1	55	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	0	0	0	0	81	274
10:00 AM	2	60	0	0	0	0	0	0	0	19	1	0	0	0	0	0	82	293
10:15 AM	1	62	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	2	0	79	313
10:30 AM	1	55	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	1	0	75	317
10:45 AM	0	68	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	1	0	90	326
11:00 AM	2	70	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	92	336
11:15 AM	2	71	0	0	0	0	0	0	0	21	2	0	1	0	0	0	97	354
11:30 AM	0	64	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	2	0	0	0	83	362
11:45 AM	0	64	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	92	364
12:00 PM	0	71	0	0	0	0	0	0	0	27	1	0	1	0	0	0	100	372
12:15 PM	3	65	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	0	95	370
12:30 PM	0	61	0	0	0	0	0	0	0	27	1	0	0	0	1	0	90	377
12:45 PM	0	67	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	2	0	1	0	88	373
1:00 PM	1	71	0	0	0	0	0	0	0	15	1	0	1	0	1	0	90	363
1:15 PM	0	66	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	0	0	0	0	87	355
1:30 PM	0	80	0	0	0	0	0	0	0	21	1	0	0	0	0	0	102	367
1:45 PM	1	78	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	2	0	103	382
2:00 PM	4	80	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	1	0	1	0	130	422
2:15 PM	2	85	0	0	0	0	0	0	0	64	0	0	0	0	1	0	152	487
2:30 PM	3	110	0	0	0	0	0	0	0	90	0	0	0	0	1	0	204	589
2:45 PM	4	113	0	0	0	0	0	0	0	87	0	0	0	0	0	0	204	690
3:00 PM	5	121	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	0	0	2	0	214	774
3:15 PM	3	111	0	0	0	0	0	0	0	88	0	0	0	0	1	0	203	825
3:30 PM	1	105	0	0	0	0	0	0	0	73	1	0	1	0	0	0	181	802
3:45 PM	2	100	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	1	0	1	0	165	763
4:00 PM	0	80	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	1	0	122	671
4:15 PM	0	76	0	0	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0	0	99	567
4:30 PM	1	88	0	0	0	0	0	0	0	30	2	0	1	0	1	0	123	509
4:45 PM	2	75	0	0	0	0	0	0	0	35	1	0	0	0	0	0	113	457
5:00 PM	1	74	0	0	0	0	0	0	0	18	1	0	0	0	0	0	94	429
5:15 PM	0	82	0	0	0	0	0	0	0	25	1	0	0	0	1	0	109	439
5:30 PM	1	60	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	1	0	84	400
5:45 PM	1	49	0	0	0	0	0	0	0	18	2	0	0	0	1	0	71	358

File Name:	CABO_ROJO_INT_A - PR-100 with PR-101 East
Start Date:	Thursday, August 28, 2025
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	9	31	0	42	0	2	0	0	34	0	0	0	0	0	0	118	118
6:15 AM	0	9	27	0	77	0	0	0	2	42	0	0	0	0	0	0	157	275
6:30 AM	0	18	45	0	85	0	2	0	2	68	0	0	0	0	0	0	220	495
6:45 AM	0	33	53	0	106	0	3	0	2	104	0	0	0	0	0	0	301	796
7:00 AM	0	34	94	0	139	0	1	0	4	103	0	0	0	0	0	0	375	1053
7:15 AM	0	31	91	1	124	0	1	0	3	107	0	0	0	0	0	0	358	1254
7:30 AM	0	49	98	0	91	0	3	0	1	68	0	0	0	0	0	0	310	1344
7:45 AM	0	51	77	0	82	0	4	0	1	65	0	0	0	0	0	0	280	1323
8:00 AM	0	54	77	0	72	0	2	0	2	39	0	0	0	0	0	0	246	1194
8:15 AM	0	30	50	0	68	0	3	0	2	56	0	0	0	0	0	0	209	1045
8:30 AM	0	25	65	0	79	0	1	0	2	51	0	0	0	0	0	0	223	958
8:45 AM	0	37	62	0	64	0	7	0	1	47	0	0	0	0	0	0	218	896
9:00 AM	0	42	61	0	69	0	4	0	1	44	0	0	0	0	0	0	221	871
9:15 AM	0	34	53	2	65	0	3	0	3	46	0	0	0	0	0	0	206	868
9:30 AM	0	48	71	0	59	0	4	0	1	60	0	0	0	0	0	0	243	888
9:45 AM	0	34	69	0	67	0	1	0	5	31	0	0	0	0	0	0	207	877
10:00 AM	0	38	80	0	64	0	3	0	2	35	0	0	0	0	0	0	222	878
10:15 AM	0	52	61	0	65	0	3	0	2	45	0	0	0	0	0	0	228	900
10:30 AM	0	45	69	0	77	0	5	0	5	46	0	0	0	0	0	0	247	904
10:45 AM	0	41	65	1	70	0	4	0	4	58	0	0	0	0	0	0	243	940
11:00 AM	0	49	67	0	67	0	5	0	5	55	0	0	0	0	0	0	248	966
11:15 AM	0	54	90	1	69	0	1	0	3	46	0	0	0	0	0	0	264	1002
11:30 AM	0	56	91	0	83	0	2	0	10	52	0	0	0	0	0	0	294	1049
11:45 AM	0	55	88	1	105	0	6	0	4	51	0	0	0	0	0	0	310	1116
12:00 PM	0	52	79	0	86	0	3	0	3	36	0	0	0	0	0	0	259	1127
12:15 PM	0	52	107	1	84	0	7	0	5	51	0	0	0	0	0	0	307	1170
12:30 PM	0	53	86	0	86	0	7	0	7	55	0	0	0	0	0	0	294	1170
12:45 PM	0	51	88	0	77	0	9	0	6	52	0	0	0	0	0	0	283	1143
1:00 PM	0	48	83	0	53	0	7	0	5	50	0	0	0	0	0	0	246	1130
1:15 PM	0	47	82	0	103	0	3	0	4	53	0	0	0	0	0	0	292	1115
1:30 PM	0	64	82	0	92	0	3	0	7	41	0	0	0	0	0	0	289	1110
1:45 PM	0	58	95	0	79	0	3	0	4	58	0	0	0	0	0	0	297	1124
2:00 PM	0	52	104	0	84	0	3	0	3	80	0	0	0	0	0	0	326	1204
2:15 PM	0	53	109	0	124	0	5	0	3	81	0	0	0	0	0	0	375	1287
2:30 PM	0	76	165	0	131	0	4	0	6	65	0	0	0	0	0	0	447	1445
2:45 PM	0	73	153	0	92	0	6	0	5	50	0	0	0	0	0	0	379	1527
3:00 PM	0	56	114	1	111	0	5	0	11	61	0	0	0	0	0	0	359	1560
3:15 PM	0	65	100	0	71	0	6	0	5	56	0	0	0	0	0	0	303	1488
3:30 PM	0	58	119	0	82	0	11	0	5	36	0	0	0	0	0	0	311	1352
3:45 PM	0	67	94	0	84	0	8	0	7	36	0	0	0	0	0	0	296	1269
4:00 PM	0	56	104	0	77	0	8	0	1	41	0	0	0	0	0	0	287	1197
4:15 PM	0	63	120	0	88	0	6	0	0	39	0	0	0	0	0	0	316	1210
4:30 PM	0	61	93	0	78	0	6	0	6	38	0	0	0	0	0	0	282	1181
4:45 PM	0	55	87	0	69	0	5	0	5	41	0	0	0	0	0	0	262	1147
5:00 PM	0	69	91	0	87	0	5	0	7	49	0	0	0	0	0	0	308	1168
5:15 PM	0	59	86	0	87	0	2	0	7	53	0	0	0	0	0	0	294	1146
5:30 PM	0	62	91	0	64	0	3	0	4	43	0	0	0	0	0	0	267	1131
5:45 PM	0	55	96	0	64	0	4	0	7	40	0	0	0	0	0	0	266	1135

File Name:	CABO_ROJO_INT_B - PR-100 with PR-101 West
Start Date:	Thursday, August 28, 2025
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	11	19	0	0	0	0	0	0	0	60	17	0	21	0	24	0	152	152
6:15 AM	19	19	0	0	0	0	0	0	0	90	27	0	19	0	27	0	201	353
6:30 AM	34	42	0	0	0	0	0	0	0	111	32	0	22	0	48	0	289	642
6:45 AM	55	54	0	0	0	0	0	0	0	134	72	0	37	0	59	0	411	1053
7:00 AM	54	59	0	0	0	0	0	0	0	158	91	1	62	0	68	0	493	1394
7:15 AM	54	53	0	0	0	0	0	0	0	144	91	0	69	0	73	0	484	1677
7:30 AM	38	74	0	0	0	0	0	0	0	120	45	0	82	0	57	0	416	1804
7:45 AM	53	96	0	0	0	0	0	0	0	101	43	0	35	0	39	0	367	1760
8:00 AM	33	91	0	0	0	0	0	0	0	80	28	0	38	0	34	0	304	1571
8:15 AM	38	44	0	0	0	0	0	0	0	98	27	0	30	0	48	0	285	1372
8:30 AM	33	65	0	0	0	0	0	0	0	94	37	0	22	0	44	0	295	1251
8:45 AM	48	55	0	0	0	0	0	0	0	81	30	0	46	0	42	0	302	1186
9:00 AM	34	65	0	0	0	0	0	0	0	71	39	0	37	0	29	0	275	1157
9:15 AM	51	55	0	0	0	0	0	0	0	72	47	1	38	0	43	0	307	1179
9:30 AM	36	72	0	0	0	0	0	0	0	86	32	0	42	0	46	0	314	1198
9:45 AM	29	68	0	0	0	0	0	0	0	66	34	0	37	0	32	0	266	1162
10:00 AM	27	79	0	1	0	0	0	0	0	60	34	0	39	0	37	0	277	1164
10:15 AM	38	81	0	0	0	0	0	0	0	73	45	0	37	0	35	0	309	1166
10:30 AM	36	68	0	0	0	0	0	0	0	81	40	0	43	0	41	0	309	1161
10:45 AM	55	68	0	0	0	0	0	0	0	95	35	0	35	0	33	0	321	1216
11:00 AM	46	74	0	0	0	0	0	0	0	78	42	0	36	0	50	1	327	1266
11:15 AM	28	95	0	0	0	0	0	0	0	68	44	0	53	0	37	0	325	1282
11:30 AM	44	92	0	0	0	0	0	0	0	78	56	0	57	0	44	0	371	1344
11:45 AM	43	87	0	0	0	0	0	0	0	95	72	0	49	0	48	0	394	1417
12:00 PM	53	69	0	0	0	0	0	0	0	68	51	0	60	0	44	0	345	1435
12:15 PM	53	103	0	0	0	0	0	0	0	76	46	1	65	0	46	0	390	1500
12:30 PM	47	84	0	1	0	0	0	0	0	105	48	0	51	0	38	0	374	1503
12:45 PM	47	91	0	0	0	0	0	0	0	99	34	0	52	0	36	0	359	1468
1:00 PM	44	67	0	0	0	0	0	0	0	64	38	0	62	0	50	0	325	1448
1:15 PM	49	84	0	0	0	0	0	0	0	90	66	0	42	0	37	1	369	1427
1:30 PM	51	103	0	0	0	0	0	0	0	90	39	0	45	0	50	0	378	1431
1:45 PM	45	106	0	0	0	0	0	0	0	90	50	0	53	0	54	0	398	1470
2:00 PM	46	103	0	0	0	0	0	0	0	104	61	0	54	0	52	0	420	1565
2:15 PM	52	107	0	0	0	0	0	0	0	118	88	0	47	0	36	0	448	1644
2:30 PM	66	109	0	0	0	0	0	0	0	105	88	0	140	0	87	1	596	1862
2:45 PM	58	114	0	0	0	0	0	0	0	100	47	0	109	0	72	0	500	1964
3:00 PM	49	112	0	1	0	0	0	0	0	113	57	0	65	0	44	0	441	1985
3:15 PM	53	108	0	0	0	0	0	0	0	89	45	0	52	0	30	0	377	1914
3:30 PM	58	111	0	0	0	0	0	0	0	75	43	0	63	0	52	0	402	1720
3:45 PM	50	108	0	0	0	0	0	0	0	77	40	0	50	0	38	0	363	1583
4:00 PM	62	116	0	0	0	0	0	0	0	84	37	0	57	0	31	0	387	1529
4:15 PM	57	116	0	0	0	0	0	0	0	76	43	0	67	0	30	0	389	1541
4:30 PM	56	99	0	0	0	0	0	0	0	74	48	0	46	0	33	0	356	1495
4:45 PM	54	99	0	0	0	0	0	0	0	72	33	0	44	0	28	0	330	1462
5:00 PM	67	121	0	0	0	0	0	0	0	92	48	0	46	0	34	0	408	1483
5:15 PM	41	116	0	0	0	0	0	0	0	89	43	0	34	0	31	0	354	1448
5:30 PM	51	109	0	0	0	0	0	0	0	67	46	0	35	0	29	0	337	1429
5:45 PM	34	103	0	0	0	0	0	0	0	72	31	0	46	0	30	0	316	1415

File Name:	CABO_ROJO_INT_C - PR-100 with Camino Vicente Torres
Start Date:	Thursday, August 28, 2025
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	33	7	0	58	3	1	0	4	78	1	0	3	3	5	0	196	196
6:15 AM	5	41	12	0	63	0	3	0	4	108	0	0	1	3	4	0	244	440
6:30 AM	1	88	20	0	84	7	8	0	5	141	0	0	3	4	14	0	375	815
6:45 AM	5	96	17	0	101	8	4	0	13	172	1	0	3	6	13	0	439	1254
7:00 AM	3	128	32	0	88	3	9	0	23	183	1	0	2	6	16	0	494	1552
7:15 AM	4	96	51	2	111	2	14	0	35	175	1	0	3	9	14	0	517	1825
7:30 AM	4	113	52	0	126	9	12	0	36	184	1	0	5	4	10	0	556	2006
7:45 AM	11	115	49	0	123	3	22	0	26	177	1	0	1	16	18	0	562	2129
8:00 AM	5	116	39	0	93	4	7	1	13	117	2	0	3	3	12	0	415	2050
8:15 AM	6	83	28	0	71	1	5	0	5	134	1	0	2	3	12	0	351	1884
8:30 AM	7	76	23	1	70	2	10	0	7	141	1	0	1	3	10	0	352	1680
8:45 AM	4	100	24	0	78	1	5	0	14	136	0	1	2	5	8	0	378	1496
9:00 AM	5	100	38	0	55	1	11	0	8	82	2	0	1	1	3	0	307	1388
9:15 AM	6	93	45	1	53	4	6	0	13	101	0	0	3	5	4	0	334	1371
9:30 AM	5	103	31	0	47	6	6	0	12	129	1	0	3	6	10	0	359	1378
9:45 AM	5	92	27	0	57	3	6	0	3	98	1	0	2	0	6	0	300	1300
10:00 AM	12	89	38	0	44	3	11	0	6	98	1	1	1	5	11	0	320	1313
10:15 AM	6	117	37	0	54	2	8	0	9	94	0	0	0	2	7	0	336	1315
10:30 AM	7	127	56	1	47	4	5	0	8	111	0	0	2	6	8	0	382	1338
10:45 AM	7	108	34	0	44	4	7	0	12	120	1	0	0	5	3	0	345	1383
11:00 AM	7	134	42	0	54	6	7	0	10	114	0	1	0	4	7	0	386	1449
11:15 AM	1	125	46	0	40	2	8	0	12	119	0	1	0	8	3	0	365	1478
11:30 AM	8	113	39	0	42	6	8	0	17	105	2	0	3	0	6	0	349	1445
11:45 AM	12	135	35	0	44	2	7	0	12	123	1	0	3	3	5	0	382	1482
12:00 PM	10	109	45	0	41	4	11	0	11	107	1	0	1	4	7	0	351	1447
12:15 PM	10	149	47	0	30	3	11	0	12	119	1	0	1	5	6	0	394	1476
12:30 PM	6	117	45	0	43	4	9	0	14	129	3	0	4	2	8	0	384	1511
12:45 PM	9	133	53	0	53	2	8	0	9	114	1	0	1	3	3	0	389	1518
1:00 PM	9	111	57	0	43	5	5	0	8	117	0	0	2	3	6	0	366	1533
1:15 PM	10	135	51	0	49	5	3	0	11	127	1	0	1	2	7	0	402	1541
1:30 PM	6	147	48	0	47	3	9	0	17	132	0	0	3	4	10	0	426	1583
1:45 PM	3	127	61	2	34	1	15	0	19	112	1	0	3	8	8	1	395	1589
2:00 PM	7	162	57	0	62	8	10	0	15	126	3	0	3	13	8	0	474	1697
2:15 PM	8	176	67	1	52	3	8	0	26	150	1	0	5	11	6	0	514	1809
2:30 PM	11	152	58	0	105	11	27	0	25	140	2	1	6	6	8	0	552	1935
2:45 PM	12	154	87	0	60	5	15	0	19	158	6	0	3	5	5	0	529	2069
3:00 PM	12	167	62	0	48	3	14	0	16	164	2	0	3	4	3	0	498	2093
3:15 PM	13	157	63	0	40	6	5	0	15	152	2	0	2	4	5	0	464	2043
3:30 PM	14	150	51	1	59	6	12	0	9	104	0	0	2	4	9	0	421	1912
3:45 PM	8	160	54	0	46	10	9	0	12	125	0	0	1	1	7	0	433	1816
4:00 PM	14	164	64	0	51	1	14	0	8	108	0	0	2	6	10	0	442	1760
4:15 PM	16	165	66	0	39	2	9	0	6	118	3	0	2	1	8	0	435	1731
4:30 PM	13	156	66	0	40	5	10	0	8	88	3	0	1	5	12	0	407	1717
4:45 PM	9	151	59	0	39	0	8	0	4	101	3	0	1	6	4	0	385	1669
5:00 PM	8	154	76	2	31	6	8	1	5	112	1	0	4	1	2	0	411	1638
5:15 PM	18	168	66	1	40	4	1	0	9	121	1	1	3	4	11	0	448	1651
5:30 PM	13	156	81	1	23	6	3	0	8	91	5	0	5	4	6	0	402	1646
5:45 PM	5	139	73	0	32	6	4	0	8	104	0	0	1	8	8	0	388	1649

File Name:	CABO_ROJO_INT_D - PR-100 with PR-308
Start Date:	Thursday, August 28, 2025
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	42	30	7	0	26	18	10	0	17	100	21	0	17	24	40	0	352	352
6:15 AM	26	49	15	0	30	18	21	0	11	134	12	0	22	13	54	0	405	757
6:30 AM	23	94	21	0	37	11	22	0	22	173	9	1	32	31	85	0	561	1318
6:45 AM	26	84	24	1	42	23	40	0	32	214	4	2	31	39	93	0	655	1973
7:00 AM	29	130	33	0	42	30	38	0	56	230	11	4	40	49	94	0	786	2407
7:15 AM	43	115	34	1	31	22	37	0	44	261	25	11	32	45	92	0	793	2795
7:30 AM	45	138	41	0	49	33	52	0	45	234	28	5	35	38	84	0	827	3061
7:45 AM	53	144	57	0	43	36	51	0	51	236	31	6	43	36	78	0	865	3271
8:00 AM	32	90	41	0	46	24	41	0	42	198	25	10	31	36	62	0	678	3163
8:15 AM	35	110	38	0	34	20	34	0	48	187	25	3	21	26	57	0	638	3008
8:30 AM	37	105	55	1	47	11	18	0	49	175	23	9	20	33	77	0	660	2841
8:45 AM	44	85	50	0	48	19	37	0	42	194	26	4	23	24	56	0	652	2628
9:00 AM	42	106	51	4	29	24	31	0	31	144	22	9	37	37	54	1	622	2572
9:15 AM	53	109	44	1	52	24	32	0	35	114	23	10	24	30	50	0	601	2535
9:30 AM	57	110	44	0	51	20	34	0	47	168	15	5	18	34	57	0	660	2535
9:45 AM	74	112	53	0	58	14	32	0	42	137	17	7	28	28	72	0	674	2557
10:00 AM	52	113	47	0	50	27	35	0	45	161	21	12	15	21	53	0	652	2587
10:15 AM	62	134	58	1	43	35	30	0	34	134	21	13	25	24	56	0	670	2656
10:30 AM	63	151	57	3	50	32	24	0	35	143	21	10	25	24	54	0	692	2688
10:45 AM	65	123	55	1	41	30	35	0	32	147	22	7	20	31	69	0	678	2692
11:00 AM	78	128	54	0	47	29	31	0	27	146	25	5	31	34	75	0	710	2750
11:15 AM	81	142	57	0	63	28	29	0	38	143	29	6	23	32	63	0	734	2814
11:30 AM	92	133	58	0	56	34	29	0	31	132	24	4	31	29	69	0	722	2844
11:45 AM	69	135	65	0	58	36	27	0	42	133	28	5	19	30	71	0	718	2884
12:00 PM	99	122	57	0	69	39	31	0	28	123	31	6	36	45	72	0	758	2932
12:15 PM	86	131	56	0	64	21	23	0	30	126	13	5	41	33	62	0	691	2889
12:30 PM	83	150	66	0	50	26	14	0	40	159	23	3	26	38	70	0	748	2915
12:45 PM	65	137	60	0	46	28	23	0	28	147	23	5	26	39	80	0	707	2904
1:00 PM	83	140	64	0	45	29	23	0	36	113	25	0	24	49	82	0	713	2859
1:15 PM	57	132	48	1	41	21	22	0	30	121	19	0	30	45	94	0	661	2829
1:30 PM	85	160	34	2	51	24	15	0	27	136	18	0	33	47	99	0	731	2812
1:45 PM	79	154	57	0	53	23	18	0	19	136	23	2	29	31	81	0	705	2810
2:00 PM	83	193	60	2	54	42	28	1	30	141	20	0	37	53	98	0	842	2939
2:15 PM	89	173	62	0	38	38	26	0	46	152	31	0	47	69	95	0	866	3144
2:30 PM	84	156	60	3	63	50	32	0	38	158	25	0	56	58	100	0	883	3296
2:45 PM	98	194	55	2	59	54	25	0	27	189	31	0	38	50	97	0	919	3510
3:00 PM	93	175	63	0	66	47	23	0	27	157	24	0	47	34	91	0	847	3515
3:15 PM	87	182	57	0	46	43	26	0	55	161	29	0	30	27	48	0	791	3440
3:30 PM	106	165	64	1	50	34	25	0	55	111	25	0	33	32	64	0	765	3322
3:45 PM	109	160	51	0	47	28	22	0	24	127	30	0	27	39	57	0	721	3124
4:00 PM	101	173	52	1	44	50	22	0	18	126	16	0	39	43	85	0	770	3047
4:15 PM	113	212	65	0	47	28	25	0	19	134	20	0	38	40	51	0	792	3048
4:30 PM	109	174	57	0	43	33	17	1	26	103	26	0	34	33	59	0	715	2998
4:45 PM	96	180	52	0	37	28	27	1	21	94	27	0	28	40	36	0	667	2944
5:00 PM	105	177	64	0	52	42	26	0	23	89	29	0	24	32	76	0	739	2913
5:15 PM	107	206	52	1	44	35	21	0	28	132	17	0	34	36	75	0	788	2909
5:30 PM	102	183	60	1	36	22	23	0	23	85	16	0	30	34	59	0	674	2868
5:45 PM	92	182	56	1	37	32	13	0	17	98	21	0	24	29	39	0	641	2842

File Name:	Cabo Rojo Weekend A - PR-100 with PR-101 East
Start Date:	Saturday, September 6, 2025
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	0	9	10	0	13	0	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	45	45
6:15 AM	0	6	23	0	22	0	1	0	0	10	0	0	0	0	0	0	62	107
6:30 AM	0	10	19	0	29	0	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0	75	182
6:45 AM	0	15	22	0	32	0	3	0	1	14	0	0	0	0	0	0	87	269
7:00 AM	0	22	28	0	35	0	2	0	1	26	0	0	0	0	0	0	114	338
7:15 AM	0	41	29	0	46	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	150	426
7:30 AM	0	29	37	0	58	0	2	0	3	32	0	0	0	0	0	0	161	512
7:45 AM	0	31	55	0	54	0	2	0	3	41	0	0	0	0	0	0	186	611
8:00 AM	0	25	41	0	49	0	3	0	2	48	0	0	0	0	0	0	168	665
8:15 AM	0	37	43	0	59	0	7	0	7	51	0	0	0	0	0	0	204	719
8:30 AM	0	36	59	0	73	0	2	0	1	44	0	0	0	0	0	0	215	773
8:45 AM	0	45	53	0	65	0	2	0	4	49	0	0	0	0	0	0	218	805
9:00 AM	0	31	51	0	68	0	1	0	4	45	0	0	0	0	0	0	200	837
9:15 AM	0	38	61	0	73	0	6	0	1	54	0	0	0	0	0	0	233	866
9:30 AM	0	33	65	0	78	0	4	0	4	49	0	0	0	0	0	0	233	884
9:45 AM	0	55	53	0	81	0	8	0	8	52	0	0	0	0	0	0	257	923
10:00 AM	0	46	73	0	95	0	3	0	6	43	0	0	0	0	0	0	266	989
10:15 AM	0	48	82	0	91	0	2	0	2	68	0	0	0	0	0	0	293	1049
10:30 AM	0	41	63	0	88	0	3	0	7	52	0	0	0	0	0	0	254	1070
10:45 AM	0	73	88	0	93	0	4	0	4	60	0	0	0	0	0	0	322	1135
11:00 AM	0	60	85	0	101	0	6	0	6	70	0	0	0	0	0	0	328	1197
11:15 AM	0	65	86	0	83	0	4	0	4	59	0	0	0	0	0	0	301	1205
11:30 AM	0	75	96	0	107	0	8	0	11	50	0	0	0	0	0	0	347	1298
11:45 AM	0	70	94	0	83	0	5	0	8	70	0	0	0	0	0	0	330	1306
12:00 PM	0	53	92	0	99	0	7	0	7	60	0	0	0	0	0	0	318	1296
12:15 PM	0	68	76	0	82	0	6	0	6	53	0	0	0	0	0	0	291	1286
12:30 PM	0	67	102	0	72	0	13	0	6	54	0	0	0	0	0	0	314	1253
12:45 PM	0	71	91	0	100	0	3	0	5	72	0	0	0	0	0	0	342	1265
1:00 PM	0	72	114	0	78	0	8	1	3	55	0	0	0	0	0	0	331	1278
1:15 PM	0	64	106	0	99	0	9	0	4	60	0	0	0	0	0	0	342	1329
1:30 PM	0	52	92	0	103	0	4	0	11	49	0	0	0	0	0	0	311	1326
1:45 PM	0	61	72	1	97	0	9	1	5	54	0	0	0	0	0	0	300	1284
2:00 PM	0	79	94	0	63	0	5	0	12	44	0	0	0	0	0	0	297	1250
2:15 PM	0	59	88	1	86	0	9	0	6	57	0	0	0	0	0	0	306	1214
2:30 PM	0	66	86	0	84	0	8	0	6	52	0	0	0	0	0	0	302	1205
2:45 PM	0	73	85	0	72	0	4	0	4	57	0	0	0	0	0	0	295	1200
3:00 PM	0	61	89	0	81	0	5	0	11	52	0	0	0	0	0	0	299	1202
3:15 PM	0	60	88	0	68	0	4	0	6	52	0	0	0	0	0	0	278	1174
3:30 PM	0	64	106	0	72	0	3	0	8	47	0	0	0	0	0	0	300	1172
3:45 PM	0	44	100	0	76	0	7	0	6	50	0	0	0	0	0	0	283	1160
4:00 PM	0	68	86	1	86	0	12	0	7	60	0	0	0	0	0	0	320	1181
4:15 PM	0	60	89	0	87	0	8	0	7	49	0	0	0	0	0	0	300	1203
4:30 PM	0	65	81	0	75	0	6	0	7	48	0	0	0	0	0	0	282	1185
4:45 PM	0	48	91	1	83	0	7	0	7	49	0	0	0	0	0	0	286	1188
5:00 PM	0	49	84	1	79	0	3	0	1	56	0	0	0	0	0	0	273	1141
5:15 PM	0	51	78	0	74	0	3	0	7	60	0	0	0	0	0	0	273	1114
5:30 PM	0	50	94	0	53	0	4	0	7	46	0	0	0	0	0	0	254	1086
5:45 PM	0	59	71	0	69	0	6	0	10	47	0	0	0	0	0	0	262	1062

File Name:	Cabo Rojo Weekend B - PR-100 with PR-101 West
Start Date:	Saturday, September 6, 2025
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	7	14	0	0	0	0	0	0	0	18	8	0	5	0	9	0	61	61
6:15 AM	10	15	0	0	0	0	0	0	0	19	12	0	16	0	9	0	81	142
6:30 AM	14	21	0	0	0	0	0	0	0	31	14	0	6	0	13	0	99	241
6:45 AM	20	21	0	0	0	0	0	0	0	27	15	0	17	0	13	0	113	354
7:00 AM	25	30	0	0	0	0	0	0	0	41	23	0	20	0	18	0	157	450
7:15 AM	24	45	0	0	0	0	0	0	0	64	19	0	26	0	16	1	195	564
7:30 AM	20	45	0	0	0	0	0	0	0	63	24	0	23	0	32	1	208	673
7:45 AM	32	52	0	0	0	0	0	0	0	60	32	0	31	0	26	0	233	793
8:00 AM	21	31	0	0	0	0	0	0	0	60	39	0	40	0	33	0	224	860
8:15 AM	22	46	0	0	0	0	0	0	0	76	35	0	30	0	41	0	250	915
8:30 AM	37	61	0	0	0	0	0	0	0	75	40	0	35	0	28	0	276	983
8:45 AM	49	62	0	0	0	0	0	0	0	83	30	0	36	0	38	0	298	1048
9:00 AM	40	46	0	0	0	0	0	0	0	71	38	1	40	0	25	0	261	1085
9:15 AM	42	57	0	0	0	0	0	0	0	79	50	0	43	0	32	0	303	1138
9:30 AM	42	51	0	0	0	0	0	0	0	80	48	0	41	0	45	0	307	1169
9:45 AM	44	66	0	0	0	0	0	0	0	83	46	0	43	0	48	0	330	1201
10:00 AM	48	68	0	0	0	0	0	0	0	74	64	0	59	0	43	0	356	1296
10:15 AM	36	72	0	0	0	0	0	0	0	104	56	0	51	0	57	0	376	1369
10:30 AM	39	51	0	0	0	0	0	0	0	84	58	0	55	0	50	0	337	1399
10:45 AM	71	83	0	0	0	0	0	0	0	96	52	0	75	0	39	0	416	1485
11:00 AM	51	93	0	0	0	0	0	0	0	101	68	0	53	0	42	0	408	1537
11:15 AM	55	102	0	0	0	0	0	0	0	95	53	0	59	0	43	0	407	1568
11:30 AM	49	103	0	0	0	0	0	0	0	93	58	0	67	0	42	0	412	1643
11:45 AM	52	84	0	0	0	0	0	0	0	99	59	0	71	0	44	0	409	1636
12:00 PM	49	91	0	0	0	0	0	0	0	103	55	1	51	0	47	0	397	1625
12:15 PM	76	100	0	0	0	0	0	0	0	88	44	1	49	0	35	0	393	1611
12:30 PM	57	116	0	0	0	0	0	0	0	78	51	0	58	0	34	0	394	1593
12:45 PM	66	113	0	0	0	0	0	0	0	89	78	0	49	0	43	0	438	1622
1:00 PM	48	108	0	0	0	0	0	0	0	86	52	0	68	0	43	1	406	1631
1:15 PM	55	111	0	0	0	0	0	0	0	111	49	0	59	0	39	0	424	1662
1:30 PM	50	95	0	0	0	0	0	0	0	82	65	1	49	0	43	0	385	1653
1:45 PM	67	92	0	0	0	0	0	0	0	84	69	0	54	0	43	0	409	1624
2:00 PM	44	103	0	0	0	0	0	0	0	66	45	0	56	0	34	2	350	1568
2:15 PM	45	104	0	0	0	0	0	0	0	98	46	0	42	0	51	0	386	1530
2:30 PM	60	100	0	0	0	0	0	0	0	85	45	1	56	0	34	1	382	1527
2:45 PM	46	112	0	0	0	0	0	0	0	83	45	0	53	0	29	0	368	1486
3:00 PM	62	101	0	0	0	0	0	0	0	71	66	0	52	0	44	0	396	1532
3:15 PM	57	89	0	0	0	0	0	0	0	80	40	0	54	0	38	0	358	1504
3:30 PM	48	93	0	0	0	0	0	0	0	78	42	0	70	0	44	0	375	1497
3:45 PM	45	78	0	0	0	0	0	0	0	89	36	0	66	0	51	0	365	1494
4:00 PM	54	82	0	0	0	0	0	0	0	97	47	0	77	0	46	1	404	1502
4:15 PM	44	87	0	0	0	0	0	0	0	75	67	0	66	0	60	0	399	1543
4:30 PM	44	71	0	0	0	0	0	0	0	59	58	1	67	0	28	0	328	1496
4:45 PM	42	96	0	0	0	0	0	0	0	86	52	0	42	0	53	0	371	1502
5:00 PM	41	103	0	0	0	0	0	0	0	79	51	0	41	0	47	1	363	1461
5:15 PM	42	81	0	0	0	0	0	0	0	79	54	0	47	0	50	0	353	1415
5:30 PM	42	97	0	0	0	0	0	0	0	68	40	0	47	0	39	1	334	1421
5:45 PM	39	82	0	0	0	0	0	0	0	70	42	0	45	0	30	1	309	1359

File Name:	Cabo Rojo C - PR-100 with Camino Vicente Torres
Start Date:	Saturday, September 6, 2025
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	2	20	5	0	15	1	1	0	1	29	0	0	0	0	3	0	77	77
6:15 AM	1	23	8	1	22	2	1	0	1	33	0	0	0	3	4	0	99	176
6:30 AM	3	37	7	0	34	0	3	0	1	37	0	0	0	2	10	0	134	310
6:45 AM	1	46	7	0	21	1	1	0	2	44	1	0	4	3	4	0	135	445
7:00 AM	2	62	12	0	31	3	3	0	2	60	0	0	0	1	4	0	180	548
7:15 AM	5	51	8	1	30	1	3	0	4	62	2	0	1	4	9	0	181	630
7:30 AM	1	82	12	0	55	3	3	0	4	95	1	0	0	0	8	0	264	760
7:45 AM	4	79	17	0	45	1	1	0	5	78	2	0	0	4	10	0	246	871
8:00 AM	4	59	18	0	37	2	4	0	2	96	1	0	0	2	4	0	229	920
8:15 AM	3	57	26	0	49	4	5	0	8	111	0	0	2	3	13	0	281	1020
8:30 AM	7	94	28	0	64	9	9	0	4	113	2	0	4	4	9	0	347	1103
8:45 AM	8	90	27	0	60	2	3	0	10	109	3	0	3	4	10	1	330	1187
9:00 AM	9	95	31	0	61	7	4	0	7	101	1	0	4	4	6	0	330	1288
9:15 AM	10	85	32	0	62	4	2	0	10	89	3	0	3	0	13	0	313	1320
9:30 AM	7	82	41	1	46	4	6	0	7	122	0	0	4	0	9	0	329	1302
9:45 AM	18	111	46	2	55	4	5	0	6	125	1	0	4	2	8	0	387	1359
10:00 AM	10	112	33	0	49	2	3	0	12	115	1	0	1	4	11	0	353	1382
10:15 AM	6	105	47	0	57	3	2	0	12	130	0	1	1	3	6	0	373	1442
10:30 AM	11	140	31	2	62	10	9	0	7	134	3	0	2	3	8	0	422	1535
10:45 AM	7	130	44	0	59	5	6	0	13	121	2	0	0	4	7	0	398	1546
11:00 AM	5	137	45	0	63	5	5	0	7	126	1	0	4	4	12	0	414	1607
11:15 AM	9	153	51	0	41	1	5	0	14	120	3	0	3	6	13	0	419	1653
11:30 AM	7	136	48	0	58	3	6	0	11	150	1	0	7	4	13	0	444	1675
11:45 AM	7	136	56	0	54	5	8	0	5	117	2	0	5	6	9	0	410	1687
12:00 PM	4	144	42	0	41	6	8	0	11	146	1	0	0	4	5	0	412	1685
12:15 PM	7	159	64	1	58	10	11	0	13	105	0	0	3	7	6	0	444	1710
12:30 PM	14	189	43	0	33	5	7	0	8	118	1	1	1	3	13	0	436	1702
12:45 PM	5	169	51	0	48	6	6	0	8	122	3	0	1	6	8	0	433	1725
1:00 PM	8	142	62	0	54	3	9	0	8	125	2	0	1	5	10	0	429	1742
1:15 PM	13	155	41	0	43	4	10	0	11	112	2	1	0	5	13	0	410	1708
1:30 PM	8	136	43	0	40	6	6	0	7	132	2	0	2	7	12	0	401	1673
1:45 PM	11	149	41	1	41	7	4	0	7	107	2	0	2	7	6	0	385	1625
2:00 PM	8	143	46	0	43	1	12	0	6	111	0	0	5	8	9	0	392	1588
2:15 PM	4	145	51	0	35	8	9	0	8	128	3	0	2	7	9	0	409	1587
2:30 PM	9	152	39	1	44	4	9	0	8	110	4	0	0	3	4	0	387	1573
2:45 PM	11	144	48	0	43	3	4	0	5	108	2	0	6	2	8	0	384	1572
3:00 PM	11	166	44	2	56	2	4	0	9	118	1	0	2	1	5	0	421	1601
3:15 PM	7	144	35	0	34	1	2	0	5	95	3	1	1	1	5	0	334	1526
3:30 PM	12	121	37	0	41	3	2	0	15	109	0	0	2	2	5	0	349	1488
3:45 PM	7	133	60	0	40	8	5	0	5	115	0	1	2	4	10	0	390	1494
4:00 PM	6	120	46	0	34	3	5	0	18	141	2	2	2	6	13	0	398	1471
4:15 PM	3	122	38	0	37	5	5	0	7	123	1	0	2	1	1	0	345	1482
4:30 PM	12	127	44	0	33	3	5	0	5	103	0	0	1	2	3	0	338	1471
4:45 PM	8	152	45	0	37	1	3	0	7	121	2	1	1	0	5	0	383	1464
5:00 PM	10	113	37	1	33	0	4	0	9	100	1	0	3	3	4	0	318	1384
5:15 PM	15	133	43	1	28	3	1	0	11	136	2	0	2	2	7	0	384	1423
5:30 PM	5	137	47	0	36	3	4	0	2	99	2	0	3	2	6	0	346	1431
5:45 PM	3	113	45	0	39	3	2	0	11	96	1	0	0	2	14	0	329	1377

File Name:	Cabo Rojo Weekend D - PR-100 with PR-308
Start Date:	Saturday, September 6, 2025
Start Time:	6:00 AM
Finish Time:	6:00 PM

	SB				WB				NB				EB					
Start Time	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	Right	Thru	Left	U-Turn	15-MIN	HOURLY
6:00 AM	5	21	2	0	15	1	4	0	5	34	0	0	8	3	8	0	106	106
6:15 AM	6	37	7	0	13	5	7	0	9	52	3	0	7	8	27	0	181	287
6:30 AM	13	61	11	0	10	9	7	0	6	62	3	0	10	23	24	0	239	526
6:45 AM	15	74	17	0	14	9	9	0	5	60	2	0	6	19	30	0	260	786
7:00 AM	18	63	13	0	20	9	11	0	5	73	7	0	8	13	32	0	272	952
7:15 AM	21	64	17	0	25	11	15	0	11	90	1	0	12	19	26	0	312	1083
7:30 AM	24	77	26	0	37	13	17	0	19	130	13	0	13	12	51	0	432	1276
7:45 AM	23	75	22	0	35	21	9	0	18	97	13	0	17	23	58	0	411	1427
8:00 AM	37	54	24	0	29	16	10	0	24	97	10	0	18	15	60	0	394	1549
8:15 AM	45	77	30	0	28	9	14	1	14	153	12	0	15	23	60	0	481	1718
8:30 AM	38	96	35	0	41	12	17	0	21	150	12	0	23	21	49	0	515	1801
8:45 AM	45	104	36	0	45	32	16	2	23	155	11	1	17	27	63	0	577	1967
9:00 AM	41	95	26	1	52	26	15	0	16	125	16	0	14	35	70	0	532	2105
9:15 AM	53	102	36	0	49	24	12	0	27	138	13	0	15	25	60	0	554	2178
9:30 AM	61	108	44	2	38	17	16	0	28	132	16	0	27	19	66	0	574	2237
9:45 AM	71	146	44	1	57	19	15	0	26	166	11	1	24	34	57	0	672	2332
10:00 AM	58	179	47	2	56	28	16	0	18	135	15	0	19	24	86	0	683	2483
10:15 AM	74	121	40	1	50	27	21	0	18	150	20	1	23	32	64	0	642	2571
10:30 AM	68	148	48	2	54	25	20	0	27	176	15	1	22	28	65	0	699	2696
10:45 AM	87	127	46	0	46	25	20	0	21	166	13	0	24	21	51	0	647	2671
11:00 AM	69	171	42	0	67	19	21	0	20	141	23	0	32	23	62	0	690	2678
11:15 AM	90	155	54	2	43	30	20	0	20	155	19	1	34	21	63	0	707	2743
11:30 AM	62	145	47	1	56	25	20	0	32	154	24	2	21	36	78	0	703	2747
11:45 AM	74	136	55	0	44	29	18	0	18	136	29	1	32	27	77	0	676	2776
12:00 PM	95	166	46	2	55	29	17	0	22	143	18	0	24	26	57	0	700	2786
12:15 PM	96	182	61	0	46	23	18	0	17	156	28	0	35	26	53	0	741	2820
12:30 PM	86	189	60	0	40	30	34	0	19	133	25	1	41	25	46	0	729	2846
12:45 PM	95	174	60	2	48	31	23	0	29	126	19	1	36	31	63	0	738	2908
1:00 PM	93	135	42	0	53	41	20	0	21	136	21	2	30	28	73	0	695	2903
1:15 PM	62	188	36	0	42	27	20	0	22	144	18	3	24	30	70	0	686	2848
1:30 PM	82	174	53	0	41	17	13	0	18	161	21	0	20	36	55	0	691	2810
1:45 PM	68	142	49	1	45	44	17	0	25	125	26	1	26	21	45	0	635	2707
2:00 PM	81	164	52	0	33	28	17	0	18	122	20	0	26	32	78	0	671	2683
2:15 PM	74	146	51	0	26	31	19	0	20	128	26	1	23	34	69	0	648	2645
2:30 PM	81	154	42	0	45	30	21	0	20	124	16	0	33	38	72	0	676	2630
2:45 PM	74	161	49	3	36	19	16	0	20	122	22	1	32	25	59	0	639	2634
3:00 PM	87	176	48	0	29	32	20	0	15	152	20	1	35	25	44	0	684	2647
3:15 PM	65	125	48	0	47	34	22	0	23	165	19	4	30	32	48	0	662	2661
3:30 PM	69	136	43	0	39	17	15	0	20	125	24	1	21	35	56	0	601	2586
3:45 PM	63	149	31	0	41	29	18	0	19	133	21	0	34	39	62	0	639	2586
4:00 PM	58	129	27	0	31	20	8	0	27	130	30	2	32	22	59	0	575	2477
4:15 PM	61	136	37	0	36	27	16	1	17	134	18	0	26	26	56	0	591	2406
4:30 PM	70	156	28	0	34	20	19	0	15	119	18	1	22	25	39	0	566	2371
4:45 PM	51	130	48	2	34	17	22	0	20	111	15	0	26	33	61	0	570	2302
5:00 PM	66	132	35	1	31	24	19	1	21	112	18	0	18	24	45	0	547	2274
5:15 PM	80	149	36	1	45	16	14	0	19	117	14	0	23	22	62	0	598	2281
5:30 PM	87	158	27	1	34	20	11	0	20	114	21	0	26	26	48	0	593	2308
5:45 PM	87	126	39	0	35	30	11	0	16	121	21	0	14	28	42	0	570	2308

Appendix B – Intersections' Pictures

Intersection 1 – PR-100 with PR-301
Northbound approach – PR-301 has one shared lane for left turns to PR-100 and PR-301 SB or thru to PR-301 NB.

Southbound approach – PR-301 has one shared lane for thru and right turns.

Facing Westbound – one diverge lane for thru and left turns (thru to PR-100 or left turns to PR-301 SB).

Eastbound approach (High-T) – PR-100 has two lanes, an exclusive left turn lane with storage length of 38 meters to PR-301 NB, and a thru lane to PR-301 SB.

Westbound approach – PR-301 has two lanes, one exclusive thru lane and an exclusive channelized right turn with storage of 63 meters.

Facing Eastbound – PR-301 has one shared lane for left or right turns.

Intersection 2 – PR-301 with PR-303
Northbound approach – PR-303 has one diverge lane for thru to PR-301 NB or left turns to PR-301 SB.

Westbound approach – PR-301 has two lanes, an exclusive left turn lane with storage of 15 meters and a thru lane to PR-301.

Eastbound approach – PR-301 has one diverge lane for thru on PR-301, or right turns to PR-303.

Intersection 3 – PR-301 with Camino Los Vélez
Westbound approach – PR-301 has one shared lane for left turns to PR-301 or right turns to Camino Los Vélez.

Southbound approach – PR-301 has an exclusive left turn lane with storage of 61 meters and a thru lane.

Northbound approach – PR-301 has one shared lane for left turns to PR-301 SB or Camino Los Vélez, and right turns to PR-301.

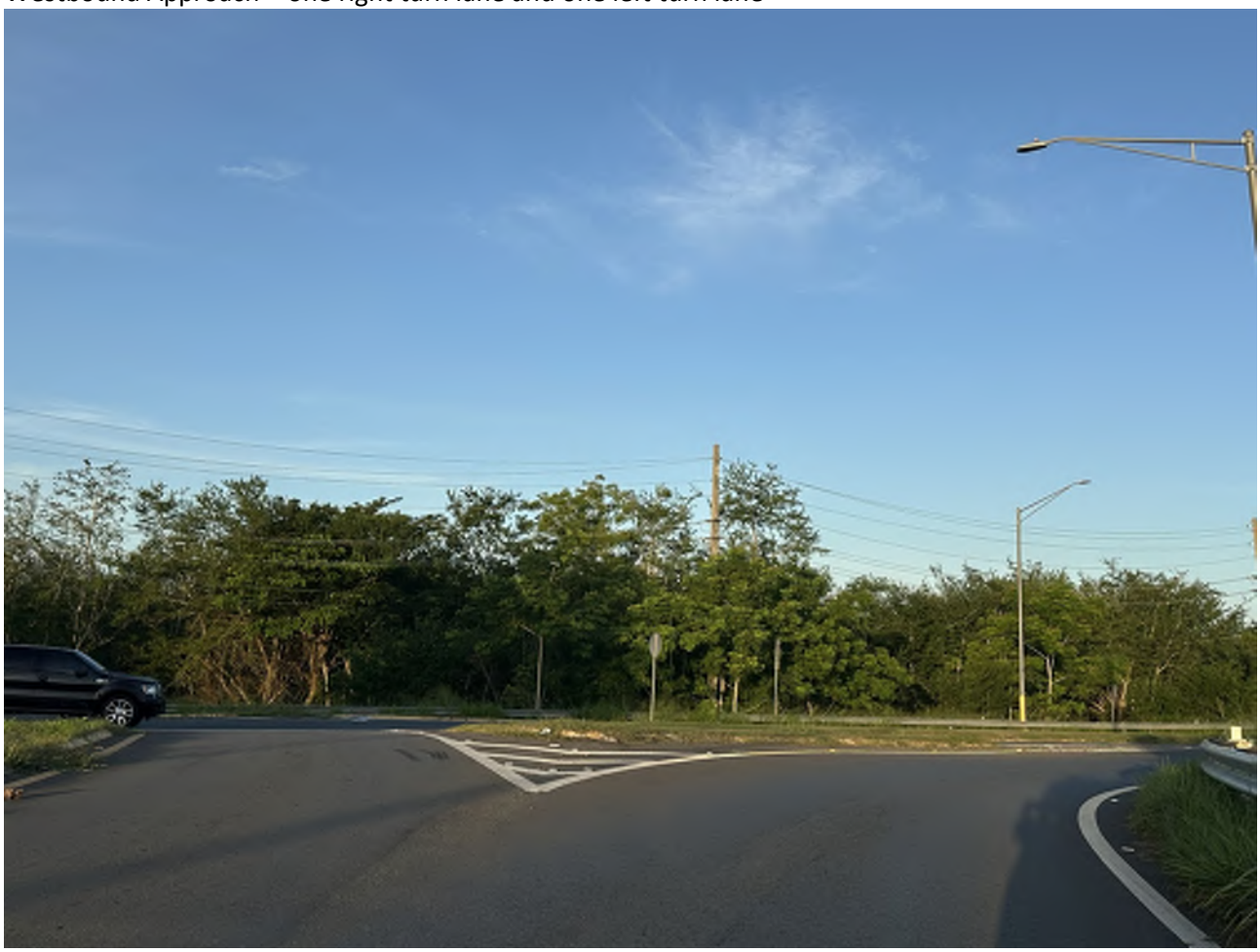
Southbound approach allows drivers from Camino Los Vélez to enter PR-301 NB.

Intersection 4 – PR-301 with PR-3301
Eastbound approach – PR-3301 has one shared lane for left or right turns to PR-301.

Northbound approach – PR-301 has one shared lane left turns to PR-3301, or thru to PR-301 NB.

Southbound approach – PR-301 has one shared lane for thru to PT-301 SB, or right turns to PR-3301.

Cabo Rojo New A – PR-100 with PR101 East
Westbound Approach - one right turn lane and one left turn lane

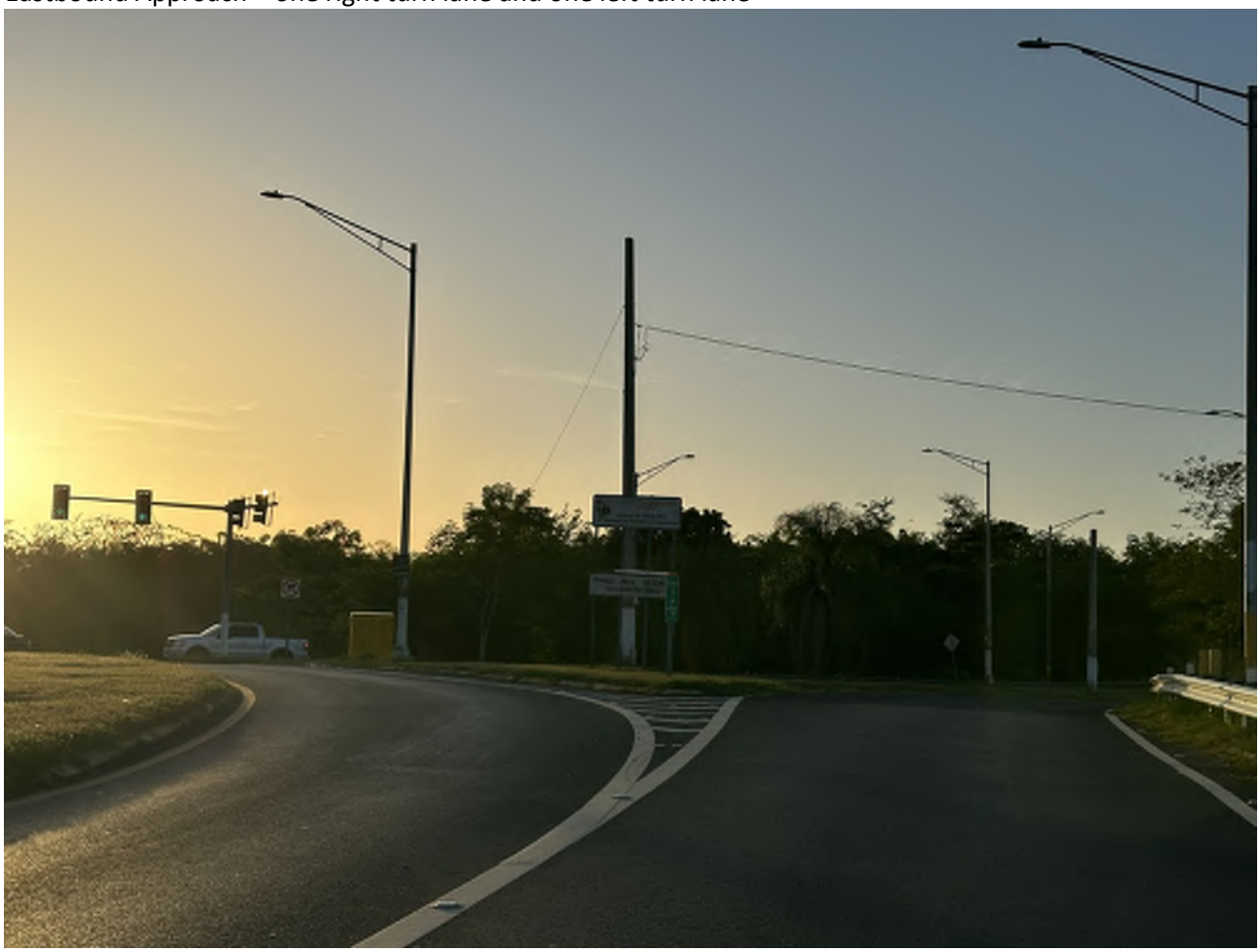


Northbound Approach – one right turn lane and one thru lane

Southbound Approach – one thru lane and one left turn lane

Cabo Rojo New B – PR-100 with PR-101 West
Northbound Approach – one thru lane and one left turn lane

Eastbound Approach – one right turn lane and one left turn lane



Southbound Approach – one right turn lane and one thru lane

Cabo Rojo New C – PR-100 with Camino Vicente Torres
Eastbound Approach – one shared lane for all movements

Southbound Approach – one exclusive left turn lane, one right turn lane, and two thru lanes

Westbound Approach – one right turn lane and one shared (thru and left turn lane)

Northbound Approach – one right turn lane, one exclusive left turn lane, and one thru lane

Cabo Rojo New D – PR-100 with PR-308
Northbound Approach – one right turn lane, one exclusive left turn lane, and two thru lanes

Westbound Approach – one right turn lane and two shared lanes (left and thru)

Eastbound Approach – one right turn lane, one exclusive left turn lane, and one thru lane

Southbound Approach – one right turn lane, one exclusive left turn lane, and two thru lanes

Appendix C – Trip Generation

2027

Weekday

Brand 2

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Morning) 2026

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 192
Average Number of Occupied Rooms: 226
Directional Distribution: 26% Entering, 74% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.70	0.27	2.27	0.24

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 99 ea

Total Trips	Entering	Exiting
69	18	51

* Based on Average Rate

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Afternoon) 2026

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 208
Average Number of Occupied Rooms: 248
Directional Distribution: 63% Entering, 37% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.94	0.35	2.98	0.31

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 99 ea

Total Trips	Entering	Exiting
93	59	34

* Based on Average Rate

Weekend

Brand 2

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Afternoon) 2026

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Saturday,
Peak Hour of Generator
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 42
Average Number of Occupied Rooms: 152
Directional Distribution: 54% Entering, 46% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.92	0.41	1.78	0.27

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 99 ea

Total Trips	Entering	Exiting
91	49	42

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Morning) 2027

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 49
Average Number of Occupied Rooms: 249
Directional Distribution: 24% Entering, 76% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.40	0.13	0.73	0.12

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 163 ea

Total Trips	Entering	Exiting
65	16	50

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Afternoon) 2027

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 59
Average Number of Occupied Rooms: 241
Directional Distribution: 63% Entering, 37% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.51	0.25	0.98	0.16

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 163 ea

Total Trips	Entering	Exiting
83	52	31

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Afternoon) 2027

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Saturday,
Peak Hour of Generator
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 1
Average Number of Occupied Rooms: 282
Directional Distribution: 50% Entering, 50% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.41	0.41	0.41	*

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 163 ea

Total Trips	Entering	Exiting
67	33	33

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.

Number of Studies: 6
Average Number of Occupied Rooms: 461
Directional Distribution: 72% Entering, 28% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.37	0.28	0.59	0.1

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 140 ea

Total Trips	Entering	Exiting
52	37	15

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.

Number of Studies: 9
Average Number of Occupied Rooms: 446
Directional Distribution: 43% Entering, 57% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.47	0.27	0.55	0.08

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 140 ea

Total Trips	Entering	Exiting
66	28	38

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Saturday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.

Number of Studies: 9
Average Number of Occupied Rooms: 446
Directional Distribution: 43% Entering, 57% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.47	0.27	0.55	0.08

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 140 ea

Total Trips	Entering	Exiting
66	28	38

* Based on Average Rate

Brand 11

Land Use: 532 Private School (K-12) (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs:	Students				
On a:	Weekday,				
	Peak Hour of Adjacent Street Traffic,				
	One Hour Between 7 and 9 a.m.				
Number of Studies	5				
Average 1,000 Sq. Feet GFA	714				
Directional Distribution	63%	Entering	37%	Exiting	
Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation		
0.79	0.49	0.96	0.15		

Calculations: *Enter*

Hospital		**
Students	1,000	ea

Total Trips	Entering	Exiting
790	498	292

* Based on Average Rate

Land Use: 532 Private School (K-12) (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs:	Students				
On a:	Weekday,				
	Peak Hour of Adjacent Street Traffic,				
	One Hour Between 4 and 6 p.m.				
Number of Studies	3				
Average 1,000 Sq. Feet GFA	581				
Directional Distribution	43%	Entering	57%	Exiting	
Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation		
0.17	0.13	0.23	0.06		

Calculations: *Enter*

Hospital		**
Students	1,000	ea

Total Trips	Entering	Exiting
170	73	97

* Based on Average Rate

Brand 15

Land Use: 630 Clinic (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs:	1000 Sq. Ft. GFA				
On a:	Weekday,				
	Peak Hour of Adjacent Street Traffic,				
	One Hour Between 7 and 9 a.m.				
Setting/Location:	General Urban/Suburban				
Number of Studies	9				
Average 1,000 Sq. Feet GFA	15				
Directional Distribution	81%	Entering	19%	Exiting	
Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation		
2.75	1.66	6.79	1.04		

Calculations: *Enter*

Clinic		
Gross Floor Area	43,750	square feet

Total Trips	Entering	Exiting
120	97	23

* Based on Average Rate

Land Use: 630 Clinic (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs:	Beds				
On a:	Weekday,				
	Peak Hour of Adjacent Street Traffic,				
	One Hour Between 4 and 6 p.m.				
Setting/Location:	General Urban/Suburban				
Number of Studies	11				
Average 1,000 Sq. Feet GFA	19				
Directional Distribution	30%	Entering	70%	Exiting	
Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation		
3.69	0.33	22.67	3.00		

Calculations: *Enter*

Clinic		
Gross Floor Area	43,750	square feet

Total Trips	Entering	Exiting
161	48	113

* Based on Average Rate

Land Use: 630 Clinic (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs:	Beds				
On a:	Saturday,				
	Peak Hour of Generator,				
Setting/Location:	General Urban/Suburban				
Number of Studies	11				
Average 1,000 Sq. Feet GFA	19				
Directional Distribution	30%	Entering	70%	Exiting	
Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation		
3.69	0.33	22.67	3.00		

Calculations: *Enter*

Clinic		
Gross Floor Area	43,750	square feet

Total Trips	Entering	Exiting
161	48	113

* Based on Average Rate

2028

Weekday

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 192
Average Number of Occupied Rooms: 226
Directional Distribution: 26% Entering 74% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.70	0.27	2.27	0.24

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 206 ea

Total Trips	Entering	Exiting
144	37	107

* Based on Average Rate

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 208
Average Number of Occupied Rooms: 248
Directional Distribution: 63% Entering 37% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.94	0.35	2.98	0.31

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 206 ea

Total Trips	Entering	Exiting
194	122	72

* Based on Average Rate

Weekend

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Saturday,
Peak Hour of Generator
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 42
Average Number of Occupied Rooms: 152
Directional Distribution: 54% Entering 46% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.92	0.41	1.78	0.27

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 206 ea

Total Trips	Entering	Exiting
190	102	87

* Based on Average Rate

Weekday

Land Use: 330 Resort Hotel (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.

Number of Studies: 6
Average Number of Occupied Rooms: 461
Directional Distribution: 72% Entering 28% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.37	0.28	0.59	0.1

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 170 ea

Total Trips	Entering	Exiting
63	45	18

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.

Number of Studies: 9
Average Number of Occupied Rooms: 446
Directional Distribution: 43% Entering 57% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.47	0.27	0.55	0.08

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 170 ea

Total Trips	Entering	Exiting
80	34	46

* Based on Average Rate

Weekend

Land Use: 330 Resort Hotel (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Saturday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.

Number of Studies: 9
Average Number of Occupied Rooms: 446
Directional Distribution: 43% Entering 57% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.47	0.27	0.55	0.08

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 170 ea

Total Trips	Entering	Exiting
80	34	46

* Based on Average Rate

Weekday

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 49
Average Number of Occupied Rooms: 249
Directional Distribution: 24% Entering 76% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.40	0.13	0.73	0.12

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 122 ea

Total Trips	Entering	Exiting
49	12	37

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 59
Average Number of Occupied Rooms: 241
Directional Distribution: 63% Entering 37% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.51	0.25	0.98	0.16

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 122 ea

Total Trips	Entering	Exiting
62	39	23

* Based on Average Rate

Weekend

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Saturday,
Peak Hour of Generator
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 1
Average Number of Occupied Rooms: 282
Directional Distribution: 50% Entering 50% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.41	0.41	0.41	*

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 122 ea

Total Trips	Entering	Exiting
50	25	25

* Based on Average Rate

2029

Weekday | Weekend

Brand 3

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 192
Average Number of Occupied Rooms: 226
Directional Distribution: 26% Entering, 74% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.70	0.27	2.27	0.24

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 10 ea

Total Trips	Entering	Exiting
7	2	5

* Based on Average Rate

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 208
Average Number of Occupied Rooms: 248
Directional Distribution: 63% Entering, 37% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.94	0.35	2.98	0.31

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 10 ea

Total Trips	Entering	Exiting
9	6	3

* Based on Average Rate

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Saturday,
Peak Hour of Generator
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 42
Average Number of Occupied Rooms: 152
Directional Distribution: 54% Entering, 46% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.92	0.41	1.78	0.27

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 10 ea

Total Trips	Entering	Exiting
9	5	4

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 49
Average Number of Occupied Rooms: 249
Directional Distribution: 24% Entering, 76% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.40	0.13	0.73	0.12

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 96 ea

Total Trips	Entering	Exiting
38	9	29

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 59
Average Number of Occupied Rooms: 241
Directional Distribution: 63% Entering, 37% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.51	0.25	0.98	0.16

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 96 ea

Total Trips	Entering	Exiting
49	31	18

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Saturday,
Peak Hour of Generator
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 1
Average Number of Occupied Rooms: 282
Directional Distribution: 50% Entering, 50% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.41	0.41	0.41	*

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 96 ea

Total Trips	Entering	Exiting
39	20	20

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.

Number of Studies: 6
Average Number of Occupied Rooms: 461
Directional Distribution: 72% Entering, 28% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.37	0.28	0.59	0.1

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 20 ea

Total Trips	Entering	Exiting
7	5	2

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.

Number of Studies: 9
Average Number of Occupied Rooms: 446
Directional Distribution: 43% Entering, 57% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.47	0.27	0.55	0.08

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 20 ea

Total Trips	Entering	Exiting
9	4	5

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Saturday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.

Number of Studies: 9
Average Number of Occupied Rooms: 446
Directional Distribution: 43% Entering, 57% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.47	0.27	0.55	0.08

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 20 ea

Total Trips	Entering	Exiting
9	4	5

* Based on Average Rate

2030

Brand 5 and Component 17

Weekday

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 192
Average Number of Occupied Rooms: 226
Directional Distribution: 26% Entering, 74% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.70	0.27	2.27	0.24

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 204 ea

Total Trips	Entering	Exiting
143	37	106

* Based on Average Rate

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 208
Average Number of Occupied Rooms: 248
Directional Distribution: 63% Entering, 37% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.94	0.35	2.98	0.31

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 204 ea

Total Trips	Entering	Exiting
192	121	71

* Based on Average Rate

Weekend

Land Use: 210 Single-Family Detached Housing (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Saturday,
Peak Hour of Generator
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 42
Average Number of Occupied Rooms: 152
Directional Distribution: 54% Entering, 46% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.92	0.41	1.78	0.27

Calculations: *Enter*

Single-Family Detached Housing
Dwelling Units 204 ea

Total Trips	Entering	Exiting
188	101	86

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.

Number of Studies: 6
Average Number of Occupied Rooms: 461
Directional Distribution: 72% Entering, 28% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.37	0.28	0.59	0.1

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 200 ea

Total Trips	Entering	Exiting
74	53	21

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.

Number of Studies: 9
Average Number of Occupied Rooms: 446
Directional Distribution: 43% Entering, 57% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.47	0.27	0.55	0.08

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 200 ea

Total Trips	Entering	Exiting
94	40	54

* Based on Average Rate

Land Use: 330 Resort Hotel (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Occupied Rooms
On a: Saturday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.

Number of Studies: 9
Average Number of Occupied Rooms: 446
Directional Distribution: 43% Entering, 57% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.47	0.27	0.55	0.08

Calculations: *Enter*

Business Hotel
Occupied Rooms 200 ea

Total Trips	Entering	Exiting
94	40	54

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Morning)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 7 and 9 a.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 49
Average Number of Occupied Rooms: 249
Directional Distribution: 24% Entering, 76% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.40	0.13	0.73	0.12

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 232 ea

Total Trips	Entering	Exiting
93	22	71

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Weekday,
Peak Hour of Adjacent Street Traffic,
One Hour Between 4 and 6 p.m.
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 59
Average Number of Occupied Rooms: 241
Directional Distribution: 63% Entering, 37% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.51	0.25	0.98	0.16

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 232 ea

Total Trips	Entering	Exiting
118	75	44

* Based on Average Rate

Land Use: 220 Multifamily Housing (Low-Rise) (Afternoon)

Average Vehicle Trip Ends vs: Dwelling Units
On a: Saturday,
Peak Hour of Generator
Setting/Location: General Urban/Suburban

Number of Studies: 1
Average Number of Occupied Rooms: 282
Directional Distribution: 50% Entering, 50% Exiting

Average Rate	Range of Rates		Standard Deviation
0.41	0.41	0.41	*

Calculations: *Enter*

Multi-Family Housing
Dwelling Units 232 ea

Total Trips	Entering	Exiting
95	48	48

* Based on Average Rate

Appendix D – Synchro Output

Intersection	
Int Delay, s/veh	2

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	413	0	324	24	1	48	349
Future Vol, veh/h	413	0	324	24	1	48	349
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	Free	-	-	Free
Storage Length	0	-	-	0	-	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	84	75	25	63	87
Heavy Vehicles, %	2	2	0	0	2	2	2
Mvmt Flow	449	0	386	32	4	76	401

Major/Minor	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	-	0	0	386	-
Stage 1	-	-	0	386	-
Stage 2	-	-	0	0	-
Critical Hdwy	-	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	0	617	0
Stage 1	-	0	0	687	0
Stage 2	-	0	0	-	0
Platoon blocked, %	-		-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	0	617	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	0	617	-
Stage 1	-	-	0	687	-
Stage 2	-	-	0	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	11.7
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	617	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.123	-
HCM Control Delay (s)	-	11.7	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.4	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.3

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	336	0	324	8	8	460
Future Vol, veh/h	1	336	0	324	8	8	460
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	86	92	89	63	67	83
Heavy Vehicles, %	4	4	2	2	2	1	1
Mvmt Flow	4	391	0	364	13	12	554

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	364	-
Stage 1	-	-	364	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.41	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.41	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.509	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	637	0
Stage 1	-	0	705	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	637	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	637	-
Stage 1	-	-	705	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	10.8
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	637	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.019	-
HCM Control Delay (s)	-	10.8	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.1	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.8

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	541	0	262	26	21	458
Future Vol, veh/h	1	541	0	262	26	21	458
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	82	85	79	57	83	87
Heavy Vehicles, %	3	3	3	5	5	2	2
Mvmt Flow	4	660	0	332	46	25	526

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	332	-
Stage 1	-	-	332	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	663	0
Stage 1	-	0	727	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	663	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	663	-
Stage 1	-	-	727	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	10.6
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	663	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.038	-
HCM Control Delay (s)	-	10.6	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.1	-

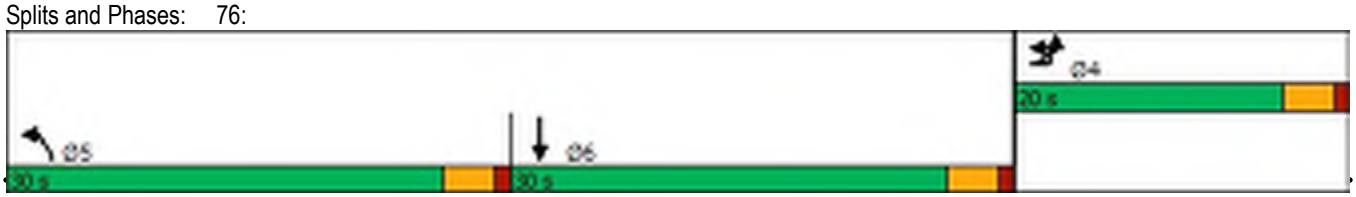
Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	159	0	261	0	530	226
Future Volume (vph)	1	159	0	261	0	530	226
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt							0.850
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1770	0	1770	0	1863	1583
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1770	0	1770	0	1863	1583
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)							211
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	1	173	0	284	0	576	246
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	174	0	284	0	576	246
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	R NA	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	1
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	Right
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	Free
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							Free
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	20.0	20.0		30.0		30.0	
Total Split (%)	25.0%	25.0%		37.5%		37.5%	
Maximum Green (s)	16.0	16.0		26.0		26.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		16.0		26.0		26.0	80.0
Actuated g/C Ratio		0.20		0.32		0.32	1.00
v/c Ratio		0.49		0.49		0.95	0.16
Control Delay		33.9		25.3		55.1	0.2
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	0.0
Total Delay		33.9		25.3		55.1	0.2
LOS		C		C		E	A
Approach Delay		33.9			25.3	38.7	
Approach LOS		C			C	D	
Queue Length 50th (ft)		78		113		278	0
Queue Length 95th (ft)		139		185		#480	0
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		354		575		605	1583
Starvation Cap Reductn		0		0		0	0
Spillback Cap Reductn		0		0		0	0
Storage Cap Reductn		0		0		0	0
Reduced v/c Ratio		0.49		0.49		0.95	0.16

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 80			
Actuated Cycle Length: 80			
Natural Cycle: 55			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.95			
Intersection Signal Delay: 35.1		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 61.2%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 76:



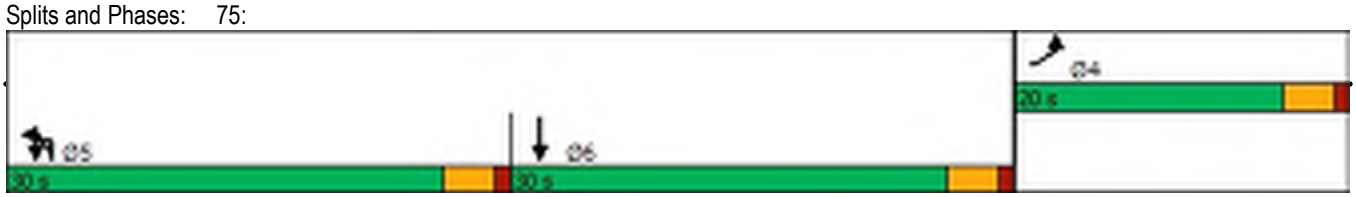
Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	257	0	1	274	0	236	201
Future Volume (vph)	257	0	1	274	0	236	201
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Ped Bike Factor							
Frt							0.850
Flt Protected	0.950			0.950			
Satd. Flow (prot)	1770	0	0	1770	0	1827	1553
Flt Permitted	0.950			0.950			
Satd. Flow (perm)	1770	0	0	1770	0	1827	1553
Right Turn on Red		Yes					Yes
Satd. Flow (RTOR)							221
Link Speed (mph)	25				45	45	
Link Distance (ft)	199				195	333	
Travel Time (s)	5.4				3.0	5.0	
Confl. Peds. (#/hr)		1					
Peak Hour Factor	0.88	0.92	0.92	0.82	0.92	0.81	0.91
Heavy Vehicles (%)	2%	2%	2%	2%	2%	4%	4%
Adj. Flow (vph)	292	0	1	334	0	291	221
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	292	0	0	335	0	291	221
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	R NA	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	12				12	12	
Link Offset(ft)	0				0	0	
Crosswalk Width(ft)	16				16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15	9	9	15			9
Number of Detectors	1		1	1		2	1
Detector Template	Left		Left	Left		Thru	Right
Leading Detector (ft)	20		20	20		100	20
Trailing Detector (ft)	0		0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0		0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20		20	20		6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot		Prot	Prot		NA	Free
Protected Phases	4		5	5		6	
Permitted Phases							Free

Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Detector Phase	4		5	5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0		5.0	5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0		9.0	9.0		9.0	
Total Split (s)	20.0		30.0	30.0		30.0	
Total Split (%)	25.0%		37.5%	37.5%		37.5%	
Maximum Green (s)	16.0		26.0	26.0		26.0	
Yellow Time (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0		1.0	1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0			0.0		0.0	
Total Lost Time (s)	4.0			4.0		4.0	
Lead/Lag			Lead	Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?			Yes	Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
Recall Mode	Max		Max	Max		Max	
Act Effct Green (s)	16.0			26.0		26.0	80.0
Actuated g/C Ratio	0.20			0.32		0.32	1.00
v/c Ratio	0.82			0.58		0.49	0.14
Control Delay	51.8			27.4		25.1	0.2
Queue Delay	0.0			0.0		0.0	0.0
Total Delay	51.8			27.4		25.1	0.2
LOS	D			C		C	A
Approach Delay	51.8				27.4	14.4	
Approach LOS	D				C	B	
Queue Length 50th (ft)	141			138		116	0
Queue Length 95th (ft)	#260			195		164	0
Internal Link Dist (ft)	119				115	253	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)	354			575		593	1553
Starvation Cap Reductn	0			0		0	0
Spillback Cap Reductn	0			0		0	0
Storage Cap Reductn	0			0		0	0
Reduced v/c Ratio	0.82			0.58		0.49	0.14

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 80			
Actuated Cycle Length: 80			
Natural Cycle: 50			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.82			
Intersection Signal Delay: 27.8		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 51.9%		ICU Level of Service A	
Analysis Period (min) 15			

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 75:

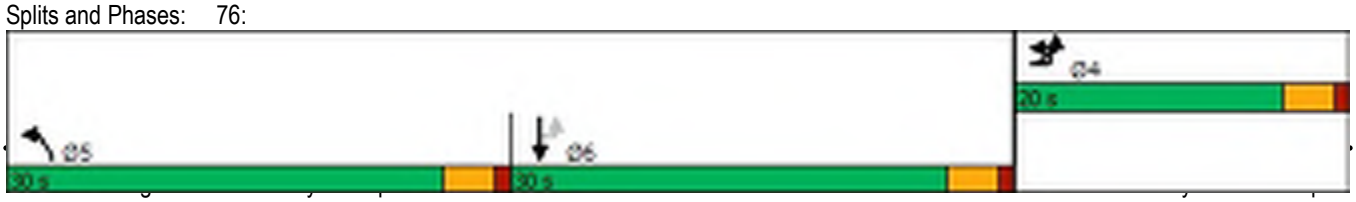


Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBU	SBT	SBR
Lane Configurations								
Traffic Volume (vph)	1	239	0	282	0	1	447	225
Future Volume (vph)	1	239	0	282	0	1	447	225
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt								0.850
Flt Protected		0.950		0.950				
Satd. Flow (prot)	0	1787	0	1770	0	0	1845	1568
Flt Permitted		0.950		0.950				
Satd. Flow (perm)	0	1787	0	1770	0	0	1845	1568
Right Turn on Red			Yes					Yes
Satd. Flow (RTOR)								265
Link Speed (mph)		25			45		45	
Link Distance (ft)		274			187		319	
Travel Time (s)		7.5			2.8		4.8	
Peak Hour Factor	0.25	0.69	0.92	0.80	0.92	0.25	0.97	0.85
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	1%	2%	2%	3%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	4	346	0	353	0	4	461	265
Shared Lane Traffic (%)								
Lane Group Flow (vph)	0	350	0	353	0	0	465	265
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	R NA	Left	Right	Left	Left	R NA	Left	Right
Median Width(ft)		12			12		12	
Link Offset(ft)		0			0		0	
Crosswalk Width(ft)		16			16		16	
Two way Left Turn Lane								
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15		9		9
Number of Detectors	1	1		1		1	2	1
Detector Template	Left	Left		Left		Left	Thru	Right
Leading Detector (ft)	20	20		20		20	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		20	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel								
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)							94	
Detector 2 Size(ft)							6	
Detector 2 Type							Cl+Ex	
Detector 2 Channel								
Detector 2 Extend (s)							0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		Perm	NA	Free
Protected Phases	4	4		5			6	
Permitted Phases						6		Free
Detector Phase	4	4		5		6	6	
Switch Phase								

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBU	SBT	SBR
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	9.0	
Total Split (s)	20.0	20.0		30.0		30.0	30.0	
Total Split (%)	25.0%	25.0%		37.5%		37.5%	37.5%	
Maximum Green (s)	16.0	16.0		26.0		26.0	26.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0			0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0			4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	Max	
Act Effct Green (s)		16.0		26.0			26.0	80.0
Actuated g/C Ratio		0.20		0.32			0.32	1.00
v/c Ratio		0.98		0.61			0.78	0.17
Control Delay		77.7		28.3			35.1	0.2
Queue Delay		0.0		0.0			0.0	0.0
Total Delay		77.7		28.3			35.1	0.2
LOS		E		C			D	A
Approach Delay		77.7			28.3		22.4	
Approach LOS		E			C		C	
Queue Length 50th (ft)		175		147			207	0
Queue Length 95th (ft)		#217		200			#352	0
Internal Link Dist (ft)		194			107		239	
Turn Bay Length (ft)								
Base Capacity (vph)		357		575			599	1568
Starvation Cap Reductn		0		0			0	0
Spillback Cap Reductn		0		0			0	0
Storage Cap Reductn		0		0			0	0
Reduced v/c Ratio		0.98		0.61			0.78	0.17

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 80			
Actuated Cycle Length: 80			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.98			
Intersection Signal Delay: 37.4		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 62.5%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			
# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.			
Queue shown is maximum after two cycles.			

Splits and Phases: 76:



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	37	21	6	33	24	193	1	6	470	37	1	220
Future Volume (vph)	37	21	6	33	24	193	1	6	470	37	1	220
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		60	0		0		140		260		130
Storage Lanes	0		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00
Frt			0.850			0.850				0.850		
Flt Protected		0.969			0.974			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	0	1841	1615	0	1832	1599	0	1787	1881	1599	0	1787
Flt Permitted		0.300			0.794			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	0	570	1615	0	1494	1599	0	1787	1881	1599	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)			177			233				177		
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.71	0.75	0.50	0.75	0.60	0.83	0.25	0.50	0.94	0.71	0.25	0.86
Heavy Vehicles (%)	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	52	28	12	44	40	233	4	12	500	52	4	256
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	80	12	0	84	233	0	16	500	52	0	260
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		0			0				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100	20	20	100	20	20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6	20	20	6	20	20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Perm	NA	Free	Perm	NA	Free	Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases		4			8		5	5	2		1	1

Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	659	34
Future Volume (vph)	659	34
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.990	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3539	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3539	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	12	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.87	0.61
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	757	56
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	813	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

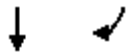
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases	4		Free	8		Free				Free		
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		15.0	15.0		12.0	12.0	42.0		33.0	33.0
Total Split (%)	14.3%	14.3%		14.3%	14.3%		11.4%	11.4%	40.0%		31.4%	31.4%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		8.0	8.0	38.0		29.0	29.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)		4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)		11.0	105.0		11.0	105.0		8.0	38.0	105.0		29.0
Actuated g/C Ratio		0.10	1.00		0.10	1.00		0.08	0.36	1.00		0.28
v/c Ratio		1.36	0.01		0.54	0.15		0.12	0.74	0.03		0.53
Control Delay		276.5	0.0		58.1	0.2		47.4	36.8	0.0		36.8
Queue Delay		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay		276.5	0.0		58.1	0.2		47.4	36.8	0.0		36.8
LOS		F	A		E	A		D	D	A		D
Approach Delay		240.5			15.5				33.7			
Approach LOS		F			B				C			
Queue Length 50th (ft)		~70	0		54	0		10	289	0		148
Queue Length 95th (ft)		#134	0		68	0		18	415	0		217
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)			60					140		260		130
Base Capacity (vph)		59	1615		156	1599		136	680	1599		493
Starvation Cap Reductn		0	0		0	0		0	0	0		0
Spillback Cap Reductn		0	0		0	0		0	0	0		0
Storage Cap Reductn		0	0		0	0		0	0	0		0
Reduced v/c Ratio		1.36	0.01		0.54	0.15		0.12	0.74	0.03		0.53

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 105			
Actuated Cycle Length: 105			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.36			
Intersection Signal Delay: 32.6		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 56.8%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

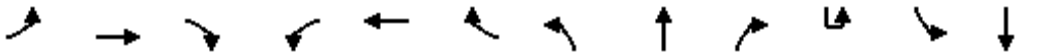
95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 88:



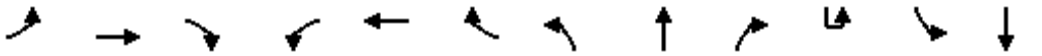
Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	63.0	
Total Split (%)	60.0%	
Maximum Green (s)	59.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	59.0	
Actuated g/C Ratio	0.56	
v/c Ratio	0.41	
Control Delay	13.6	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	13.6	
LOS	B	
Approach Delay	19.2	
Approach LOS	B	
Queue Length 50th (ft)	151	
Queue Length 95th (ft)	186	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	1993	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.41	

Intersection Summary



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	58	35	11	57	17	448	4	719	120	2	184	452
Future Volume (vph)	58	35	11	57	17	448	4	719	120	2	184	452
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		60	0		0	140		260		130	
Storage Lanes	0		1	0		1	1		1		1	
Taper Length (ft)	25			25			25				85	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95
Frt			0.850			0.850			0.850			0.988
Flt Protected		0.974			0.966		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	0	1762	1538	0	1799	1583	1787	1881	1599	0	1770	3497
Flt Permitted		0.278			0.705		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	0	503	1538	0	1313	1583	1787	1881	1599	0	1770	3497
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)			150			432			150			14
Link Speed (mph)		25			25			45				45
Link Distance (ft)		311			197			800				627
Travel Time (s)		8.5			5.4			12.1				9.5
Peak Hour Factor	0.81	0.55	0.55	0.65	0.47	0.89	1.00	0.98	0.83	0.25	0.88	0.88
Heavy Vehicles (%)	5%	5%	5%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	72	64	20	88	36	503	4	734	145	8	209	514
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	136	20	0	124	503	4	734	145	0	217	558
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		0			0			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2
Detector Template	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100	20	20	100	20	20	100	20	20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6	20	20	6	20	20	6	20	20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0
Turn Type	Perm	NA	Free	Perm	NA	Free	Prot	NA	Free	Prot	Prot	NA
Protected Phases		4			8		5	2		1	1	6

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	22
Future Volume (vph)	22
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	0
Storage Lanes	0
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	0.95
Frt	
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	0
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	0
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Peak Hour Factor	0.50
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	44
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	0
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	
Detector Template	
Leading Detector (ft)	
Trailing Detector (ft)	
Detector 1 Position(ft)	
Detector 1 Size(ft)	
Detector 1 Type	
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	
Detector 1 Queue (s)	
Detector 1 Delay (s)	
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	
Turn Type	
Protected Phases	



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Permitted Phases	4		Free	8		Free			Free			
Detector Phase	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		15.0	15.0		10.0	69.0		25.0	25.0	84.0
Total Split (%)	12.1%	12.1%		12.1%	12.1%		8.1%	55.6%		20.2%	20.2%	67.7%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		6.0	65.0		21.0	21.0	80.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)		4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Act Effct Green (s)		11.0	124.0		11.0	124.0	6.0	65.0	124.0		21.0	80.0
Actuated g/C Ratio		0.09	1.00		0.09	1.00	0.05	0.52	1.00		0.17	0.65
v/c Ratio		3.09	0.01		1.07	0.32	0.05	0.74	0.09		0.73	0.25
Control Delay		1017.0	0.0		156.4	0.5	57.5	28.9	0.1		63.8	9.4
Queue Delay		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Delay		1017.0	0.0		156.4	0.5	57.5	28.9	0.1		63.8	9.4
LOS		F	A		F	A	E	C	A		E	A
Approach Delay		886.6			31.4			24.3				24.6
Approach LOS		F			C			C				C
Queue Length 50th (ft)		~190	0		~110	0	3	443	0		167	89
Queue Length 95th (ft)		#181	0		85	0	16	605	0		#260	113
Internal Link Dist (ft)		231			117			720				547
Turn Bay Length (ft)			60				140		260		130	
Base Capacity (vph)		44	1538		116	1583	86	986	1599		299	2261
Starvation Cap Reductn		0	0		0	0	0	0	0		0	0
Spillback Cap Reductn		0	0		0	0	0	0	0		0	0
Storage Cap Reductn		0	0		0	0	0	0	0		0	0
Reduced v/c Ratio		3.09	0.01		1.07	0.32	0.05	0.74	0.09		0.73	0.25

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 124			
Actuated Cycle Length: 124			
Natural Cycle: 50			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 3.09			
Intersection Signal Delay: 81.3		Intersection LOS: F	
Intersection Capacity Utilization 69.9%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 87:

Lane Group	SBR
Permitted Phases	
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Act Effct Green (s)	
Actuated g/C Ratio	
v/c Ratio	
Control Delay	
Queue Delay	
Total Delay	
LOS	
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	
Queue Length 95th (ft)	
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	
Base Capacity (vph)	
Starvation Cap Reductn	
Spillback Cap Reductn	
Storage Cap Reductn	
Reduced v/c Ratio	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	22	26	17	64	22	265	1	11	612	86	1	274
Future Volume (vph)	22	26	17	64	22	265	1	11	612	86	1	274
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		60	0		0		140		260		130
Storage Lanes	0		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00
Frt			0.850			0.850				0.850		
Flt Protected		0.979			0.966			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	0	1755	1524	0	1799	1583	0	1787	1881	1599	0	1770
Flt Permitted		0.258			0.741			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	0	462	1524	0	1380	1583	0	1787	1881	1599	0	1770
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)			177			421				177		
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.69	0.59	0.71	0.59	0.50	0.63	0.25	0.46	0.93	0.83	0.25	0.79
Heavy Vehicles (%)	6%	6%	6%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	32	44	24	108	44	421	4	24	658	104	4	347
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	76	24	0	152	421	0	28	658	104	0	351
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		0			0				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100	20	20	100	20	20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6	20	20	6	20	20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Perm	NA	Free	Perm	NA	Free	Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases		4			8		5	5	2		1	1

Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	649	43
Future Volume (vph)	649	43
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.990	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3504	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3504	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	11	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%	2%
Adj. Flow (vph)	705	48
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	753	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

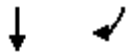
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases	4		Free	8		Free				Free		
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		15.0	15.0		12.0	12.0	42.0		33.0	33.0
Total Split (%)	14.3%	14.3%		14.3%	14.3%		11.4%	11.4%	40.0%		31.4%	31.4%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		8.0	8.0	38.0		29.0	29.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)		4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)		11.0	105.0		11.0	105.0		8.0	38.0	105.0		29.0
Actuated g/C Ratio		0.10	1.00		0.10	1.00		0.08	0.36	1.00		0.28
v/c Ratio		1.58	0.02		1.06	0.27		0.21	0.97	0.07		0.72
Control Delay		374.3	0.0		137.2	0.4		49.4	61.5	0.1		43.9
Queue Delay		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay		374.3	0.0		137.2	0.4		49.4	61.5	0.1		43.9
LOS		F	A		F	A		D	E	A		D
Approach Delay		284.5			36.7				52.9			
Approach LOS		F			D				D			
Queue Length 50th (ft)		~73	0		~112	0		18	429	0		213
Queue Length 95th (ft)		#98	0		92	0		23	#666	0		267
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)			60					140		260		130
Base Capacity (vph)		48	1524		144	1583		136	680	1599		488
Starvation Cap Reductn		0	0		0	0		0	0	0		0
Spillback Cap Reductn		0	0		0	0		0	0	0		0
Storage Cap Reductn		0	0		0	0		0	0	0		0
Reduced v/c Ratio		1.58	0.02		1.06	0.27		0.21	0.97	0.07		0.72

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 105			
Actuated Cycle Length: 105			
Natural Cycle: 75			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.58			
Intersection Signal Delay: 45.5		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 68.8%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

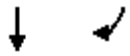
Splits and Phases: 88:



Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	63.0	
Total Split (%)	60.0%	
Maximum Green (s)	59.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	59.0	
Actuated g/C Ratio	0.56	
v/c Ratio	0.38	
Control Delay	13.3	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	13.3	
LOS	B	
Approach Delay	23.1	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	137	
Queue Length 95th (ft)	178	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	1973	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.38	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	219	108	142	92	113	189	2	90	558	87	4	227
Future Volume (vph)	219	108	142	92	113	189	2	90	558	87	4	227
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	1		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.95	0.95	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00			1.00				
Frt			0.850			0.850				0.850		
Flt Protected	0.950	0.981			0.975			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1698	1753	1615	0	3485	1599	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitted	0.154	0.106			0.731			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	275	189	1615	0	2610	1599	0	1784	3574	1599	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)			163			220				138		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		640			1062				463			
Travel Time (s)		17.5			29.0				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				1				2				
Peak Hour Factor	0.87	0.87	0.87	0.68	0.91	0.86	0.50	0.80	0.89	0.75	0.50	0.93
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	252	124	163	135	124	220	4	113	627	116	8	244
Shared Lane Traffic (%)	30%											
Lane Group Flow (vph)	176	200	163	0	259	220	0	117	627	116	0	252
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100	20	20	100	20	20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6	20	20	6	20	20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			



Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	711	372
Future Volume (vph)	711	372
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3574	1599
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3574	1599
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		171
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.94	0.97
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	756	384
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	756	384
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Perm	NA	Free	Perm	NA	Free	Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases		4			8		5	5	2		1	1
Permitted Phases	4		Free	8		Free				Free		
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	22.0	22.0		9.0	9.0		9.0	9.0	22.0		9.0	9.0
Total Split (s)	30.0	30.0		20.0	20.0		17.0	17.0	60.0		24.0	24.0
Total Split (%)	22.4%	22.4%		14.9%	14.9%		12.7%	12.7%	44.8%		17.9%	17.9%
Maximum Green (s)	26.0	26.0		16.0	16.0		13.0	13.0	56.0		20.0	20.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)	7.0	7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)	0	0							0			
Act Effct Green (s)	26.0	26.0	134.0		16.0	134.0		13.0	56.0	134.0		20.0
Actuated g/C Ratio	0.19	0.19	1.00		0.12	1.00		0.10	0.42	1.00		0.15
v/c Ratio	3.32	5.56	0.10		0.96dl	0.14		0.68	0.42	0.07		0.95
Control Delay	1108.4	2119.9	0.1		80.1	0.2		78.2	28.6	0.1		99.5
Queue Delay	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	1108.4	2119.9	0.1		80.1	0.2		78.2	28.6	0.1		99.5
LOS	F	F	A		F	A		E	C	A		F
Approach Delay		1148.5			43.4				31.5			
Approach LOS		F			D				C			
Queue Length 50th (ft)	~284	~320	0		117	0		100	200	0		220
Queue Length 95th (ft)	#426	#472	0		#190	0		147	248	0		#388
Internal Link Dist (ft)		560			982				383			
Turn Bay Length (ft)			350			250		160		235		150
Base Capacity (vph)	53	36	1615		311	1599		173	1493	1599		266
Starvation Cap Reductn	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	3.32	5.56	0.10		0.83	0.14		0.68	0.42	0.07		0.95

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 134			
Actuated Cycle Length: 134			
Natural Cycle: 70			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 5.56			
Intersection Signal Delay: 217.4		Intersection LOS: F	
Intersection Capacity Utilization 53.8%		ICU Level of Service A	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	67.0	
Total Split (%)	50.0%	
Maximum Green (s)	63.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	63.0	134.0
Actuated g/C Ratio	0.47	1.00
v/c Ratio	0.45	0.24
Control Delay	24.9	0.4
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	24.9	0.4
LOS	C	A
Approach Delay	31.7	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	227	0
Queue Length 95th (ft)	282	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1680	1599
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.45	0.24

Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

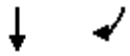
~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

dl Defacto Left Lane. Recode with 1 though lane as a left lane.

Splits and Phases: 94:

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	348	168	115	136	121	165	25	91	925	189	1	165
Future Volume (vph)	348	168	115	136	121	165	25	91	925	189	1	165
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	1		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				85
Lane Util. Factor	0.95	0.95	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00							
Frt			0.850			0.850				0.850		
Flt Protected	0.950	0.982			0.975			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1698	1755	1615	0	3485	1599	0	1787	3574	1599	0	1752
Flt Permitted	0.154	0.104			0.694			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	275	186	1615	0	2477	1599	0	1787	3574	1599	0	1752
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)			138			196				138		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		640			1062				463			
Travel Time (s)		17.5			29.0				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				2								
Peak Hour Factor	0.93	0.86	0.87	0.86	0.84	0.84	0.59	0.77	0.92	0.88	0.25	0.72
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	374	195	132	158	144	196	42	118	1005	215	4	229
Shared Lane Traffic (%)	29%											
Lane Group Flow (vph)	266	303	132	0	302	196	0	160	1005	215	0	233
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	R NA	Left	Left	Right	R NA	Left
Median Width(ft)		12			0				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100	20	20	100	20	20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6	20	20	6	20	20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			



Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	404	170
Future Volume (vph)	404	170
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3505	1568
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3505	1568
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		161
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	453	
Travel Time (s)	6.2	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.91	0.80
Heavy Vehicles (%)	3%	3%
Adj. Flow (vph)	444	213
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	444	213
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Perm	NA	Free	Perm	NA	Free	Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases		4			8		5	5	2		1	1
Permitted Phases	4		Free	8		Free				Free		
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	22.0	22.0		9.0	9.0		9.0	9.0	22.0		9.0	9.0
Total Split (s)	30.0	30.0		20.0	20.0		16.0	16.0	61.0		23.0	23.0
Total Split (%)	22.4%	22.4%		14.9%	14.9%		11.9%	11.9%	45.5%		17.2%	17.2%
Maximum Green (s)	26.0	26.0		16.0	16.0		12.0	12.0	57.0		19.0	19.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)	7.0	7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)	0	0							0			
Act Effct Green (s)	26.0	26.0	134.0		16.0	134.0		12.0	57.0	134.0		19.0
Actuated g/C Ratio	0.19	0.19	1.00		0.12	1.00		0.09	0.43	1.00		0.14
v/c Ratio	5.02	8.42	0.08		1.24dl	0.12		1.00	0.66	0.13		0.94
Control Delay	1861.7	3400.4	0.1		115.8	0.2		131.5	33.4	0.2		100.2
Queue Delay	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	1861.7	3400.4	0.1		115.8	0.2		131.5	33.4	0.2		100.2
LOS	F	F	A		F	A		F	C	A		F
Approach Delay		2176.2			70.3				39.6			
Approach LOS		F			E				D			
Queue Length 50th (ft)	~454	~520	0		~146	0		142	363	0		204
Queue Length 95th (ft)	#608	#683	0		#218	0		#228	438	0		#247
Internal Link Dist (ft)		560			982				383			
Turn Bay Length (ft)			350			250		160		235		150
Base Capacity (vph)	53	36	1615		295	1599		160	1520	1599		248
Starvation Cap Reductn	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	5.02	8.42	0.08		1.02	0.12		1.00	0.66	0.13		0.94

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 134			
Actuated Cycle Length: 134			
Natural Cycle: 65			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 8.42			
Intersection Signal Delay: 475.1		Intersection LOS: F	
Intersection Capacity Utilization 69.7%		ICU Level of Service C	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	68.0	
Total Split (%)	50.7%	
Maximum Green (s)	64.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	64.0	134.0
Actuated g/C Ratio	0.48	1.00
v/c Ratio	0.27	0.14
Control Delay	21.5	0.2
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	21.5	0.2
LOS	C	A
Approach Delay	37.0	
Approach LOS	D	
Queue Length 50th (ft)	118	0
Queue Length 95th (ft)	156	0
Internal Link Dist (ft)	373	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1674	1568
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.27	0.14

Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

dl Defacto Left Lane. Recode with 1 though lane as a left lane.

Splits and Phases: 93:

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBU	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	390	230	188	1	111	184	214	107	640	141	7	237
Future Volume (vph)	390	230	188	1	111	184	214	107	640	141	7	237
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350		0		250	160		235		150
Storage Lanes	1		1		0		1	1		1		1
Taper Length (ft)	25				25			95				25
Lane Util. Factor	0.95	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor						1.00						
Frt			0.850				0.850			0.850		
Flt Protected	0.950	0.987				0.981		0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1698	1764	1599	0	0	3506	1599	1770	3539	1583	0	1770
Flt Permitted	0.154	0.097				0.711		0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	275	173	1599	0	0	2540	1599	1770	3539	1583	0	1770
Right Turn on Red			Yes				Yes			Yes		
Satd. Flow (RTOR)			224				252			138		
Link Speed (mph)		25				25			50			
Link Distance (ft)		640				1062			463			
Travel Time (s)		17.5				29.0			6.3			
Confl. Peds. (#/hr)					1							
Peak Hour Factor	0.98	0.83	0.84	0.25	0.87	0.85	0.85	0.86	0.85	0.77	0.58	0.95
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	398	277	224	4	128	216	252	124	753	183	12	249
Shared Lane Traffic (%)	25%											
Lane Group Flow (vph)	298	377	224	0	0	348	252	124	753	183	0	261
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	R NA	Left	Left	Right	Left	Left	Right	R NA	Left
Median Width(ft)		12				12			12			
Link Offset(ft)		0				0			0			
Crosswalk Width(ft)		16				16			16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	9	15		9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru	Right	Left	Left	Thru	Right	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100	20	20	20	100	20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6	20	20	20	6	20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94				94			94			
Detector 2 Size(ft)		6				6			6			
Detector 2 Type		Cl+Ex				Cl+Ex			Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0				0.0			0.0			

Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	716	354
Future Volume (vph)	716	354
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3539	1583
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3539	1583
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		170
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.92	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%	2%
Adj. Flow (vph)	778	393
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	778	393
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBU	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Perm	NA	Free	Perm	Perm	NA	Free	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases		4				8		5	2		1	1
Permitted Phases	4		Free	8	8		Free			Free		
Detector Phase	4	4		8	8	8		5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	22.0	22.0		9.0	9.0	9.0		9.0	22.0		9.0	9.0
Total Split (s)	30.0	30.0		20.0	20.0	20.0		17.0	60.0		24.0	24.0
Total Split (%)	22.4%	22.4%		14.9%	14.9%	14.9%		12.7%	44.8%		17.9%	17.9%
Maximum Green (s)	26.0	26.0		16.0	16.0	16.0		13.0	56.0		20.0	20.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0				0.0		0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0				4.0		4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)	7.0	7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)	0	0							0			
Act Effct Green (s)	26.0	26.0	134.0			16.0	134.0	13.0	56.0	134.0		20.0
Actuated g/C Ratio	0.19	0.19	1.00			0.12	1.00	0.10	0.42	1.00		0.15
v/c Ratio	5.62	11.42	0.14			1.15	0.16	0.73	0.51	0.12		0.99
Control Delay	2131.2	4755.1	0.2			149.4	0.2	82.5	30.4	0.1		109.1
Queue Delay	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	2131.2	4755.1	0.2			149.4	0.2	82.5	30.4	0.1		109.1
LOS	F	F	A			F	A	F	C	A		F
Approach Delay		2700.6				86.7			31.2			
Approach LOS		F				F			C			
Queue Length 50th (ft)	~478	~667	0			~186	0	107	251	0		230
Queue Length 95th (ft)	#677	#809	0			#265	0	#185	289	0		#410
Internal Link Dist (ft)		560				982			383			
Turn Bay Length (ft)			350				250	160		235		150
Base Capacity (vph)	53	33	1599			303	1599	171	1478	1583		264
Starvation Cap Reductn	0	0	0			0	0	0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0	0			0	0	0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0	0			0	0	0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	5.62	11.42	0.14			1.15	0.16	0.73	0.51	0.12		0.99

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 134			
Actuated Cycle Length: 134			
Natural Cycle: 80			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 11.42			
Intersection Signal Delay: 641.8		Intersection LOS: F	
Intersection Capacity Utilization 69.7%		ICU Level of Service C	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	67.0	
Total Split (%)	50.0%	
Maximum Green (s)	63.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	63.0	134.0
Actuated g/C Ratio	0.47	1.00
v/c Ratio	0.47	0.25
Control Delay	25.3	0.4
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	25.3	0.4
LOS	C	A
Approach Delay	33.7	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	236	0
Queue Length 95th (ft)	292	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1663	1583
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.47	0.25

Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 94:

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.5

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	135	3
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	135	3
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0
Mvmt Flow	0	0	0	0	12	12	0	12	0	4	4	0	190	6

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2		
Conflicting Flow All	-	233	12	213	0	0	12	0	0	141	109	
Stage 1	-	12	-	-	-	-	-	-	-	117	-	
Stage 2	-	221	-	-	-	-	-	-	-	24	-	
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.12	-	-	4.12	-	-	7.1	6.2	
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.218	-	-	2.218	-	-	3.5	3.3	
Pot Cap-1 Maneuver	0	671	1074	1357	-	-	1607	-	-	833	950	
Stage 1	0	890	-	-	-	-	-	-	-	892	-	
Stage 2	0	724	-	-	-	-	-	-	-	999	-	
Platoon blocked, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	669	1074	1357	-	-	1607	-	-	811	950	
Mov Cap-2 Maneuver	-	669	-	-	-	-	-	-	-	811	-	
Stage 1	-	890	-	-	-	-	-	-	-	892	-	
Stage 2	-	722	-	-	-	-	-	-	-	974	-	

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	9.5	0	0.1	11.3
HCM LOS	A			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	768	1357	-	-	825	1607	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.255	-	-	-	0.029	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	11.3	0	-	-	9.5	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-	A	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1	0	-	-	0.1	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.9

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	7	2	7	1	1	2	4	0	147	4
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	7	2	7	1	1	2	4	0	147	4
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	18	4	14	4	4	4	12	0	177	11

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2	
Conflicting Flow All	241	240	6	198	0	0	8	0	0	158	105
Stage 1	34	34	-	-	-	-	-	-	-	113	-
Stage 2	207	206	-	-	-	-	-	-	-	45	-
Critical Hdwy	7.1	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25
Critical Hdwy Stg 1	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Critical Hdwy Stg 2	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Follow-up Hdwy	3.5	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345
Pot Cap-1 Maneuver	717	665	1083	1387	-	-	1612	-	-	813	941
Stage 1	987	871	-	-	-	-	-	-	-	897	-
Stage 2	800	735	-	-	-	-	-	-	-	974	-
Platoon blocked, %					-	-		-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	570	656	1083	1387	-	-	1612	-	-	785	941
Mov Cap-2 Maneuver	570	656	-	-	-	-	-	-	-	785	-
Stage 1	977	862	-	-	-	-	-	-	-	888	-
Stage 2	613	733	-	-	-	-	-	-	-	940	-

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	10.3	4.9	0.1	11.6
HCM LOS	B			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	736	1387	-	-	706	1612	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.255	0.01	-	-	0.032	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	11.6	7.6	0	-	10.3	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1	0	-	-	0.1	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.3

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	7	5	0	5	4	0	129	2
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	7	5	0	5	4	0	129	2
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	11	4	14	20	0	10	12	0	155	5

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2	
Conflicting Flow All	-	272	20	204	0	0	20	0	0	184	108
Stage 1	-	48	-	-	-	-	-	-	-	128	-
Stage 2	-	224	-	-	-	-	-	-	-	56	-
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345
Pot Cap-1 Maneuver	0	638	1064	1380	-	-	1596	-	-	781	938
Stage 1	0	859	-	-	-	-	-	-	-	881	-
Stage 2	0	722	-	-	-	-	-	-	-	961	-
Platoon blocked, %					-	-		-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	627	1064	1380	-	-	1596	-	-	758	938
Mov Cap-2 Maneuver	-	627	-	-	-	-	-	-	-	758	-
Stage 1	-	850	-	-	-	-	-	-	-	872	-
Stage 2	-	717	-	-	-	-	-	-	-	936	-

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	10.2	3.1	0.3	11.6
HCM LOS	B			B

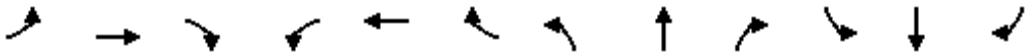
Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	706	1380	-	-	707	1596	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.228	0.01	-	-	0.021	0.006	-	-
HCM Control Delay (s)	11.6	7.6	0	-	10.2	7.3	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0.9	0	-	-	0.1	0	-	-

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Lane Configurations											
Traffic Volume (veh/h)	0	20	0	0	0	0	480	0	124	129	0
Future Volume (Veh/h)	0	20	0	0	0	0	480	0	124	129	0
Sign Control		Stop			Stop		Free			Free	
Grade		0%			0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.68	0.92	0.86	0.25	0.92	0.88	0.92	0.70	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	29	0	0	0	0	545	0	177	140	0
Pedestrians											
Lane Width (ft)											
Walking Speed (ft/s)											
Percent Blockage											
Right turn flare (veh)											
Median type							None			None	
Median storage veh)											
Upstream signal (ft)											
pX, platoon unblocked											
vC, conflicting volume	1230	1230	140	1244	1230	0	140				
vC1, stage 1 conf vol											
vC2, stage 2 conf vol											
vCu, unblocked vol	1230	1230	140	1244	1230	0	140				
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1				
tC, 2 stage (s)											
tF (s)	3.5	*2.5	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2				
p0 queue free %	100	90	100	100	100	100	62				
cM capacity (veh/h)	109	287	908	99	111	1085	1449				

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SW 1
Volume Total	29	545	177	140
Volume Left	0	545	0	0
Volume Right	0	0	177	0
cSH	287	1449	1700	1700
Volume to Capacity	0.10	0.38	0.10	0.08
Queue Length 95th (ft)	8	44	0	0
Control Delay (s)	18.9	9.0	0.0	0.0
Lane LOS	C	A		
Approach Delay (s)	18.9	6.8		0.0
Approach LOS	C			

Intersection Summary				
Average Delay	6.1			
Intersection Capacity Utilization	47.1%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

* User Entered Value

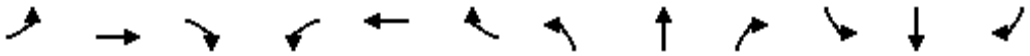


Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Traffic Volume (veh/h)	0	46	0	0	0	0	363	0	112	0	111	0
Future Volume (Veh/h)	0	46	0	0	0	0	363	0	112	0	111	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.92	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	55	0	0	0	0	422	0	140	0	156	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1000	1000	156	1028	1000	0	156			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1000	1000	156	1028	1000	0	156			0		
tC, single (s)	7.1	*4.8	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	83	100	100	100	100	70			100		
cM capacity (veh/h)	171	327	890	144	171	1085	1418			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	55	422	140	156
Volume Left	0	422	0	0
Volume Right	0	0	140	0
cSH	327	1418	1700	1700
Volume to Capacity	0.17	0.30	0.08	0.09
Queue Length 95th (ft)	15	31	0	0
Control Delay (s)	18.2	8.6	0.0	0.0
Lane LOS	C	A		
Approach Delay (s)	18.2	6.5		0.0
Approach LOS	C			

Intersection Summary				
Average Delay	6.0			
Intersection Capacity Utilization	36.8%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

* User Entered Value



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↑					↖		↗		↑	
Traffic Volume (veh/h)	0	45	0	0	0	0	385	0	105	0	113	0
Future Volume (Veh/h)	0	45	0	0	0	0	385	0	105	0	113	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.71	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	54	0	0	0	0	448	0	131	0	159	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1055	1055	159	1082	1055	0	159			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1055	1055	159	1082	1055	0	159			0		
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	84	100	100	100	100	68			100		
cM capacity (veh/h)	154	330	886	130	154	1085	1414			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	54	448	131	159
Volume Left	0	448	0	0
Volume Right	0	0	131	0
cSH	330	1414	1700	1700
Volume to Capacity	0.16	0.32	0.08	0.09
Queue Length 95th (ft)	14	34	0	0
Control Delay (s)	18.0	8.7	0.0	0.0
Lane LOS	C	A		
Approach Delay (s)	18.0	6.7		0.0
Approach LOS	C			

Intersection Summary				
Average Delay	6.2			
Intersection Capacity Utilization	38.0%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

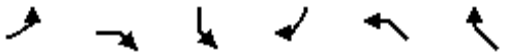
* User Entered Value

Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	531	0	30	0	1	55	0
Future Volume (Veh/h)	531	0	30	0	1	55	0
Sign Control	Free		Stop			Free	
Grade	0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.90	0.92	0.73	0.92	0.25	0.79	0.92
Hourly flow rate (vph)	590	0	41	0	0	70	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type	None					None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked					0.00		
vC, conflicting volume	70		1250	70	0		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	70		1250	70	0		
tC, single (s)	4.1		*4.5	6.2	0.0		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	2.2		*2.5	3.3	0.0		
p0 queue free %	62		85	100	0		
cM capacity (veh/h)	1537		278	993	0		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	590	41	70
Volume Left	590	41	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1537	278	1700
Volume to Capacity	0.38	0.15	0.04
Queue Length 95th (ft)	46	13	0
Control Delay (s)	8.8	20.2	0.0
Lane LOS	A	C	
Approach Delay (s)	8.8	20.2	0.0
Approach LOS		C	

Intersection Summary			
Average Delay	8.6		
Intersection Capacity Utilization	46.1%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value



Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations						
Traffic Volume (veh/h)	389	0	42	0	49	0
Future Volume (Veh/h)	389	0	42	0	49	0
Sign Control	Free		Stop		Free	
Grade	0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	423	0	56	0	67	0
Pedestrians						
Lane Width (ft)						
Walking Speed (ft/s)						
Percent Blockage						
Right turn flare (veh)						
Median type	None				None	
Median storage veh)						
Upstream signal (ft)						
pX, platoon unblocked						
vC, conflicting volume	67		913	67		
vC1, stage 1 conf vol						
vC2, stage 2 conf vol						
vCu, unblocked vol	67		913	67		
tC, single (s)	4.1		*5.0	6.2		
tC, 2 stage (s)						
tF (s)	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	72		84	100		
cM capacity (veh/h)	1522		348	997		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	423	56	67
Volume Left	423	56	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1522	348	1700
Volume to Capacity	0.28	0.16	0.04
Queue Length 95th (ft)	29	14	0
Control Delay (s)	8.3	17.3	0.0
Lane LOS	A	C	
Approach Delay (s)	8.3	17.3	0.0
Approach LOS		C	

Intersection Summary			
Average Delay	8.2		
Intersection Capacity Utilization	38.2%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

Movement	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	1	414	0	36	0	92	0
Future Volume (Veh/h)	1	414	0	36	0	92	0
Sign Control		Free		Stop		Free	
Grade		0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	450	0	48	0	126	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type		None				None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked	0.00						
vC, conflicting volume	0	126		1026	126		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	0	126		1026	126		
tC, single (s)	0.0	4.1		*4.5	6.2		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	0.0	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	0	69		86	100		
cM capacity (veh/h)	0	1448		341	924		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	450	48	126
Volume Left	450	48	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1448	341	1700
Volume to Capacity	0.31	0.14	0.07
Queue Length 95th (ft)	33	12	0
Control Delay (s)	8.6	17.3	0.0
Lane LOS	A	C	
Approach Delay (s)	8.6	17.3	0.0
Approach LOS		C	

Intersection Summary			
Average Delay	7.5		
Intersection Capacity Utilization	41.4%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	3.7
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	463	759	184
Demand Flow Rate, veh/h	481	775	184
Vehicles Circulating, veh/h	179	134	409
Vehicles Exiting, veh/h	134	459	127
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	6.1	1.3	7.6
Approach LOS	A	A	A

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	357	124	180	595	184
Cap Entry Lane, veh/h	945	1976	988	1938	751
Entry HV Adj Factor	0.963	0.962	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	344	119	176	583	184
Cap Entry, veh/h	910	1900	969	1900	751
V/C Ratio	0.378	0.063	0.182	0.307	0.245
Control Delay, s/veh	8.2	0.0	5.5	0.0	7.6
LOS	A	A	A	A	A
95th %tile Queue, veh	2	0	1	1	1

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	5.6
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	547	465	223
Demand Flow Rate, veh/h	557	474	223
Vehicles Circulating, veh/h	93	93	529
Vehicles Exiting, veh/h	93	659	54
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	8.0	0.9	9.8
Approach LOS	A	A	A

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	490	67	93	381	223
Cap Entry Lane, veh/h	1030	1938	1030	1938	666
Entry HV Adj Factor	0.981	0.980	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	481	66	91	374	223
Cap Entry, veh/h	1010	1900	1009	1900	666
V/C Ratio	0.476	0.035	0.090	0.197	0.335
Control Delay, s/veh	9.1	0.0	4.4	0.0	9.8
LOS	A	A	A	A	A
95th %tile Queue, veh	3	0	0	1	1

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	6.1
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	657	547	126
Demand Flow Rate, veh/h	663	558	126
Vehicles Circulating, veh/h	66	66	623
Vehicles Exiting, veh/h	66	683	61
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	10.3	0.5	8.5
Approach LOS	B	A	A

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	618	45	66	492	126
Cap Entry Lane, veh/h	1058	1919	1058	1938	606
Entry HV Adj Factor	0.990	0.990	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	612	45	65	482	126
Cap Entry, veh/h	1047	1900	1037	1900	606
V/C Ratio	0.584	0.024	0.062	0.254	0.208
Control Delay, s/veh	11.1	0.0	4.0	0.0	8.5
LOS	B	A	A	A	A
95th %tile Queue, veh	4	0	0	1	1

Intersection	
Int Delay, s/veh	7.3

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	391	36	34	0	152	233
Future Vol, veh/h	391	36	34	0	152	233
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	94	92	78	86	92
Heavy Vehicles, %	6	6	2	2	4	4
Mvmt Flow	425	38	37	0	177	253

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	177	177		-	0
Stage 1	177	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.46	6.26		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.46	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.554	3.354		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	804	856		-	-
Stage 1	844	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	804	856		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	804	-		-	-
Stage 1	844	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	14	0
HCM LOS	B	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	804	856	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.529	0.045	-	-
HCM Control Delay (s)	14.4	9.4	-	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	3.2	0.1	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.1

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	262	36	47	0	190	250
Future Vol, veh/h	262	36	47	0	190	250
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	53	92	81	92	92
Heavy Vehicles, %	7	7	4	4	4	4
Mvmt Flow	285	68	51	0	207	272

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	207	207		-	0
Stage 1	207	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.47	6.27		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.47	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.563	3.363		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	770	821		-	-
Stage 1	816	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	770	821		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	770	-		-	-
Stage 1	816	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	11.9	0
HCM LOS	B	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	770	821	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.37	0.083	-	-
HCM Control Delay (s)	12.4	9.8	-	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.7	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.4

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	315	56	57	0	165	469
Future Vol, veh/h	315	56	57	0	165	469
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	95	83	75	94	88	90
Heavy Vehicles, %	1	1	1	1	0	0
Mvmt Flow	332	67	76	0	188	521

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	188	188		-	0
Stage 1	188	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.41	6.21		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.41	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.509	3.309		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	803	857		-	-
Stage 1	846	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	803	857		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	803	-		-	-
Stage 1	846	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	12.1	0
HCM LOS	B	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	803	857	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.413	0.079	-	-
HCM Control Delay (s)	12.6	9.6	-	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	2	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.4

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	5	10	22	538	376	6
Future Vol, veh/h	5	10	22	538	376	6
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	5	11	24	585	409	7

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1046	413	416	0	-	0
Stage 1	413	-	-	-	-	-
Stage 2	633	-	-	-	-	-
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	253	639	1143	-	-	-
Stage 1	668	-	-	-	-	-
Stage 2	529	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	245	639	1143	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	245	-	-	-	-	-
Stage 1	647	-	-	-	-	-
Stage 2	529	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	14	0.3	0
HCM LOS	B		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1143	-	416	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.021	-	0.039	-	-
HCM Control Delay (s)	8.2	0	14	-	-
HCM Lane LOS	A	A	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0.1	-	0.1	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.3

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	12	3	3	422	360	18
Future Vol, veh/h	12	3	3	422	360	18
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	13	3	3	459	391	20

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	866	401	411	0	-	0
Stage 1	401	-	-	-	-	-
Stage 2	465	-	-	-	-	-
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	324	649	1148	-	-	-
Stage 1	676	-	-	-	-	-
Stage 2	632	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	323	649	1148	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	323	-	-	-	-	-
Stage 1	673	-	-	-	-	-
Stage 2	632	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	15.5	0.1	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1148	-	359	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.003	-	0.045	-	-
HCM Control Delay (s)	8.1	0	15.5	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	0.1	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.2

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	6	3	1	469	524	18
Future Vol, veh/h	6	3	1	469	524	18
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	7	3	1	510	570	20

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1092	580	590	0	-	0
Stage 1	580	-	-	-	-	-
Stage 2	512	-	-	-	-	-
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	237	514	985	-	-	-
Stage 1	560	-	-	-	-	-
Stage 2	602	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	237	514	985	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	237	-	-	-	-	-
Stage 1	559	-	-	-	-	-
Stage 2	602	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	17.9	0	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	985	-	289	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.001	-	0.034	-	-
HCM Control Delay (s)	8.7	0	17.9	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	0.1	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.1

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	323	0	249	164	208	106
Future Vol, veh/h	323	0	249	164	208	106
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	351	0	271	178	226	115

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	271	271
Stage 1	-	-	271	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	718	768
Stage 1	-	-	775	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	718	768
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	718	-
Stage 1	-	-	775	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	11.7
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	718	768
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.315	0.15
HCM Control Delay (s)	-	-	12.3	10.5
HCM Lane LOS	-	-	B	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	1.3	0.5

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.4

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	126	0	300	65	122	107
Future Vol, veh/h	126	0	300	65	122	107
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	137	0	326	71	133	116

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	326	326
Stage 1	-	-	326	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	668	715
Stage 1	-	-	731	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	668	715
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	668	-
Stage 1	-	-	731	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	11.4
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	668	715
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.199	0.163
HCM Control Delay (s)	-	-	11.7	11
HCM Lane LOS	-	-	B	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0.7	0.6

Intersection	
Int Delay, s/veh	3.1

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	78	0	520	38	78	87
Future Vol, veh/h	78	0	520	38	78	87
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	85	0	565	41	85	95

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	565	565
Stage 1	-	-	565	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	486	524
Stage 1	-	-	569	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	486	524
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	486	-
Stage 1	-	-	569	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	13.7
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	486	524
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.174	0.18
HCM Control Delay (s)	-	-	14	13.4
HCM Lane LOS	-	-	B	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0.6	0.7

Intersection	
Int Delay, s/veh	3.8

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	1	1	1	165	106	1
Future Vol, veh/h	1	1	1	165	106	1
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	1	1	1	179	115	1

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	180	0	-	0	94	91
Stage 1	-	-	-	-	91	-
Stage 2	-	-	-	-	3	-
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	1396	-	-	-	906	967
Stage 1	-	-	-	-	933	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1396	-	-	-	905	967
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	905	-
Stage 1	-	-	-	-	932	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	3.8	0	9.6
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1396	-	906
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.001	-	0.128
HCM Control Delay (s)	-	-	7.6	0	9.6
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.4

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.9

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	1	0	1	64	77	1
Future Vol, veh/h	1	0	1	64	77	1
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	1	0	1	70	84	1

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	71	0	-	0	38	36
Stage 1	-	-	-	-	36	-
Stage 2	-	-	-	-	2	-
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	1529	-	-	-	974	1037
Stage 1	-	-	-	-	986	-
Stage 2	-	-	-	-	1021	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1529	-	-	-	973	1037
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	973	-
Stage 1	-	-	-	-	985	-
Stage 2	-	-	-	-	1021	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	7.4	0	9
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1529	-	974
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.001	-	0.087
HCM Control Delay (s)	-	-	7.4	0	9
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.3

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.2

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	1	1	1	39	55	1
Future Vol, veh/h	1	1	1	39	55	1
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	1	1	1	42	60	1

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	43	0	-	0	25	22
Stage 1	-	-	-	-	22	-
Stage 2	-	-	-	-	3	-
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	1566	-	-	-	991	1055
Stage 1	-	-	-	-	1001	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1566	-	-	-	990	1055
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	990	-
Stage 1	-	-	-	-	1000	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	3.7	0	8.9
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1566	-	991
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.001	-	0.061
HCM Control Delay (s)	-	-	7.3	0	8.9
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.2

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.3

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	4	0	0	5	7	6
Future Vol, veh/h	4	0	0	5	7	6
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	4	0	0	5	8	7

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	5	0	-	0	11	3
Stage 1	-	-	-	-	3	-
Stage 2	-	-	-	-	8	-
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	1616	-	-	-	1009	1081
Stage 1	-	-	-	-	1020	-
Stage 2	-	-	-	-	1015	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1616	-	-	-	1007	1081
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	1007	-
Stage 1	-	-	-	-	1018	-
Stage 2	-	-	-	-	1015	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1616	-	-	-	1040
HCM Lane V/C Ratio	0.003	-	-	-	0.014
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.8

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	3	0	0	3	3	2
Future Vol, veh/h	3	0	0	3	3	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	3	0	0	3	3	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	3	0	-	0	8	2
Stage 1	-	-	-	-	2	-
Stage 2	-	-	-	-	6	-
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	1619	-	-	-	1013	1082
Stage 1	-	-	-	-	1021	-
Stage 2	-	-	-	-	1017	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1619	-	-	-	1011	1082
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	1011	-
Stage 1	-	-	-	-	1019	-
Stage 2	-	-	-	-	1017	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1619	-	-	-	1038
HCM Lane V/C Ratio	0.002	-	-	-	0.005
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.9

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	3	0	0	2	1	2
Future Vol, veh/h	3	0	0	2	1	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	3	0	0	2	1	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	2	0	-	0	7	1
Stage 1	-	-	-	-	1	-
Stage 2	-	-	-	-	6	-
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	1620	-	-	-	1014	1084
Stage 1	-	-	-	-	1022	-
Stage 2	-	-	-	-	1017	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1620	-	-	-	1012	1084
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	1012	-
Stage 1	-	-	-	-	1020	-
Stage 2	-	-	-	-	1017	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.4
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1620	-	-	-	1059
HCM Lane V/C Ratio	0.002	-	-	-	0.003
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.4
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.5

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	359	0	535	12	15	491
Future Vol, veh/h	1	359	0	535	12	15	491
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	86	92	89	63	67	83
Heavy Vehicles, %	4	4	2	2	2	1	1
Mvmt Flow	4	417	0	601	19	22	592

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	601	-
Stage 1	-	-	601	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.41	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.41	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.509	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	465	0
Stage 1	-	0	549	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	465	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	465	-
Stage 1	-	-	549	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	13.1
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	465	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.048	-
HCM Control Delay (s)	-	13.1	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.2	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.7

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	577	0	375	37	26	489
Future Vol, veh/h	1	577	0	375	37	26	489
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	82	92	79	57	83	87
Heavy Vehicles, %	2	2	2	5	5	2	2
Mvmt Flow	4	704	0	475	65	31	562

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	475	-
Stage 1	-	-	475	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	548	0
Stage 1	-	0	626	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	548	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	548	-
Stage 1	-	-	626	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	12
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	548	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.057	-
HCM Control Delay (s)	-	12	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.2	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	2

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	440	0	409	31	1	55	372
Future Vol, veh/h	440	0	409	31	1	55	372
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	Free	-	-	Free
Storage Length	0	-	-	0	-	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	84	75	25	63	87
Heavy Vehicles, %	2	2	0	0	2	2	2
Mvmt Flow	478	0	487	41	4	87	428

Major/Minor	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	-	0	0	487	-
Stage 1	-	-	0	487	-
Stage 2	-	-	0	0	-
Critical Hdwy	-	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	0	540	0
Stage 1	-	0	0	618	0
Stage 2	-	0	0	-	0
Platoon blocked, %	-		-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	0	540	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	0	540	-
Stage 1	-	-	0	618	-
Stage 2	-	-	0	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	12.9
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	540	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.162	-
HCM Control Delay (s)	-	12.9	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.6	-

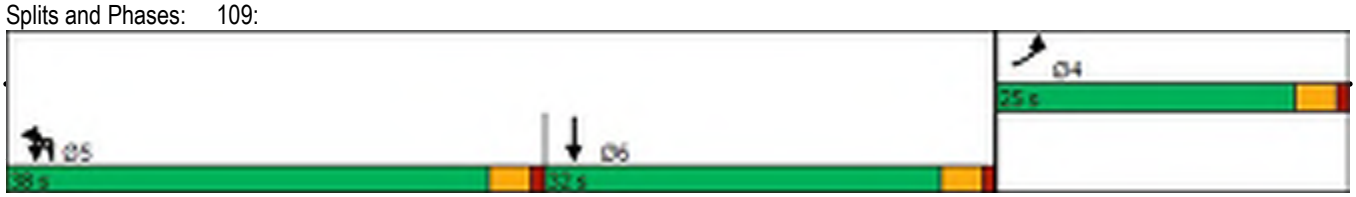
Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	274	0	1	359	0	310	214
Future Volume (vph)	274	0	1	359	0	310	214
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Ped Bike Factor							
Frt						0.943	
Flt Protected	0.950			0.950			
Satd. Flow (prot)	1770	0	0	1770	0	3273	0
Flt Permitted	0.950			0.950			
Satd. Flow (perm)	1770	0	0	1770	0	3273	0
Right Turn on Red		Yes					Yes
Satd. Flow (RTOR)						140	
Link Speed (mph)	25				45	45	
Link Distance (ft)	274				187	319	
Travel Time (s)	7.5				2.8	4.8	
Confl. Peds. (#/hr)		1					
Peak Hour Factor	0.88	0.92	0.92	0.82	0.92	0.81	0.91
Heavy Vehicles (%)	2%	2%	2%	2%	2%	4%	4%
Adj. Flow (vph)	311	0	1	438	0	383	235
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	311	0	0	439	0	618	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	12				12	12	
Link Offset(ft)	0				0	0	
Crosswalk Width(ft)	16				16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15	9	9	15			9
Number of Detectors	1		1	1		2	
Detector Template	Left		Left	Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20		20	20		100	
Trailing Detector (ft)	0		0	0		0	
Detector 1 Position(ft)	0		0	0		0	
Detector 1 Size(ft)	20		20	20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot		Prot	Prot		NA	
Protected Phases	4		5	5		6	
Permitted Phases							

Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Detector Phase	4		5	5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0		5.0	5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0		9.0	9.0		9.0	
Total Split (s)	25.0		38.0	38.0		32.0	
Total Split (%)	26.3%		40.0%	40.0%		33.7%	
Maximum Green (s)	21.0		34.0	34.0		28.0	
Yellow Time (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0		1.0	1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0			0.0		0.0	
Total Lost Time (s)	4.0			4.0		4.0	
Lead/Lag			Lead	Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?			Yes	Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
Recall Mode	Max		Max	Max		Max	
Act Effct Green (s)	21.0			34.0		28.0	
Actuated g/C Ratio	0.22			0.36		0.29	
v/c Ratio	0.80			0.69		0.58	
Control Delay	51.5			32.9		24.2	
Queue Delay	0.0			0.0		0.0	
Total Delay	51.5			32.9		24.2	
LOS	D			C		C	
Approach Delay	51.5				32.9	24.2	
Approach LOS	D				C	C	
Queue Length 50th (ft)	178			223		127	
Queue Length 95th (ft)	#298			292		156	
Internal Link Dist (ft)	194				107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)	391			633		1063	
Starvation Cap Reductn	0			0		0	
Spillback Cap Reductn	0			0		0	
Storage Cap Reductn	0			0		0	
Reduced v/c Ratio	0.80			0.69		0.58	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 95			
Actuated Cycle Length: 95			
Natural Cycle: 50			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.80			
Intersection Signal Delay: 33.2		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 60.6%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 109:



Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	255	0	338	0	505	241
Future Volume (vph)	1	255	0	338	0	505	241
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.947	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1787	0	1770	0	3319	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1787	0	1770	0	3319	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						96	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.25	0.69	0.92	0.80	0.92	0.97	0.85
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	1%	2%	2%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	4	370	0	423	0	521	284
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	374	0	423	0	805	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	32.0	32.0		40.0		38.0	
Total Split (%)	29.1%	29.1%		36.4%		34.5%	
Maximum Green (s)	28.0	28.0		36.0		34.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		28.0		36.0		34.0	
Actuated g/C Ratio		0.25		0.33		0.31	
v/c Ratio		0.82		0.73		0.74	
Control Delay		55.1		41.4		34.5	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		55.1		41.4		34.5	
LOS		E		D		C	
Approach Delay		55.1			41.4	34.5	
Approach LOS		E			D	C	
Queue Length 50th (ft)		250		262		236	
Queue Length 95th (ft)		258		324		310	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		454		579		1092	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.82		0.73		0.74	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 50			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.82			
Intersection Signal Delay: 41.1		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 64.6%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

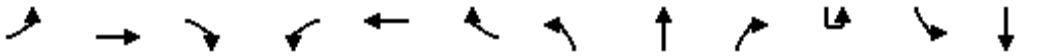
Splits and Phases: 108:

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	170	0	303	0	585	241
Future Volume (vph)	1	170	0	303	0	585	241
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.956	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1770	0	1770	0	3383	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1770	0	1770	0	3383	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						78	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	1	185	0	329	0	636	262
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	186	0	329	0	898	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	R NA	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	20.0	20.0		33.0		42.0	
Total Split (%)	21.1%	21.1%		34.7%		44.2%	
Maximum Green (s)	16.0	16.0		29.0		38.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		16.0		29.0		38.0	
Actuated g/C Ratio		0.17		0.31		0.40	
v/c Ratio		0.62		0.61		0.64	
Control Delay		46.9		33.9		23.4	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		46.9		33.9		23.4	
LOS		D		C		C	
Approach Delay		46.9			33.9	23.4	
Approach LOS		D			C	C	
Queue Length 50th (ft)		105		168		206	
Queue Length 95th (ft)		177		261		272	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		298		540		1400	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.62		0.61		0.64	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 95			
Actuated Cycle Length: 95			
Natural Cycle: 45			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.64			
Intersection Signal Delay: 28.9		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 60.1%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 109:



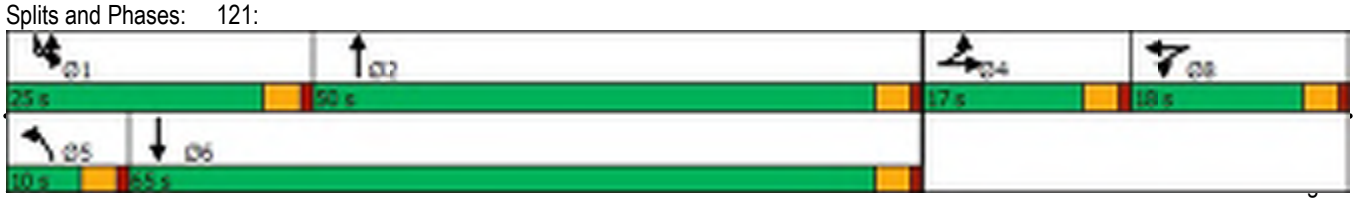
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	62	38	13	68	18	477	4	872	146	2	196	532
Future Volume (vph)	62	38	13	68	18	477	4	872	146	2	196	532
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110	140		240		295	
Storage Lanes	1		0	0		1	1		0		1	
Taper Length (ft)	100			25			25				100	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt		0.961				0.850		0.975				0.989
Flt Protected	0.950				0.965		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1719	1739	0	0	1798	1583	1787	3485	0	0	1770	3500
Flt Permitted	0.950				0.965		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1719	1739	0	0	1798	1583	1787	3485	0	0	1770	3500
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		13				466		26				11
Link Speed (mph)		25			25			45				45
Link Distance (ft)		311			498			800				627
Travel Time (s)		8.5			13.6			12.1				9.5
Peak Hour Factor	0.81	0.55	0.55	0.65	0.47	0.89	1.00	0.98	0.83	0.25	0.88	0.88
Heavy Vehicles (%)	5%	5%	5%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	77	69	24	105	38	536	4	890	176	8	223	605
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	77	93	0	0	143	536	4	1066	0	0	231	651
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		12			12			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Thru		Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Protected Phases	4	4		8	8		5	2		1	1	6

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	23
Future Volume (vph)	23
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	0
Storage Lanes	0
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	0.95
Frt	
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	0
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	0
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Peak Hour Factor	0.50
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	46
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	0
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	
Detector Template	
Leading Detector (ft)	
Trailing Detector (ft)	
Detector 1 Position(ft)	
Detector 1 Size(ft)	
Detector 1 Type	
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	
Detector 1 Queue (s)	
Detector 1 Delay (s)	
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	
Turn Type	
Protected Phases	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0
Total Split (s)	17.0	17.0		18.0	18.0		10.0	50.0		25.0	25.0	65.0
Total Split (%)	15.5%	15.5%		16.4%	16.4%		9.1%	45.5%		22.7%	22.7%	59.1%
Maximum Green (s)	13.0	13.0		14.0	14.0		6.0	46.0		21.0	21.0	61.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Act Effct Green (s)	13.0	13.0			14.0	110.0	6.0	46.0			21.0	61.0
Actuated g/C Ratio	0.12	0.12			0.13	1.00	0.05	0.42			0.19	0.55
v/c Ratio	0.38	0.43			0.63	0.34	0.04	0.72			0.69	0.33
Control Delay	50.8	45.4			58.6	0.6	50.2	29.5			53.0	13.7
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0
Total Delay	50.8	45.4			58.6	0.6	50.2	29.5			53.0	13.7
LOS	D	D			E	A	D	C			D	B
Approach Delay		47.9			12.8			29.6				24.0
Approach LOS		D			B			C				C
Queue Length 50th (ft)	51	53			97	0	3	317			153	123
Queue Length 95th (ft)	89	59			80	0	15	396			233	156
Internal Link Dist (ft)		231			418			720				547
Turn Bay Length (ft)	50					110	140				295	
Base Capacity (vph)	203	216			228	1583	97	1472			337	1945
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Reduced v/c Ratio	0.38	0.43			0.63	0.34	0.04	0.72			0.69	0.33

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.72			
Intersection Signal Delay: 24.9		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 61.1%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

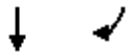
Splits and Phases: 121:



Lane Group	SBR
Permitted Phases	
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Act Effct Green (s)	
Actuated g/C Ratio	
v/c Ratio	
Control Delay	
Queue Delay	
Total Delay	
LOS	
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	
Queue Length 95th (ft)	
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	
Base Capacity (vph)	
Starvation Cap Reductn	
Spillback Cap Reductn	
Storage Cap Reductn	
Reduced v/c Ratio	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	23	27	19	70	23	282	1	13	703	98	1	292
Future Volume (vph)	23	27	19	70	23	282	1	13	703	98	1	292
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.945				0.850			0.980			
Flt Protected	0.950				0.965			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1703	1694	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Flt Permitted	0.950				0.965			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1703	1694	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		20				448			17			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.69	0.59	0.71	0.59	0.50	0.63	0.25	0.46	0.93	0.83	0.25	0.79
Heavy Vehicles (%)	6%	6%	6%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	33	46	27	119	46	448	4	28	756	118	4	370
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	33	73	0	0	165	448	0	32	874	0	0	374
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1

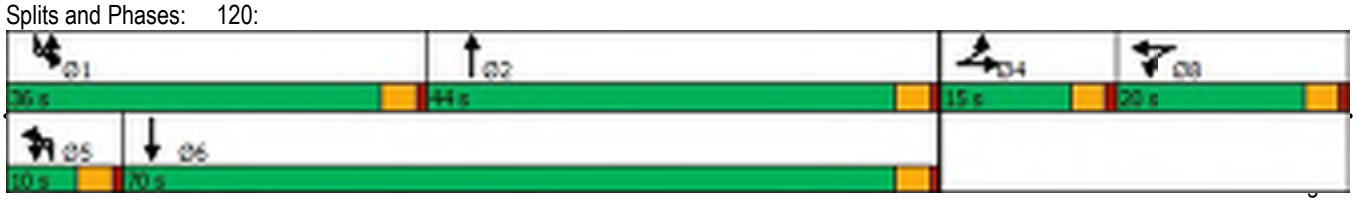


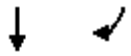
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	717	46
Future Volume (vph)	717	46
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.991	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3507	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3507	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	10	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%	2%
Adj. Flow (vph)	779	51
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	830	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		20.0	20.0		10.0	10.0	44.0		36.0	36.0
Total Split (%)	13.0%	13.0%		17.4%	17.4%		8.7%	8.7%	38.3%		31.3%	31.3%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		16.0	16.0		6.0	6.0	40.0		32.0	32.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			16.0	115.0		6.0	40.0			32.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.14	1.00		0.05	0.35			0.28
v/c Ratio	0.20	0.41			0.66	0.28		0.34	0.71			0.76
Control Delay	51.3	43.7			60.6	0.4		63.1	35.7			49.4
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	51.3	43.7			60.6	0.4		63.1	35.7			49.4
LOS	D	D			E	A		E	D			D
Approach Delay		46.1			16.6				36.7			
Approach LOS		D			B				D			
Queue Length 50th (ft)	23	37			117	0		23	287			254
Queue Length 95th (ft)	42	50			100	0		29	361			310
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	162	180			250	1583		93	1229			492
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.20	0.41			0.66	0.28		0.34	0.71			0.76

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 115			
Actuated Cycle Length: 115			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.76			
Intersection Signal Delay: 27.8		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 60.5%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 120:





Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	70.0	
Total Split (%)	60.9%	
Maximum Green (s)	66.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	66.0	
Actuated g/C Ratio	0.57	
v/c Ratio	0.41	
Control Delay	14.3	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	14.3	
LOS	B	
Approach Delay	25.2	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	168	
Queue Length 95th (ft)	213	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	2016	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.41	

Intersection Summary

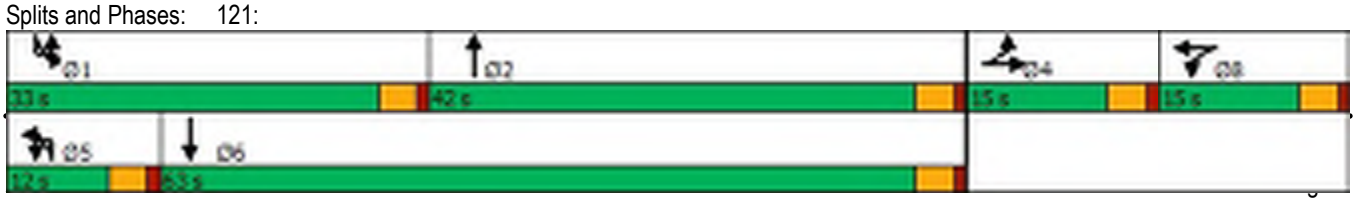
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	40	22	6	36	25	205	1	7	534	43	1	235
Future Volume (vph)	40	22	6	36	25	205	1	7	534	43	1	235
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.956				0.850			0.985			
Flt Protected	0.950				0.974			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1805	1816	0	0	1832	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.974			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1805	1816	0	0	1832	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		12				247			12			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.71	0.75	0.50	0.75	0.60	0.83	0.25	0.50	0.94	0.71	0.25	0.86
Heavy Vehicles (%)	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	56	29	12	48	42	247	4	14	568	61	4	273
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	56	41	0	0	90	247	0	18	629	0	0	277
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1

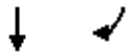
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	722	35
Future Volume (vph)	722	35
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.990	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3539	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3539	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	11	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.87	0.61
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	830	57
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	887	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		15.0	15.0		12.0	12.0	42.0		33.0	33.0
Total Split (%)	14.3%	14.3%		14.3%	14.3%		11.4%	11.4%	40.0%		31.4%	31.4%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		8.0	8.0	38.0		29.0	29.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			11.0	105.0		8.0	38.0			29.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.10	1.00		0.08	0.36			0.28
v/c Ratio	0.30	0.20			0.47	0.15		0.13	0.49			0.56
Control Delay	48.0	35.9			53.0	0.2		47.8	27.1			37.8
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	48.0	35.9			53.0	0.2		47.8	27.1			37.8
LOS	D	D			D	A		D	C			D
Approach Delay		42.9			14.3				27.6			
Approach LOS		D			B				C			
Queue Length 50th (ft)	35	18			58	0		12	167			159
Queue Length 95th (ft)	59	41			71	0		19	221			232
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	189	200			191	1599		136	1281			493
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.30	0.20			0.47	0.15		0.13	0.49			0.56

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 105			
Actuated Cycle Length: 105			
Natural Cycle: 55			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.56			
Intersection Signal Delay: 22.2		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 49.2%		ICU Level of Service A	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 121:





Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	63.0	
Total Split (%)	60.0%	
Maximum Green (s)	59.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	59.0	
Actuated g/C Ratio	0.56	
v/c Ratio	0.45	
Control Delay	14.1	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	14.1	
LOS	B	
Approach Delay	19.8	
Approach LOS	B	
Queue Length 50th (ft)	170	
Queue Length 95th (ft)	207	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	1993	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.45	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	371	179	130	155	129	176	29	106	1065	216	1	176
Future Volume (vph)	371	179	130	155	129	176	29	106	1065	216	1	176
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.937			0.942					0.850		
Flt Protected	0.950				0.984			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1770	0	0	3313	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Flt Permitted	0.950				0.984			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1770	0	0	3310	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		32			95					137		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		594			594				463			
Travel Time (s)		16.2			16.2				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				2								
Peak Hour Factor	0.93	0.86	0.87	0.86	0.84	0.84	0.59	0.77	0.92	0.88	0.25	0.72
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	399	208	149	180	154	210	49	138	1158	245	4	244
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	399	357	0	0	544	0	0	187	1158	245	0	248
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			

Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	460	181
Future Volume (vph)	460	181
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3505	1568
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3505	1568
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		150
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.91	0.80
Heavy Vehicles (%)	3%	3%
Adj. Flow (vph)	505	226
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	505	226
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	8.0	8.0		8.0	8.0		7.0	7.0	10.0		7.0	7.0
Minimum Split (s)	22.0	22.0		12.0	12.0		22.0	22.0	22.0		11.0	11.0
Total Split (s)	25.0	59.0		34.0	34.0		29.0	29.0	54.0		22.0	22.0
Total Split (%)	18.5%	43.7%		25.2%	25.2%		21.5%	21.5%	40.0%		16.3%	16.3%
Maximum Green (s)	21.0	55.0		30.0	30.0		25.0	25.0	50.0		18.0	18.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	55.0			30.0			25.0	50.0	135.0		18.0
Actuated g/C Ratio	0.16	0.41			0.22			0.19	0.37	1.00		0.13
v/c Ratio	0.74	0.48			0.67			0.57	0.88	0.15		1.06
Control Delay	63.6	29.3			44.0			57.6	48.3	0.2		131.6
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	63.6	29.3			44.0			57.6	48.3	0.2		131.6
LOS	E	C			D			E	D	A		F
Approach Delay		47.4			44.0				42.0			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	174	208			192			151	494	0		~239
Queue Length 95th (ft)	232	282			232			193	591	0		#288
Internal Link Dist (ft)		514			514				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	539	740			810			330	1323	1599		233
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.74	0.48			0.67			0.57	0.88	0.15		1.06

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 135			
Actuated Cycle Length: 135			
Natural Cycle: 90			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.06			
Intersection Signal Delay: 46.1		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 83.7%		ICU Level of Service E	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	10.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	47.0	
Total Split (%)	34.8%	
Maximum Green (s)	43.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	43.0	135.0
Actuated g/C Ratio	0.32	1.00
v/c Ratio	0.45	0.14
Control Delay	38.2	0.2
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	38.2	0.2
LOS	D	A
Approach Delay	53.1	
Approach LOS	D	
Queue Length 50th (ft)	185	0
Queue Length 95th (ft)	239	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1116	1568
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.45	0.14

Intersection Summary

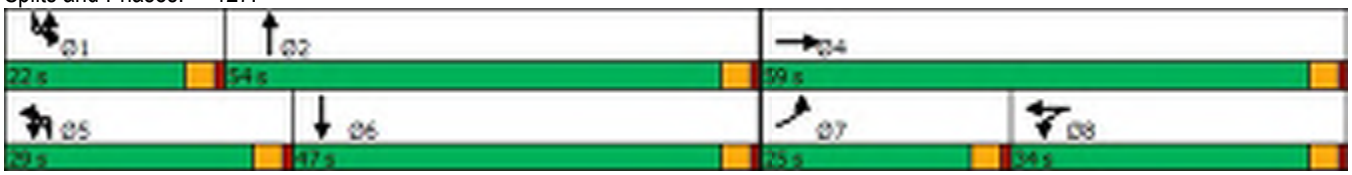
Analysis Period (min) 15

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

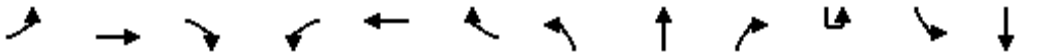
! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	415	244	205	121	196	228	120	718	157	7	253	781
Future Volume (vph)	415	244	205	121	196	228	120	718	157	7	253	781
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250	160		235		150	
Storage Lanes	2		1	0		1	1		1		1	
Taper Length (ft)	25			25			95				25	
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.932			0.937				0.850			
Flt Protected	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	3467	1745	0	0	3312	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Flt Permitted	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	3467	1745	0	0	3311	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		38			120				123			
Link Speed (mph)		25			25			50				50
Link Distance (ft)		634			645			464				544
Travel Time (s)		17.3			17.6			6.3				7.4
Confl. Peds. (#/hr)				1								
Peak Hour Factor	0.98	0.83	0.84	0.87	0.85	0.85	0.86	0.85	0.77	0.58	0.95	0.92
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	423	294	244	139	231	268	140	845	204	12	266	849
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	423	538	0	0	638	0	140	845	204	0	278	849
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		24			24			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2		1	2	1	1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	100	20	20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	6	20	20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	377
Future Volume (vph)	377
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	140
Storage Lanes	1
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	1.00
Ped Bike Factor	
Frt	0.850
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	1583
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	1583
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	159
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Confl. Peds. (#/hr)	
Peak Hour Factor	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	419
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	419
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	1
Detector Template	Right
Leading Detector (ft)	20
Trailing Detector (ft)	0
Detector 1 Position(ft)	0
Detector 1 Size(ft)	20
Detector 1 Type	Cl+Ex
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	NA	Free	Prot	Prot	NA
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	2		1	1	6
Permitted Phases		4!							Free			
Detector Phase	7	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	22.0		9.0	9.0	22.0
Total Split (s)	31.0	66.0		35.0	35.0		25.0	45.0		29.0	29.0	49.0
Total Split (%)	22.1%	47.1%		25.0%	25.0%		17.9%	32.1%		20.7%	20.7%	35.0%
Maximum Green (s)	27.0	62.0		31.0	31.0		21.0	41.0		25.0	25.0	45.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Walk Time (s)		7.0						7.0				7.0
Flash Dont Walk (s)		11.0						11.0				11.0
Pedestrian Calls (#/hr)		0						0				0
Act Effct Green (s)	27.0	62.0			31.0		21.0	41.0	140.0		25.0	45.0
Actuated g/C Ratio	0.19	0.44			0.22		0.15	0.29	1.00		0.18	0.32
v/c Ratio	0.63	0.68			0.77		0.53	0.82	0.13		0.88	0.75
Control Delay	56.8	33.9			48.5		63.0	53.5	0.2		83.8	47.3
Queue Delay	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Delay	56.8	33.9			48.5		63.0	53.5	0.2		83.8	47.3
LOS	E	C			D		E	D	A		F	D
Approach Delay		44.0			48.5			45.5				41.1
Approach LOS		D			D			D				D
Queue Length 50th (ft)	184	360			238		119	377	0		250	363
Queue Length 95th (ft)	242	434			286		183	425	0		#410	442
Internal Link Dist (ft)		554			565			384				464
Turn Bay Length (ft)							160		235		150	
Base Capacity (vph)	668	793			826		265	1036	1583		316	1137
Starvation Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Reduced v/c Ratio	0.63	0.68			0.77		0.53	0.82	0.13		0.88	0.75

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 140			
Actuated Cycle Length: 140			
Natural Cycle: 70			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.88			
Intersection Signal Delay: 44.0		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 89.2%		ICU Level of Service E	

Lane Group	SBR
Turn Type	Free
Protected Phases	
Permitted Phases	Free
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Walk Time (s)	
Flash Dont Walk (s)	
Pedestrian Calls (#/hr)	
Act Effct Green (s)	140.0
Actuated g/C Ratio	1.00
v/c Ratio	0.26
Control Delay	0.4
Queue Delay	0.0
Total Delay	0.4
LOS	A
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	0
Queue Length 95th (ft)	0
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	140
Base Capacity (vph)	1583
Starvation Cap Reductn	0
Spillback Cap Reductn	0
Storage Cap Reductn	0
Reduced v/c Ratio	0.26

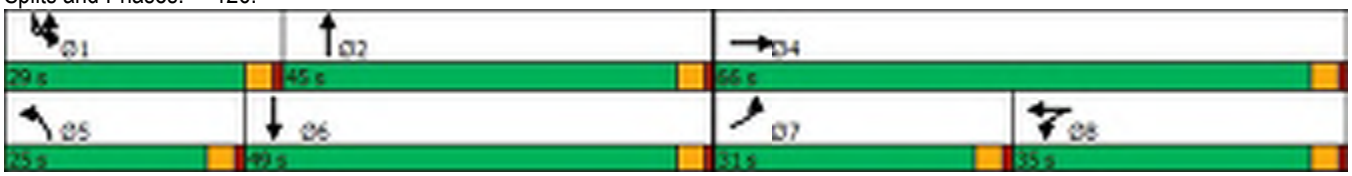
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 126:

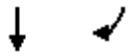


Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	234	115	154	100	121	201	2	101	621	95	4	242
Future Volume (vph)	234	115	154	100	121	201	2	101	621	95	4	242
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00			1.00				
Frt		0.914			0.932					0.850		
Flt Protected	0.950				0.986			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1729	0	0	3285	0	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.986			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1729	0	0	3283	0	0	1785	3574	1599	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		65			152					148		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		640			1062				463			
Travel Time (s)		17.5			29.0				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				1				2				
Peak Hour Factor	0.87	0.87	0.87	0.68	0.91	0.86	0.50	0.80	0.89	0.75	0.50	0.93
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	269	132	177	147	133	234	4	126	698	127	8	260
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	269	309	0	0	514	0	0	130	698	127	0	268
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			

Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	771	396
Future Volume (vph)	771	396
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3574	1599
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3574	1599
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		180
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.94	0.97
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	820	408
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	820	408
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	9.0	22.0		9.0	9.0
Total Split (s)	25.0	55.0		30.0	30.0		20.0	20.0	40.0		30.0	30.0
Total Split (%)	20.0%	44.0%		24.0%	24.0%		16.0%	16.0%	32.0%		24.0%	24.0%
Maximum Green (s)	21.0	51.0		26.0	26.0		16.0	16.0	36.0		26.0	26.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	51.0			26.0			16.0	36.0	125.0		26.0
Actuated g/C Ratio	0.17	0.41			0.21			0.13	0.29	1.00		0.21
v/c Ratio	0.46	0.42			0.64			0.57	0.68	0.08		0.72
Control Delay	49.9	22.4			35.5			61.9	43.3	0.1		58.4
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	49.9	22.4			35.5			61.9	43.3	0.1		58.4
LOS	D	C			D			E	D	A		E
Approach Delay		35.2			35.5				40.1			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	102	137			142			100	263	0		204
Queue Length 95th (ft)	140	205			203			148	327	0		#304
Internal Link Dist (ft)		560			982				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	582	743			803			228	1029	1599		371
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.46	0.42			0.64			0.57	0.68	0.08		0.72

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 125			
Actuated Cycle Length: 125			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.72			
Intersection Signal Delay: 34.3		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 72.3%		ICU Level of Service C	



Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	50.0	
Total Split (%)	40.0%	
Maximum Green (s)	46.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	46.0	125.0
Actuated g/C Ratio	0.37	1.00
v/c Ratio	0.62	0.26
Control Delay	35.0	0.4
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	35.0	0.4
LOS	C	A
Approach Delay	29.7	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	284	0
Queue Length 95th (ft)	353	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1315	1599
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.62	0.26

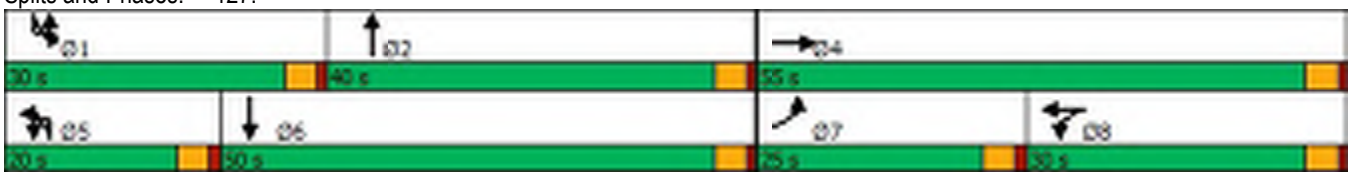
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



Intersection	
Int Delay, s/veh	5.9

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	155	3
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	155	3
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0
Mvmt Flow	0	0	0	0	12	12	0	12	0	4	4	0	218	6

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2		
Conflicting Flow All	-	245	12	225	0	0	12	0	0	147	115	
Stage 1	-	12	-	-	-	-	-	-	-	123	-	
Stage 2	-	233	-	-	-	-	-	-	-	24	-	
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.12	-	-	4.12	-	-	7.1	6.2	
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.218	-	-	2.218	-	-	3.5	3.3	
Pot Cap-1 Maneuver	0	661	1074	1344	-	-	1607	-	-	826	943	
Stage 1	0	890	-	-	-	-	-	-	-	886	-	
Stage 2	0	716	-	-	-	-	-	-	-	999	-	
Platoon blocked, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	659	1074	1344	-	-	1607	-	-	804	943	
Mov Cap-2 Maneuver	-	659	-	-	-	-	-	-	-	804	-	
Stage 1	-	890	-	-	-	-	-	-	-	886	-	
Stage 2	-	714	-	-	-	-	-	-	-	974	-	

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	9.5	0	0.1	11.7
HCM LOS	A			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	762	1344	-	-	818	1607	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.294	-	-	-	0.029	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	11.7	0	-	-	9.5	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-	A	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.2	0	-	-	0.1	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.1

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	9	2	8	1	1	2	4	0	163	4
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	9	2	8	1	1	2	4	0	163	4
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	24	4	16	4	4	4	12	0	196	11

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2	
Conflicting Flow All	268	270	6	224	0	0	8	0	0	178	118
Stage 1	38	38	-	-	-	-	-	-	-	126	-
Stage 2	230	232	-	-	-	-	-	-	-	52	-
Critical Hdwy	7.1	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25
Critical Hdwy Stg 1	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Critical Hdwy Stg 2	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Follow-up Hdwy	3.5	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345
Pot Cap-1 Maneuver	689	640	1083	1357	-	-	1612	-	-	789	926
Stage 1	982	867	-	-	-	-	-	-	-	883	-
Stage 2	777	716	-	-	-	-	-	-	-	966	-
Platoon blocked, %					-	-		-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	530	630	1083	1357	-	-	1612	-	-	755	926
Mov Cap-2 Maneuver	530	630	-	-	-	-	-	-	-	755	-
Stage 1	970	857	-	-	-	-	-	-	-	872	-
Stage 2	574	714	-	-	-	-	-	-	-	925	-

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	10.6	5.1	0.1	12
HCM LOS	B			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	719	1357	-	-	671	1612	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.288	0.012	-	-	0.041	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	12	7.7	0	-	10.6	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.2	0	-	-	0.1	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.4

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	8	5	0	5	4	0	142	2
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	8	5	0	5	4	0	142	2
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	11	4	16	20	0	10	12	0	171	5

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2	
Conflicting Flow All	-	298	20	226	0	0	20	0	0	199	119
Stage 1	-	52	-	-	-	-	-	-	-	139	-
Stage 2	-	246	-	-	-	-	-	-	-	60	-
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345
Pot Cap-1 Maneuver	0	617	1064	1354	-	-	1596	-	-	764	925
Stage 1	0	856	-	-	-	-	-	-	-	869	-
Stage 2	0	706	-	-	-	-	-	-	-	957	-
Platoon blocked, %					-	-		-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	605	1064	1354	-	-	1596	-	-	740	925
Mov Cap-2 Maneuver	-	605	-	-	-	-	-	-	-	740	-
Stage 1	-	846	-	-	-	-	-	-	-	859	-
Stage 2	-	701	-	-	-	-	-	-	-	930	-

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	10.4	3.4	0.3	12
HCM LOS	B			B

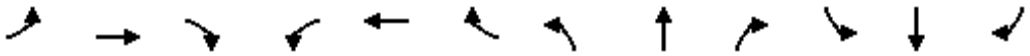
Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	691	1354	-	-	687	1596	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.255	0.012	-	-	0.021	0.006	-	-
HCM Control Delay (s)	12	7.7	0	-	10.4	7.3	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1	0	-	-	0.1	0	-	-

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Lane Configurations											
Traffic Volume (veh/h)	0	20	0	0	0	0	559	0	145	139	0
Future Volume (Veh/h)	0	20	0	0	0	0	559	0	145	139	0
Sign Control		Stop			Stop		Free			Free	
Grade		0%			0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.68	0.92	0.86	0.25	0.92	0.88	0.92	0.70	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	29	0	0	0	0	635	0	207	151	0
Pedestrians											
Lane Width (ft)											
Walking Speed (ft/s)											
Percent Blockage											
Right turn flare (veh)											
Median type							None			None	
Median storage veh)											
Upstream signal (ft)											
pX, platoon unblocked											
vC, conflicting volume	1421	1421	151	1436	1421	0	151				
vC1, stage 1 conf vol											
vC2, stage 2 conf vol											
vCu, unblocked vol	1421	1421	151	1436	1421	0	151				
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1				
tC, 2 stage (s)											
tF (s)	3.5	*2.5	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2				
p0 queue free %	100	86	100	100	100	100	56				
cM capacity (veh/h)	75	214	895	66	76	1085	1436				

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SW 1
Volume Total	29	635	207	151
Volume Left	0	635	0	0
Volume Right	0	0	207	0
cSH	214	1436	1700	1700
Volume to Capacity	0.14	0.44	0.12	0.09
Queue Length 95th (ft)	12	58	0	0
Control Delay (s)	24.4	9.5	0.0	0.0
Lane LOS	C	A		
Approach Delay (s)	24.4	7.1		0.0
Approach LOS	C			

Intersection Summary				
Average Delay	6.6			
Intersection Capacity Utilization	52.0%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

* User Entered Value

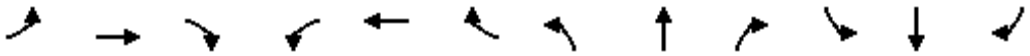


Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↑					↖		↗		↑	
Traffic Volume (veh/h)	0	47	0	0	0	0	417	0	129	0	133	0
Future Volume (Veh/h)	0	47	0	0	0	0	417	0	129	0	133	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.92	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	57	0	0	0	0	485	0	161	0	187	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1157	1157	187	1186	1157	0	187			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1157	1157	187	1186	1157	0	187			0		
tC, single (s)	7.1	*4.8	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	78	100	100	100	100	65			100		
cM capacity (veh/h)	126	259	855	101	127	1085	1381			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	57	485	161	187
Volume Left	0	485	0	0
Volume Right	0	0	161	0
cSH	259	1381	1700	1700
Volume to Capacity	0.22	0.35	0.09	0.11
Queue Length 95th (ft)	20	40	0	0
Control Delay (s)	22.7	9.0	0.0	0.0
Lane LOS	C	A		
Approach Delay (s)	22.7	6.8		0.0
Approach LOS	C			

Intersection Summary				
Average Delay	6.4			
Intersection Capacity Utilization	43.4%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

* User Entered Value



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↑					↖		↗		↑	
Traffic Volume (veh/h)	0	46	0	0	0	0	440	0	119	0	130	0
Future Volume (Veh/h)	0	46	0	0	0	0	440	0	119	0	130	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.71	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	55	0	0	0	0	512	0	149	0	183	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1207	1207	183	1234	1207	0	183			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1207	1207	183	1234	1207	0	183			0		
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	79	100	100	100	100	63			100		
cM capacity (veh/h)	114	265	859	93	116	1085	1386			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	55	512	149	183
Volume Left	0	512	0	0
Volume Right	0	0	149	0
cSH	265	1386	1700	1700
Volume to Capacity	0.21	0.37	0.09	0.11
Queue Length 95th (ft)	19	43	0	0
Control Delay (s)	22.1	9.1	0.0	0.0
Lane LOS	C	A		
Approach Delay (s)	22.1	7.1		0.0
Approach LOS	C			

Intersection Summary				
Average Delay	6.5			
Intersection Capacity Utilization	44.6%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

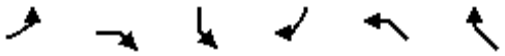
* User Entered Value

Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	632	0	31	0	1	60	0
Future Volume (Veh/h)	632	0	31	0	1	60	0
Sign Control	Free		Stop			Free	
Grade	0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.90	0.92	0.73	0.92	0.25	0.79	0.92
Hourly flow rate (vph)	702	0	42	0	0	76	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type	None					None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked					0.00		
vC, conflicting volume	76		1480	76	0		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	76		1480	76	0		
tC, single (s)	4.1		*4.5	6.2	0.0		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	2.2		*2.5	3.3	0.0		
p0 queue free %	54		79	100	0		
cM capacity (veh/h)	1529		196	985	0		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	702	42	76
Volume Left	702	42	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1529	196	1700
Volume to Capacity	0.46	0.21	0.04
Queue Length 95th (ft)	62	20	0
Control Delay (s)	9.3	28.3	0.0
Lane LOS	A	D	
Approach Delay (s)	9.3	28.3	0.0
Approach LOS		D	

Intersection Summary			
Average Delay	9.4		
Intersection Capacity Utilization	51.7%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value



Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations						
Traffic Volume (veh/h)	451	0	43	0	67	0
Future Volume (Veh/h)	451	0	43	0	67	0
Sign Control	Free		Stop		Free	
Grade	0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	490	0	57	0	92	0
Pedestrians						
Lane Width (ft)						
Walking Speed (ft/s)						
Percent Blockage						
Right turn flare (veh)						
Median type	None				None	
Median storage veh)						
Upstream signal (ft)						
pX, platoon unblocked						
vC, conflicting volume	92		1072	92		
vC1, stage 1 conf vol						
vC2, stage 2 conf vol						
vCu, unblocked vol	92		1072	92		
tC, single (s)	4.1		*5.0	6.2		
tC, 2 stage (s)						
tF (s)	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	67		79	100		
cM capacity (veh/h)	1490		275	965		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	490	57	92
Volume Left	490	57	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1490	275	1700
Volume to Capacity	0.33	0.21	0.05
Queue Length 95th (ft)	36	19	0
Control Delay (s)	8.6	21.5	0.0
Lane LOS	A	C	
Approach Delay (s)	8.6	21.5	0.0
Approach LOS		C	

Intersection Summary			
Average Delay	8.5		
Intersection Capacity Utilization	42.0%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

Movement	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	1	478	0	37	0	112	0
Future Volume (Veh/h)	1	478	0	37	0	112	0
Sign Control		Free		Stop		Free	
Grade		0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	520	0	49	0	153	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type		None				None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked	0.00						
vC, conflicting volume	0	153		1193	153		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	0	153		1193	153		
tC, single (s)	0.0	4.1		*4.5	6.2		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	0.0	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	0	63		82	100		
cM capacity (veh/h)	0	1415		270	893		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	520	49	153
Volume Left	520	49	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1415	270	1700
Volume to Capacity	0.37	0.18	0.09
Queue Length 95th (ft)	43	16	0
Control Delay (s)	9.0	21.3	0.0
Lane LOS	A	C	
Approach Delay (s)	9.0	21.3	0.0
Approach LOS		C	

Intersection Summary			
Average Delay	7.9		
Intersection Capacity Utilization	46.1%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	4.4
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	533	837	236
Demand Flow Rate, veh/h	553	854	236
Vehicles Circulating, veh/h	199	165	468
Vehicles Exiting, veh/h	165	539	146
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	7.1	1.4	9.3
Approach LOS	A	A	A

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	415	138	199	655	236
Cap Entry Lane, veh/h	926	1976	958	1938	708
Entry HV Adj Factor	0.963	0.962	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	400	133	195	642	236
Cap Entry, veh/h	892	1900	939	1900	708
V/C Ratio	0.448	0.070	0.208	0.338	0.334
Control Delay, s/veh	9.5	0.0	5.9	0.0	9.3
LOS	A	A	A	A	A
95th %tile Queue, veh	2	0	1	2	1

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	6.7
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	662	580	285
Demand Flow Rate, veh/h	675	592	285
Vehicles Circulating, veh/h	123	115	598
Vehicles Exiting, veh/h	115	768	84
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	9.1	1.0	12.9
Approach LOS	A	A	B

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	559	116	123	469	285
Cap Entry Lane, veh/h	999	1938	1007	1938	621
Entry HV Adj Factor	0.980	0.980	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	548	114	121	460	285
Cap Entry, veh/h	979	1900	987	1900	621
V/C Ratio	0.559	0.060	0.122	0.242	0.459
Control Delay, s/veh	11.0	0.0	4.8	0.0	12.9
LOS	B	A	A	A	B
95th %tile Queue, veh	4	0	0	1	2

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	7.5
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	765	635	183
Demand Flow Rate, veh/h	773	648	183
Vehicles Circulating, veh/h	87	85	701
Vehicles Exiting, veh/h	85	799	82
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	12.4	0.6	11.1
Approach LOS	B	A	B

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	696	77	87	561	183
Cap Entry Lane, veh/h	1036	1919	1038	1938	561
Entry HV Adj Factor	0.989	0.990	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	689	76	85	550	183
Cap Entry, veh/h	1025	1900	1018	1900	561
V/C Ratio	0.672	0.040	0.084	0.289	0.326
Control Delay, s/veh	13.7	0.0	4.3	0.0	11.1
LOS	B	A	A	A	B
95th %tile Queue, veh	5	0	0	1	1

Intersection	
Int Delay, s/veh	8.1

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	432	37	35	0	176	270
Future Vol, veh/h	432	37	35	0	176	270
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	94	92	78	86	92
Heavy Vehicles, %	6	6	2	2	4	4
Mvmt Flow	470	39	38	0	205	293

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	205	205		-	0
Stage 1	205	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.46	6.26		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.46	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.554	3.354		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	775	826		-	-
Stage 1	820	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	775	826		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	775	-		-	-
Stage 1	820	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	16	0
HCM LOS	C	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	775	826	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.606	0.048	-	-
HCM Control Delay (s)	16.5	9.6	-	-
HCM Lane LOS	C	A	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	4.2	0.1	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.9

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	328	37	48	0	218	288
Future Vol, veh/h	328	37	48	0	218	288
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	53	92	81	92	92
Heavy Vehicles, %	7	7	4	4	4	4
Mvmt Flow	357	70	52	0	237	313

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	237	237		-	0
Stage 1	237	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.47	6.27		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.47	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.563	3.363		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	740	790		-	-
Stage 1	791	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	740	790		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	740	-		-	-
Stage 1	791	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	13.6	0
HCM LOS	B	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	740	790	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.482	0.088	-	-
HCM Control Delay (s)	14.3	10	-	-
HCM Lane LOS	B	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	2.6	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	377	56	58	0	189	539
Future Vol, veh/h	377	56	58	0	189	539
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	95	83	75	94	88	90
Heavy Vehicles, %	1	1	1	1	0	0
Mvmt Flow	397	67	77	0	215	599

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	215	215		-	0
Stage 1	215	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.41	6.21		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.41	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.509	3.309		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	775	827		-	-
Stage 1	823	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	775	827		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	775	-		-	-
Stage 1	823	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	13.7	0
HCM LOS	B	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	775	827	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.512	0.082	-	-
HCM Control Delay (s)	14.4	9.7	-	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	3	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.6

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	7	17	40	635	409	7
Future Vol, veh/h	7	17	40	635	409	7
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	8	18	43	690	445	8

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1225	449	453	0	-	0
Stage 1	449	-	-	-	-	-
Stage 2	776	-	-	-	-	-
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	198	610	1108	-	-	-
Stage 1	643	-	-	-	-	-
Stage 2	454	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	186	610	1108	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	186	-	-	-	-	-
Stage 1	602	-	-	-	-	-
Stage 2	454	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	15.6	0.5	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1108	-	366	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.039	-	0.071	-	-
HCM Control Delay (s)	8.4	0	15.6	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0.1	-	0.2	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.6

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	23	4	7	481	426	36
Future Vol, veh/h	23	4	7	481	426	36
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	25	4	8	523	463	39

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1022	483	502	0	-	0
Stage 1	483	-	-	-	-	-
Stage 2	539	-	-	-	-	-
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	261	584	1062	-	-	-
Stage 1	620	-	-	-	-	-
Stage 2	585	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	258	584	1062	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	258	-	-	-	-	-
Stage 1	613	-	-	-	-	-
Stage 2	585	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	19.3	0.1	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1062	-	281	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.007	-	0.104	-	-
HCM Control Delay (s)	8.4	0	19.3	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.3

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	11	5	2	533	588	36
Future Vol, veh/h	11	5	2	533	588	36
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	12	5	2	579	639	39

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1242	659	678	0	-	0
Stage 1	659	-	-	-	-	-
Stage 2	583	-	-	-	-	-
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	193	464	914	-	-	-
Stage 1	515	-	-	-	-	-
Stage 2	558	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	192	464	914	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	192	-	-	-	-	-
Stage 1	513	-	-	-	-	-
Stage 2	558	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	21.5	0	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	914	-	235	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.002	-	0.074	-	-
HCM Control Delay (s)	8.9	0	21.5	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	0.2	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.4

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	359	0	261	196	289	148
Future Vol, veh/h	359	0	261	196	289	148
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	390	0	284	213	314	161

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	284	284
Stage 1	-	-	284	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	706	755
Stage 1	-	-	764	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	706	755
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	706	-
Stage 1	-	-	764	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	13.1
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	706	755
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.445	0.213
HCM Control Delay (s)	-	-	14.1	11.1
HCM Lane LOS	-	-	B	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	2.3	0.8

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.3

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	210	0	327	122	173	157
Future Vol, veh/h	210	0	327	122	173	157
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	228	0	355	133	188	171

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	355	355
Stage 1	-	-	355	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	643	689
Stage 1	-	-	710	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	643	689
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	643	-
Stage 1	-	-	710	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	12.4
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	643	689
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.292	0.248
HCM Control Delay (s)	-	-	12.9	11.9
HCM Lane LOS	-	-	B	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	1.2	1

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.8

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	142	0	551	92	131	149
Future Vol, veh/h	142	0	551	92	131	149
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	154	0	599	100	142	162

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	599	599
Stage 1	-	-	599	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	465	502
Stage 1	-	-	549	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	465	502
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	465	-
Stage 1	-	-	549	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	15.8
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	465	502
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.306	0.323
HCM Control Delay (s)	-	-	16.1	15.5
HCM Lane LOS	-	-	C	C
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	1.3	1.4

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.4

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	2	1	2	189	148	1
Future Vol, veh/h	2	1	2	189	148	1
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	2	1	2	205	161	1

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	207	0	-	0	110	105
Stage 1	-	-	-	-	105	-
Stage 2	-	-	-	-	5	-
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	1364	-	-	-	887	949
Stage 1	-	-	-	-	919	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1364	-	-	-	886	949
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	886	-
Stage 1	-	-	-	-	918	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	5.1	0	10
HCM LOS			B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1364	-	886
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.002	-	0.183
HCM Control Delay (s)	-	-	7.6	0	10
HCM Lane LOS	-	-	A	A	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.7

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.7

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	2	0	1	113	112	2
Future Vol, veh/h	2	0	1	113	112	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	2	0	1	123	122	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	124	0	-	0	67	63
Stage 1	-	-	-	-	63	-
Stage 2	-	-	-	-	4	-
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	1463	-	-	-	938	1002
Stage 1	-	-	-	-	960	-
Stage 2	-	-	-	-	1019	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1463	-	-	-	937	1002
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	937	-
Stage 1	-	-	-	-	959	-
Stage 2	-	-	-	-	1019	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	7.5	0	9.4
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1463	-	938
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.001	-	0.132
HCM Control Delay (s)	-	-	7.5	0	9.4
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.5

Intersection	
Int Delay, s/veh	5

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	1	1	1	80	94	2
Future Vol, veh/h	1	1	1	80	94	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	1	1	1	87	102	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	88	0	-	0	48	45
Stage 1	-	-	-	-	45	-
Stage 2	-	-	-	-	3	-
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	1508	-	-	-	962	1025
Stage 1	-	-	-	-	977	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-
Platoon blocked, %			-	-	-	
Mov Cap-1 Maneuver	1508	-	-	-	961	1025
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	961	-
Stage 1	-	-	-	-	976	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	3.7	0	9.2
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1508	-	962
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.001	-	0.108
HCM Control Delay (s)	-	-	7.4	0	9.2
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.4

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.3

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	6	0	0	6	8	7
Future Vol, veh/h	6	0	0	6	8	7
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	7	0	0	7	9	8

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	7	0	-	0	18	4
Stage 1	-	-	-	-	4	-
Stage 2	-	-	-	-	14	-
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	1614	-	-	-	1000	1080
Stage 1	-	-	-	-	1019	-
Stage 2	-	-	-	-	1009	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1614	-	-	-	996	1080
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	996	-
Stage 1	-	-	-	-	1015	-
Stage 2	-	-	-	-	1009	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1614	-	-	-	1034
HCM Lane V/C Ratio	0.004	-	-	-	0.016
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.3

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	5	0	0	4	5	4
Future Vol, veh/h	5	0	0	4	5	4
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	5	0	0	4	5	4

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	4	0	-	0	12	2
Stage 1	-	-	-	-	2	-
Stage 2	-	-	-	-	10	-
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	1618	-	-	-	1008	1082
Stage 1	-	-	-	-	1021	-
Stage 2	-	-	-	-	1013	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1618	-	-	-	1005	1082
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	1005	-
Stage 1	-	-	-	-	1018	-
Stage 2	-	-	-	-	1013	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1618	-	-	-	1038
HCM Lane V/C Ratio	0.003	-	-	-	0.009
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.2

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	5	0	0	3	2	4
Future Vol, veh/h	5	0	0	3	2	4
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	5	0	0	3	2	4

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	3	0	-	0	12	2
Stage 1	-	-	-	-	2	-
Stage 2	-	-	-	-	10	-
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	1619	-	-	-	1008	1082
Stage 1	-	-	-	-	1021	-
Stage 2	-	-	-	-	1013	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1619	-	-	-	1005	1082
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	1005	-
Stage 1	-	-	-	-	1018	-
Stage 2	-	-	-	-	1013	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.4
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1619	-	-	-	1055
HCM Lane V/C Ratio	0.003	-	-	-	0.006
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.4
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.5

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	365	0	613	14	16	499
Future Vol, veh/h	1	365	0	613	14	16	499
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	86	92	89	63	67	83
Heavy Vehicles, %	4	4	2	2	2	1	1
Mvmt Flow	4	424	0	689	22	24	601

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	689	-
Stage 1	-	-	689	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.41	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.41	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.509	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	413	0
Stage 1	-	0	500	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	413	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	413	-
Stage 1	-	-	500	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	14.3
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	413	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.058	-
HCM Control Delay (s)	-	14.3	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.2	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.8

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	586	0	425	42	30	497
Future Vol, veh/h	1	586	0	425	42	30	497
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	82	92	79	57	83	87
Heavy Vehicles, %	2	2	2	5	5	2	2
Mvmt Flow	4	715	0	538	74	36	571

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	538	-
Stage 1	-	-	538	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	504	0
Stage 1	-	0	585	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	504	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	504	-
Stage 1	-	-	585	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	12.7
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	504	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.072	-
HCM Control Delay (s)	-	12.7	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.2	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	2.2

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	447	0	462	34	1	62	378
Future Vol, veh/h	447	0	462	34	1	62	378
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	Free	-	-	Free
Storage Length	0	-	-	0	-	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	84	75	25	63	87
Heavy Vehicles, %	2	2	0	0	2	2	2
Mvmt Flow	486	0	550	45	4	98	434

Major/Minor	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	-	0	0	550	-
Stage 1	-	-	0	550	-
Stage 2	-	-	0	0	-
Critical Hdwy	-	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	0	496	0
Stage 1	-	0	0	578	0
Stage 2	-	0	0	-	0
Platoon blocked, %	-		-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	0	496	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	0	496	-
Stage 1	-	-	0	578	-
Stage 2	-	-	0	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	14
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	496	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.198	-
HCM Control Delay (s)	-	14	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.7	-

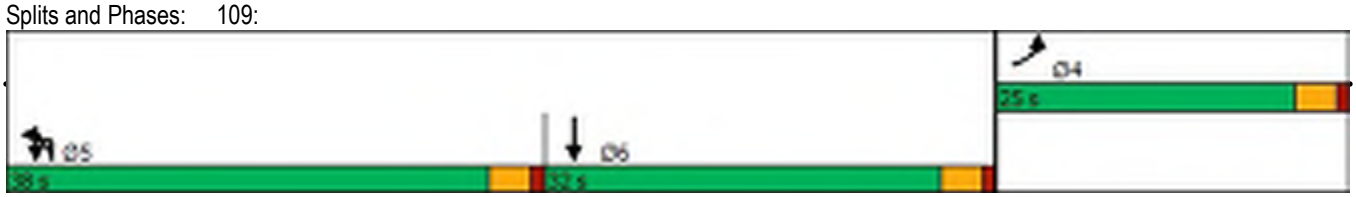
Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	278	0	1	389	0	322	217
Future Volume (vph)	278	0	1	389	0	322	217
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Ped Bike Factor							
Frt						0.944	
Flt Protected	0.950			0.950			
Satd. Flow (prot)	1770	0	0	1770	0	3277	0
Flt Permitted	0.950			0.950			
Satd. Flow (perm)	1770	0	0	1770	0	3277	0
Right Turn on Red		Yes					Yes
Satd. Flow (RTOR)						132	
Link Speed (mph)	25				45	45	
Link Distance (ft)	274				187	319	
Travel Time (s)	7.5				2.8	4.8	
Confl. Peds. (#/hr)		1					
Peak Hour Factor	0.88	0.92	0.92	0.82	0.92	0.81	0.91
Heavy Vehicles (%)	2%	2%	2%	2%	2%	4%	4%
Adj. Flow (vph)	316	0	1	474	0	398	238
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	316	0	0	475	0	636	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	12				12	12	
Link Offset(ft)	0				0	0	
Crosswalk Width(ft)	16				16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15	9	9	15			9
Number of Detectors	1		1	1		2	
Detector Template	Left		Left	Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20		20	20		100	
Trailing Detector (ft)	0		0	0		0	
Detector 1 Position(ft)	0		0	0		0	
Detector 1 Size(ft)	20		20	20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot		Prot	Prot		NA	
Protected Phases	4		5	5		6	
Permitted Phases							

Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Detector Phase	4		5	5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0		5.0	5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0		9.0	9.0		9.0	
Total Split (s)	25.0		38.0	38.0		32.0	
Total Split (%)	26.3%		40.0%	40.0%		33.7%	
Maximum Green (s)	21.0		34.0	34.0		28.0	
Yellow Time (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0		1.0	1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0			0.0		0.0	
Total Lost Time (s)	4.0			4.0		4.0	
Lead/Lag			Lead	Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?			Yes	Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
Recall Mode	Max		Max	Max		Max	
Act Effct Green (s)	21.0			34.0		28.0	
Actuated g/C Ratio	0.22			0.36		0.29	
v/c Ratio	0.81			0.75		0.60	
Control Delay	52.6			35.6		25.2	
Queue Delay	0.0			0.0		0.0	
Total Delay	52.6			35.6		25.2	
LOS	D			D		C	
Approach Delay	52.6				35.6	25.2	
Approach LOS	D				D	C	
Queue Length 50th (ft)	182			248		135	
Queue Length 95th (ft)	#304			322		164	
Internal Link Dist (ft)	194				107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)	391			633		1058	
Starvation Cap Reductn	0			0		0	
Spillback Cap Reductn	0			0		0	
Storage Cap Reductn	0			0		0	
Reduced v/c Ratio	0.81			0.75		0.60	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 95			
Actuated Cycle Length: 95			
Natural Cycle: 55			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.81			
Intersection Signal Delay: 34.7		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 62.9%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 109:



Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	259	0	360	0	543	245
Future Volume (vph)	1	259	0	360	0	543	245
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.949	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						86	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.25	0.69	0.92	0.80	0.92	0.97	0.85
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	1%	2%	2%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	4	375	0	450	0	560	288
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	379	0	450	0	848	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	32.0	32.0		40.0		38.0	
Total Split (%)	29.1%	29.1%		36.4%		34.5%	
Maximum Green (s)	28.0	28.0		36.0		34.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		28.0		36.0		34.0	
Actuated g/C Ratio		0.25		0.33		0.31	
v/c Ratio		0.83		0.78		0.78	
Control Delay		56.1		44.1		36.9	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		56.1		44.1		36.9	
LOS		E		D		D	
Approach Delay		56.1			44.1	36.9	
Approach LOS		E			D	D	
Queue Length 50th (ft)		254		285		259	
Queue Length 95th (ft)		262		348		336	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		454		579		1087	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.83		0.78		0.78	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 65			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.83			
Intersection Signal Delay: 43.2		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 67.2%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

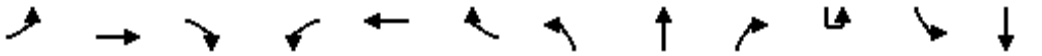
Splits and Phases: 108:

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	173	0	326	0	629	245
Future Volume (vph)	1	173	0	326	0	629	245
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.958	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1770	0	1770	0	3391	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1770	0	1770	0	3391	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						72	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	1	188	0	354	0	684	266
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	189	0	354	0	950	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	R NA	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	20.0	20.0		33.0		42.0	
Total Split (%)	21.1%	21.1%		34.7%		44.2%	
Maximum Green (s)	16.0	16.0		29.0		38.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		16.0		29.0		38.0	
Actuated g/C Ratio		0.17		0.31		0.40	
v/c Ratio		0.63		0.66		0.68	
Control Delay		47.4		35.5		24.5	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		47.4		35.5		24.5	
LOS		D		D		C	
Approach Delay		47.4			35.5	24.5	
Approach LOS		D			D	C	
Queue Length 50th (ft)		107		185		225	
Queue Length 95th (ft)		180		283		295	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		298		540		1399	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.63		0.66		0.68	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 95			
Actuated Cycle Length: 95			
Natural Cycle: 50			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.68			
Intersection Signal Delay: 30.0		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 62.9%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 109:



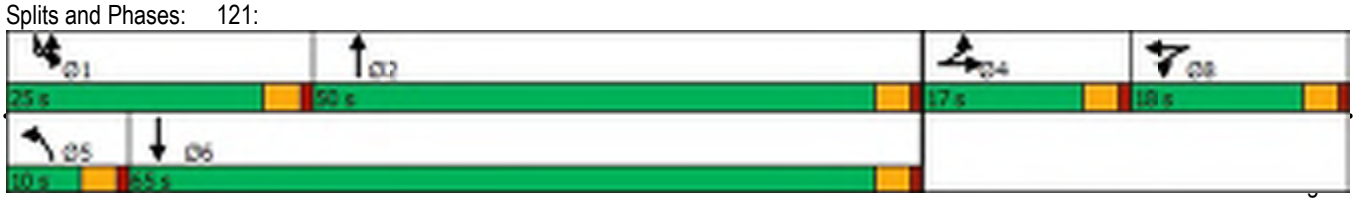
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	63	39	13	70	18	485	4	924	156	2	199	547
Future Volume (vph)	63	39	13	70	18	485	4	924	156	2	199	547
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110	140		240		295	
Storage Lanes	1		0	0		1	1		0		1	
Taper Length (ft)	100			25			25				100	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt		0.962				0.850		0.975				0.990
Flt Protected	0.950				0.964		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Flt Permitted	0.950				0.964		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		13				460		26				11
Link Speed (mph)		25			25			45				45
Link Distance (ft)		311			498			800				627
Travel Time (s)		8.5			13.6			12.1				9.5
Peak Hour Factor	0.81	0.55	0.55	0.65	0.47	0.89	1.00	0.98	0.83	0.25	0.88	0.88
Heavy Vehicles (%)	5%	5%	5%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	78	71	24	108	38	545	4	943	188	8	226	622
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	78	95	0	0	146	545	4	1131	0	0	234	668
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		12			12			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Thru		Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Protected Phases	4	4		8	8		5	2		1	1	6

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	23
Future Volume (vph)	23
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	0
Storage Lanes	0
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	0.95
Frt	
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	0
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	0
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Peak Hour Factor	0.50
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	46
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	0
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	
Detector Template	
Leading Detector (ft)	
Trailing Detector (ft)	
Detector 1 Position(ft)	
Detector 1 Size(ft)	
Detector 1 Type	
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	
Detector 1 Queue (s)	
Detector 1 Delay (s)	
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	
Turn Type	
Protected Phases	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0
Total Split (s)	17.0	17.0		18.0	18.0		10.0	50.0		25.0	25.0	65.0
Total Split (%)	15.5%	15.5%		16.4%	16.4%		9.1%	45.5%		22.7%	22.7%	59.1%
Maximum Green (s)	13.0	13.0		14.0	14.0		6.0	46.0		21.0	21.0	61.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Act Effct Green (s)	13.0	13.0			14.0	110.0	6.0	46.0			21.0	61.0
Actuated g/C Ratio	0.12	0.12			0.13	1.00	0.05	0.42			0.19	0.55
v/c Ratio	0.38	0.44			0.64	0.34	0.04	0.77			0.69	0.34
Control Delay	51.0	45.8			59.4	0.6	50.2	31.1			53.5	13.8
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0
Total Delay	51.0	45.8			59.4	0.6	50.2	31.1			53.5	13.8
LOS	D	D			E	A	D	C			D	B
Approach Delay		48.1			13.0			31.1				24.1
Approach LOS		D			B			C				C
Queue Length 50th (ft)	52	54			99	0	3	345			155	127
Queue Length 95th (ft)	89	60			82	0	15	431			236	161
Internal Link Dist (ft)		231			418			720				547
Turn Bay Length (ft)	50					110	140				295	
Base Capacity (vph)	203	217			228	1583	97	1472			337	1948
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Reduced v/c Ratio	0.38	0.44			0.64	0.34	0.04	0.77			0.69	0.34

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 55			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.77			
Intersection Signal Delay: 25.6		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 63.1%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 121:



Lane Group	SBR
Permitted Phases	
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Act Effct Green (s)	
Actuated g/C Ratio	
v/c Ratio	
Control Delay	
Queue Delay	
Total Delay	
LOS	
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	
Queue Length 95th (ft)	
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	
Base Capacity (vph)	
Starvation Cap Reductn	
Spillback Cap Reductn	
Storage Cap Reductn	
Reduced v/c Ratio	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	23	27	20	73	23	287	1	14	737	103	1	297
Future Volume (vph)	23	27	20	73	23	287	1	14	737	103	1	297
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.943				0.850			0.980			
Flt Protected	0.950				0.965			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1703	1690	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Flt Permitted	0.950				0.965			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1703	1690	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		21				453			17			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.69	0.59	0.71	0.59	0.50	0.63	0.25	0.46	0.93	0.83	0.25	0.79
Heavy Vehicles (%)	6%	6%	6%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	33	46	28	124	46	456	4	30	792	124	4	376
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	33	74	0	0	170	456	0	34	916	0	0	380
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1

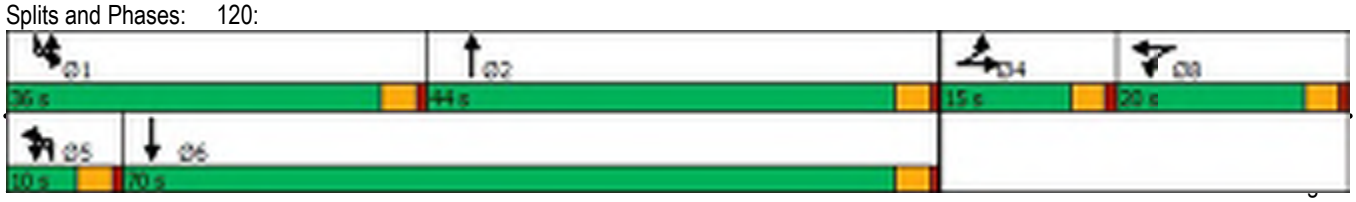
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	756	46
Future Volume (vph)	756	46
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.991	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3507	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3507	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	9	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%	2%
Adj. Flow (vph)	822	51
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	873	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

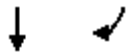
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		20.0	20.0		10.0	10.0	44.0		36.0	36.0
Total Split (%)	13.0%	13.0%		17.4%	17.4%		8.7%	8.7%	38.3%		31.3%	31.3%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		16.0	16.0		6.0	6.0	40.0		32.0	32.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			16.0	115.0		6.0	40.0			32.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.14	1.00		0.05	0.35			0.28
v/c Ratio	0.20	0.41			0.68	0.29		0.37	0.75			0.77
Control Delay	51.3	43.4			61.8	0.5		64.1	36.9			50.2
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	51.3	43.4			61.8	0.5		64.1	36.9			50.2
LOS	D	D			E	A		E	D			D
Approach Delay		45.9			17.1				37.9			
Approach LOS		D			B				D			
Queue Length 50th (ft)	23	37			121	0		25	306			259
Queue Length 95th (ft)	42	49			102	0		29	385			315
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	162	180			250	1583		93	1229			492
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.20	0.41			0.68	0.29		0.37	0.75			0.77

Intersection Summary

Area Type: Other
Cycle Length: 115
Actuated Cycle Length: 115
Natural Cycle: 65
Control Type: Semi Act-Uncoord
Maximum v/c Ratio: 0.77
Intersection Signal Delay: 28.4 Intersection LOS: C
Intersection Capacity Utilization 62.1% ICU Level of Service B
Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 120:





Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	70.0	
Total Split (%)	60.9%	
Maximum Green (s)	66.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	66.0	
Actuated g/C Ratio	0.57	
v/c Ratio	0.43	
Control Delay	14.6	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	14.6	
LOS	B	
Approach Delay	25.4	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	180	
Queue Length 95th (ft)	227	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	2016	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.43	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	41	22	6	39	25	208	1	7	567	46	1	239
Future Volume (vph)	41	22	6	39	25	208	1	7	567	46	1	239
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.956				0.850			0.985			
Flt Protected	0.950				0.973			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1805	1816	0	0	1830	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.973			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1805	1816	0	0	1830	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		12				251			12			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.71	0.75	0.50	0.75	0.60	0.83	0.25	0.50	0.94	0.71	0.25	0.86
Heavy Vehicles (%)	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	58	29	12	52	42	251	4	14	603	65	4	278
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	58	41	0	0	94	251	0	18	668	0	0	282
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1

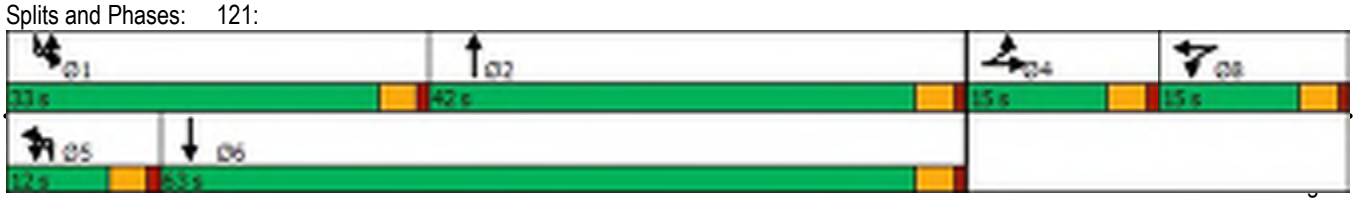
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	765	35
Future Volume (vph)	765	35
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.991	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3542	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3542	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	10	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.87	0.61
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	879	57
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	936	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

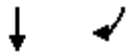
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		15.0	15.0		12.0	12.0	42.0		33.0	33.0
Total Split (%)	14.3%	14.3%		14.3%	14.3%		11.4%	11.4%	40.0%		31.4%	31.4%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		8.0	8.0	38.0		29.0	29.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			11.0	105.0		8.0	38.0			29.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.10	1.00		0.08	0.36			0.28
v/c Ratio	0.31	0.20			0.49	0.16		0.13	0.52			0.57
Control Delay	48.3	35.9			53.8	0.2		47.8	27.6			38.1
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	48.3	35.9			53.8	0.2		47.8	27.6			38.1
LOS	D	D			D	A		D	C			D
Approach Delay		43.2			14.8				28.2			
Approach LOS		D			B				C			
Queue Length 50th (ft)	37	18			61	0		12	180			163
Queue Length 95th (ft)	60	41			73	0		19	236			236
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	189	200			191	1599		136	1281			493
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.31	0.20			0.49	0.16		0.13	0.52			0.57

Intersection Summary

Area Type: Other
Cycle Length: 105
Actuated Cycle Length: 105
Natural Cycle: 55
Control Type: Semi Act-Uncoord
Maximum v/c Ratio: 0.57
Intersection Signal Delay: 22.6 Intersection LOS: C
Intersection Capacity Utilization 50.6% ICU Level of Service A
Analysis Period (min) 15

Splits and Phases: 121:

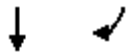




Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	63.0	
Total Split (%)	60.0%	
Maximum Green (s)	59.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	59.0	
Actuated g/C Ratio	0.56	
v/c Ratio	0.47	
Control Delay	14.5	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	14.5	
LOS	B	
Approach Delay	19.9	
Approach LOS	B	
Queue Length 50th (ft)	183	
Queue Length 95th (ft)	222	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	1994	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.47	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	377	182	133	159	131	179	30	111	1110	226	1	179
Future Volume (vph)	377	182	133	159	131	179	30	111	1110	226	1	179
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.937			0.942					0.850		
Flt Protected	0.950				0.984			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1770	0	0	3313	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Flt Permitted	0.950				0.984			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1770	0	0	3310	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		32			92					137		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		594			594				463			
Travel Time (s)		16.2			16.2				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				2								
Peak Hour Factor	0.93	0.86	0.87	0.86	0.84	0.84	0.59	0.77	0.92	0.88	0.25	0.72
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	405	212	153	185	156	213	51	144	1207	257	4	249
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	405	365	0	0	554	0	0	195	1207	257	0	253
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			



Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	470	184
Future Volume (vph)	470	184
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3505	1568
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3505	1568
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		149
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.91	0.80
Heavy Vehicles (%)	3%	3%
Adj. Flow (vph)	516	230
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	516	230
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	8.0	8.0		8.0	8.0		7.0	7.0	10.0		7.0	7.0
Minimum Split (s)	22.0	22.0		12.0	12.0		22.0	22.0	22.0		11.0	11.0
Total Split (s)	25.0	59.0		34.0	34.0		29.0	29.0	54.0		22.0	22.0
Total Split (%)	18.5%	43.7%		25.2%	25.2%		21.5%	21.5%	40.0%		16.3%	16.3%
Maximum Green (s)	21.0	55.0		30.0	30.0		25.0	25.0	50.0		18.0	18.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	55.0			30.0			25.0	50.0	135.0		18.0
Actuated g/C Ratio	0.16	0.41			0.22			0.19	0.37	1.00		0.13
v/c Ratio	0.75	0.49			0.69			0.59	0.91	0.16		1.09
Control Delay	64.2	29.6			44.9			58.6	51.8	0.2		137.3
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	64.2	29.6			44.9			58.6	51.8	0.2		137.3
LOS	E	C			D			E	D	A		F
Approach Delay		47.8			44.9				44.6			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	177	214			198			158	526	0		~248
Queue Length 95th (ft)	235	289			239			202	#661	0		#295
Internal Link Dist (ft)		514			514				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	539	740			807			330	1323	1599		233
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.75	0.49			0.69			0.59	0.91	0.16		1.09

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 135			
Actuated Cycle Length: 135			
Natural Cycle: 90			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.09			
Intersection Signal Delay: 47.8		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 85.7%		ICU Level of Service E	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	10.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	47.0	
Total Split (%)	34.8%	
Maximum Green (s)	43.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	43.0	135.0
Actuated g/C Ratio	0.32	1.00
v/c Ratio	0.46	0.15
Control Delay	38.4	0.2
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	38.4	0.2
LOS	D	A
Approach Delay	54.7	
Approach LOS	D	
Queue Length 50th (ft)	190	0
Queue Length 95th (ft)	245	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1116	1568
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.46	0.15

Intersection Summary

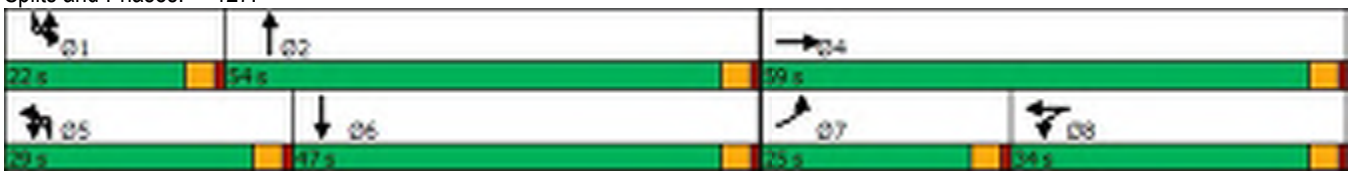
Analysis Period (min) 15

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

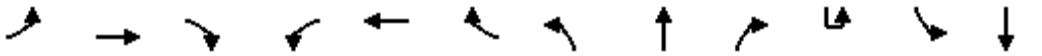
! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	422	248	213	126	199	232	125	747	162	7	257	813
Future Volume (vph)	422	248	213	126	199	232	125	747	162	7	257	813
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250	160		235		150	
Storage Lanes	2		1	0		1	1		1		1	
Taper Length (ft)	25			25			95				25	
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.931			0.937				0.850			
Flt Protected	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	3467	1743	0	0	3312	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Flt Permitted	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	3467	1743	0	0	3311	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		39			120				121			
Link Speed (mph)		25			25			50				50
Link Distance (ft)		634			645			464				544
Travel Time (s)		17.3			17.6			6.3				7.4
Confl. Peds. (#/hr)				1								
Peak Hour Factor	0.98	0.83	0.84	0.87	0.85	0.85	0.86	0.85	0.77	0.58	0.95	0.92
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	431	299	254	145	234	273	145	879	210	12	271	884
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	431	553	0	0	652	0	145	879	210	0	283	884
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		24			24			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2		1	2	1	1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	100	20	20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	6	20	20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	383
Future Volume (vph)	383
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	140
Storage Lanes	1
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	1.00
Ped Bike Factor	
Frt	0.850
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	1583
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	1583
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	155
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Confl. Peds. (#/hr)	
Peak Hour Factor	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	426
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	426
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	1
Detector Template	Right
Leading Detector (ft)	20
Trailing Detector (ft)	0
Detector 1 Position(ft)	0
Detector 1 Size(ft)	20
Detector 1 Type	Cl+Ex
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	NA	Free	Prot	Prot	NA
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	2		1	1	6
Permitted Phases		4!							Free			
Detector Phase	7	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	22.0		9.0	9.0	22.0
Total Split (s)	31.0	66.0		35.0	35.0		25.0	45.0		29.0	29.0	49.0
Total Split (%)	22.1%	47.1%		25.0%	25.0%		17.9%	32.1%		20.7%	20.7%	35.0%
Maximum Green (s)	27.0	62.0		31.0	31.0		21.0	41.0		25.0	25.0	45.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Walk Time (s)		7.0						7.0				7.0
Flash Dont Walk (s)		11.0						11.0				11.0
Pedestrian Calls (#/hr)		0						0				0
Act Effct Green (s)	27.0	62.0			31.0		21.0	41.0	140.0		25.0	45.0
Actuated g/C Ratio	0.19	0.44			0.22		0.15	0.29	1.00		0.18	0.32
v/c Ratio	0.65	0.70			0.79		0.55	0.85	0.13		0.90	0.78
Control Delay	57.2	34.7			49.6		63.7	55.6	0.2		86.1	48.6
Queue Delay	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Delay	57.2	34.7			49.6		63.7	55.6	0.2		86.1	48.6
LOS	E	C			D		E	E	A		F	D
Approach Delay		44.6			49.6			47.1				42.4
Approach LOS		D			D			D				D
Queue Length 50th (ft)	188	374			246		124	397	0		255	383
Queue Length 95th (ft)	247	451			294		188	445	0		#421	465
Internal Link Dist (ft)		554			565			384				464
Turn Bay Length (ft)							160		235		150	
Base Capacity (vph)	668	793			826		265	1036	1583		316	1137
Starvation Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Reduced v/c Ratio	0.65	0.70			0.79		0.55	0.85	0.13		0.90	0.78

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 140			
Actuated Cycle Length: 140			
Natural Cycle: 80			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.90			
Intersection Signal Delay: 45.2		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 91.3%		ICU Level of Service F	

Lane Group	SBR
Turn Type	Free
Protected Phases	
Permitted Phases	Free
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Walk Time (s)	
Flash Dont Walk (s)	
Pedestrian Calls (#/hr)	
Act Effct Green (s)	140.0
Actuated g/C Ratio	1.00
v/c Ratio	0.27
Control Delay	0.4
Queue Delay	0.0
Total Delay	0.4
LOS	A
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	0
Queue Length 95th (ft)	0
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	140
Base Capacity (vph)	1583
Starvation Cap Reductn	0
Spillback Cap Reductn	0
Storage Cap Reductn	0
Reduced v/c Ratio	0.27

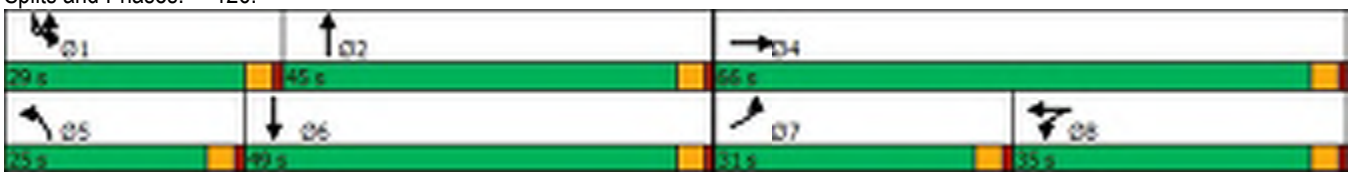
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 126:



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	238	117	161	105	123	204	2	106	649	99	4	246
Future Volume (vph)	238	117	161	105	123	204	2	106	649	99	4	246
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00			1.00				
Frt		0.913			0.932					0.850		
Flt Protected	0.950				0.986			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1727	0	0	3285	0	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.986			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1727	0	0	3283	0	0	1785	3574	1599	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		67			151					148		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		640			1062				463			
Travel Time (s)		17.5			29.0				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				1				2				
Peak Hour Factor	0.87	0.87	0.87	0.68	0.91	0.86	0.50	0.80	0.89	0.75	0.50	0.93
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	274	134	185	154	135	237	4	133	729	132	8	265
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	274	319	0	0	526	0	0	137	729	132	0	273
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			

Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	807	402
Future Volume (vph)	807	402
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3574	1599
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3574	1599
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		174
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.94	0.97
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	859	414
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	859	414
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	9.0	22.0		9.0	9.0
Total Split (s)	25.0	55.0		30.0	30.0		20.0	20.0	40.0		30.0	30.0
Total Split (%)	20.0%	44.0%		24.0%	24.0%		16.0%	16.0%	32.0%		24.0%	24.0%
Maximum Green (s)	21.0	51.0		26.0	26.0		16.0	16.0	36.0		26.0	26.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	51.0			26.0			16.0	36.0	125.0		26.0
Actuated g/C Ratio	0.17	0.41			0.21			0.13	0.29	1.00		0.21
v/c Ratio	0.47	0.43			0.66			0.60	0.71	0.08		0.74
Control Delay	50.0	22.7			36.3			63.4	44.3	0.1		59.3
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	50.0	22.7			36.3			63.4	44.3	0.1		59.3
LOS	D	C			D			E	D	A		E
Approach Delay		35.3			36.3				41.1			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	104	143			147			106	277	0		208
Queue Length 95th (ft)	143	213			210			154	344	0		#314
Internal Link Dist (ft)		560			982				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	582	744			802			228	1029	1599		371
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.47	0.43			0.66			0.60	0.71	0.08		0.74

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 125			
Actuated Cycle Length: 125			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.74			
Intersection Signal Delay: 35.0		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 74.2%		ICU Level of Service D	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	50.0	
Total Split (%)	40.0%	
Maximum Green (s)	46.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	46.0	125.0
Actuated g/C Ratio	0.37	1.00
v/c Ratio	0.65	0.26
Control Delay	35.7	0.4
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	35.7	0.4
LOS	D	A
Approach Delay	30.4	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	301	0
Queue Length 95th (ft)	373	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1315	1599
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.65	0.26

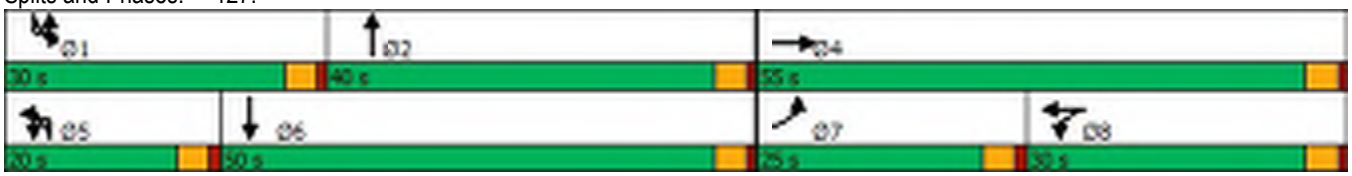
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



Intersection	
Int Delay, s/veh	6

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	161	3
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	161	3
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0
Mvmt Flow	0	0	0	0	12	12	0	12	0	4	4	0	227	6

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2		
Conflicting Flow All	-	250	12	230	0	0	12	0	0	149	117	
Stage 1	-	12	-	-	-	-	-	-	-	125	-	
Stage 2	-	238	-	-	-	-	-	-	-	24	-	
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.12	-	-	4.12	-	-	7.1	6.2	
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.218	-	-	2.218	-	-	3.5	3.3	
Pot Cap-1 Maneuver	0	656	1074	1338	-	-	1607	-	-	824	941	
Stage 1	0	890	-	-	-	-	-	-	-	884	-	
Stage 2	0	712	-	-	-	-	-	-	-	999	-	
Platoon blocked, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	654	1074	1338	-	-	1607	-	-	802	941	
Mov Cap-2 Maneuver	-	654	-	-	-	-	-	-	-	802	-	
Stage 1	-	890	-	-	-	-	-	-	-	884	-	
Stage 2	-	710	-	-	-	-	-	-	-	974	-	

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	9.6	0	0.1	11.8
HCM LOS	A			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	760	1338	-	-	814	1607	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.306	-	-	-	0.03	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	11.8	0	-	-	9.6	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-	A	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.3	0	-	-	0.1	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.1

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	9	2	8	1	1	2	4	0	169	4
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	9	2	8	1	1	2	4	0	169	4
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	24	4	16	4	4	4	12	0	204	11

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2	
Conflicting Flow All	276	279	6	233	0	0	8	0	0	183	123
Stage 1	38	38	-	-	-	-	-	-	-	131	-
Stage 2	238	241	-	-	-	-	-	-	-	52	-
Critical Hdwy	7.1	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25
Critical Hdwy Stg 1	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Critical Hdwy Stg 2	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Follow-up Hdwy	3.5	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345
Pot Cap-1 Maneuver	680	632	1083	1346	-	-	1612	-	-	783	920
Stage 1	982	867	-	-	-	-	-	-	-	877	-
Stage 2	770	710	-	-	-	-	-	-	-	966	-
Platoon blocked, %					-	-		-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	517	623	1083	1346	-	-	1612	-	-	749	920
Mov Cap-2 Maneuver	517	623	-	-	-	-	-	-	-	749	-
Stage 1	970	857	-	-	-	-	-	-	-	866	-
Stage 2	561	708	-	-	-	-	-	-	-	925	-

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	10.7	5.1	0.1	12.2
HCM LOS	B			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	714	1346	-	-	664	1612	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.3	0.012	-	-	0.042	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	12.2	7.7	0	-	10.7	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.3	0	-	-	0.1	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.5

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	8	5	0	5	4	0	147	2
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	8	5	0	5	4	0	147	2
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	11	4	16	20	0	10	12	0	177	5

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2		
Conflicting Flow All	-	306	20	234	0	0	20	0	0	203	123	
Stage 1	-	52	-	-	-	-	-	-	-	143	-	
Stage 2	-	254	-	-	-	-	-	-	-	60	-	
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25	
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345	
Pot Cap-1 Maneuver	0	611	1064	1345	-	-	1596	-	-	759	920	
Stage 1	0	856	-	-	-	-	-	-	-	865	-	
Stage 2	0	701	-	-	-	-	-	-	-	957	-	
Platoon blocked, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	599	1064	1345	-	-	1596	-	-	735	920	
Mov Cap-2 Maneuver	-	599	-	-	-	-	-	-	-	735	-	
Stage 1	-	846	-	-	-	-	-	-	-	855	-	
Stage 2	-	696	-	-	-	-	-	-	-	930	-	

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	10.4	3.4	0.3	12.1
HCM LOS	B			B

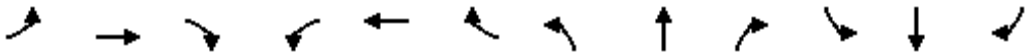
Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	687	1345	-	-	681	1596	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.265	0.012	-	-	0.021	0.006	-	-
HCM Control Delay (s)	12.1	7.7	0	-	10.4	7.3	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.1	0	-	-	0.1	0	-	-

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Lane Configurations											
Traffic Volume (veh/h)	0	20	0	0	0	0	585	0	151	142	0
Future Volume (Veh/h)	0	20	0	0	0	0	585	0	151	142	0
Sign Control		Stop			Stop		Free			Free	
Grade		0%			0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.68	0.92	0.86	0.25	0.92	0.88	0.92	0.70	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	29	0	0	0	0	665	0	216	154	0
Pedestrians											
Lane Width (ft)											
Walking Speed (ft/s)											
Percent Blockage											
Right turn flare (veh)											
Median type							None			None	
Median storage veh)											
Upstream signal (ft)											
pX, platoon unblocked											
vC, conflicting volume	1484	1484	154	1498	1484	0	154				
vC1, stage 1 conf vol											
vC2, stage 2 conf vol											
vCu, unblocked vol	1484	1484	154	1498	1484	0	154				
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1				
tC, 2 stage (s)											
tF (s)	3.5	*2.5	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2				
p0 queue free %	100	85	100	100	100	100	54				
cM capacity (veh/h)	65	193	892	57	67	1085	1433				

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SW 1
Volume Total	29	665	216	154
Volume Left	0	665	0	0
Volume Right	0	0	216	0
cSH	193	1433	1700	1700
Volume to Capacity	0.15	0.46	0.13	0.09
Queue Length 95th (ft)	13	63	0	0
Control Delay (s)	26.9	9.7	0.0	0.0
Lane LOS	D	A		
Approach Delay (s)	26.9	7.3		0.0
Approach LOS	D			

Intersection Summary			
Average Delay	6.8		
Intersection Capacity Utilization	53.6%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

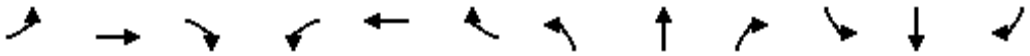


Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Traffic Volume (veh/h)	0	48	0	0	0	0	433	0	134	0	139	0
Future Volume (Veh/h)	0	48	0	0	0	0	433	0	134	0	139	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.92	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	58	0	0	0	0	503	0	168	0	196	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1202	1202	196	1231	1202	0	196			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1202	1202	196	1231	1202	0	196			0		
tC, single (s)	7.1	*4.8	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	76	100	100	100	100	63			100		
cM capacity (veh/h)	115	242	845	91	117	1085	1371			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	58	503	168	196
Volume Left	0	503	0	0
Volume Right	0	0	168	0
cSH	242	1371	1700	1700
Volume to Capacity	0.24	0.37	0.10	0.12
Queue Length 95th (ft)	23	43	0	0
Control Delay (s)	24.5	9.1	0.0	0.0
Lane LOS	C	A		
Approach Delay (s)	24.5	6.9		0.0
Approach LOS	C			

Intersection Summary				
Average Delay	6.5			
Intersection Capacity Utilization	44.6%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

* User Entered Value



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Traffic Volume (veh/h)	0	47	0	0	0	0	456	0	123	0	135	0
Future Volume (Veh/h)	0	47	0	0	0	0	456	0	123	0	135	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.71	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	57	0	0	0	0	530	0	154	0	190	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1250	1250	190	1278	1250	0	190			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1250	1250	190	1278	1250	0	190			0		
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	77	100	100	100	100	62			100		
cM capacity (veh/h)	105	249	852	84	106	1085	1378			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	57	530	154	190
Volume Left	0	530	0	0
Volume Right	0	0	154	0
cSH	249	1378	1700	1700
Volume to Capacity	0.23	0.38	0.09	0.11
Queue Length 95th (ft)	21	46	0	0
Control Delay (s)	23.7	9.2	0.0	0.0
Lane LOS	C	A		
Approach Delay (s)	23.7	7.2		0.0
Approach LOS	C			

Intersection Summary			
Average Delay	6.7		
Intersection Capacity Utilization	45.7%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

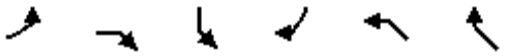
* User Entered Value

Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	696	0	31	0	1	67	0
Future Volume (Veh/h)	696	0	31	0	1	67	0
Sign Control	Free		Stop			Free	
Grade	0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.90	0.92	0.73	0.92	0.25	0.79	0.92
Hourly flow rate (vph)	773	0	42	0	0	85	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type	None					None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked					0.00		
vC, conflicting volume	85		1631	85	0		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	85		1631	85	0		
tC, single (s)	4.1		*4.5	6.2	0.0		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	2.2		*2.5	3.3	0.0		
p0 queue free %	49		73	100	0		
cM capacity (veh/h)	1518		154	974	0		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	773	42	85
Volume Left	773	42	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1518	154	1700
Volume to Capacity	0.51	0.27	0.05
Queue Length 95th (ft)	75	26	0
Control Delay (s)	9.8	37.0	0.0
Lane LOS	A	E	
Approach Delay (s)	9.8	37.0	0.0
Approach LOS		E	

Intersection Summary			
Average Delay	10.1		
Intersection Capacity Utilization	55.7%	ICU Level of Service	B
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value



Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations						
Traffic Volume (veh/h)	462	0	44	0	71	0
Future Volume (Veh/h)	462	0	44	0	71	0
Sign Control	Free		Stop		Free	
Grade	0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	502	0	59	0	97	0
Pedestrians						
Lane Width (ft)						
Walking Speed (ft/s)						
Percent Blockage						
Right turn flare (veh)						
Median type	None				None	
Median storage veh)						
Upstream signal (ft)						
pX, platoon unblocked						
vC, conflicting volume	97		1101	97		
vC1, stage 1 conf vol						
vC2, stage 2 conf vol						
vCu, unblocked vol	97		1101	97		
tC, single (s)	4.1		*5.0	6.2		
tC, 2 stage (s)						
tF (s)	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	66		78	100		
cM capacity (veh/h)	1484		263	959		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	502	59	97
Volume Left	502	59	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1484	263	1700
Volume to Capacity	0.34	0.22	0.06
Queue Length 95th (ft)	38	21	0
Control Delay (s)	8.7	22.6	0.0
Lane LOS	A	C	
Approach Delay (s)	8.7	22.6	0.0
Approach LOS		C	

Intersection Summary			
Average Delay	8.6		
Intersection Capacity Utilization	42.9%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL
ESENCIA, BOQUERÓN, CABO ROJO
TOMO X

NOVIEMBRE 2025

TOMO 10 DE 16

ANEJO 8

Movement	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	1	491	0	38	0	113	0
Future Volume (Veh/h)	1	491	0	38	0	113	0
Sign Control		Free		Stop		Free	
Grade		0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	534	0	51	0	155	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type		None				None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked	0.00						
vC, conflicting volume	0	155		1223	155		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	0	155		1223	155		
tC, single (s)	0.0	4.1		*4.5	6.2		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	0.0	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	0	62		80	100		
cM capacity (veh/h)	0	1413		258	891		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	534	51	155
Volume Left	534	51	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1413	258	1700
Volume to Capacity	0.38	0.20	0.09
Queue Length 95th (ft)	45	18	0
Control Delay (s)	9.1	22.4	0.0
Lane LOS	A	C	
Approach Delay (s)	9.1	22.4	0.0
Approach LOS		C	

Intersection Summary			
Average Delay	8.1		
Intersection Capacity Utilization	46.9%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	4.7
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	554	866	253
Demand Flow Rate, veh/h	576	883	253
Vehicles Circulating, veh/h	206	176	486
Vehicles Exiting, veh/h	176	563	152
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	7.5	1.4	9.9
Approach LOS	A	A	A

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	432	144	206	677	253
Cap Entry Lane, veh/h	920	1976	948	1938	695
Entry HV Adj Factor	0.962	0.962	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	416	138	202	664	253
Cap Entry, veh/h	885	1900	929	1900	695
V/C Ratio	0.470	0.073	0.217	0.349	0.364
Control Delay, s/veh	10.0	0.0	6.0	0.0	9.9
LOS	A	A	A	A	A
95th %tile Queue, veh	3	0	1	2	2

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	7.1
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	692	620	304
Demand Flow Rate, veh/h	706	633	304
Vehicles Circulating, veh/h	130	122	617
Vehicles Exiting, veh/h	122	799	90
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	9.5	1.0	14.1
Approach LOS	A	A	B

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	577	129	130	503	304
Cap Entry Lane, veh/h	992	1938	1000	1938	610
Entry HV Adj Factor	0.980	0.980	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	566	126	127	493	304
Cap Entry, veh/h	973	1900	981	1900	610
V/C Ratio	0.582	0.066	0.130	0.259	0.499
Control Delay, s/veh	11.6	0.0	4.9	0.0	14.1
LOS	B	A	A	A	B
95th %tile Queue, veh	4	0	0	1	3

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	7.9
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	789	660	197
Demand Flow Rate, veh/h	797	673	197
Vehicles Circulating, veh/h	92	91	717
Vehicles Exiting, veh/h	91	823	87
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	12.9	0.6	11.9
Approach LOS	B	A	B

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	712	85	92	581	197
Cap Entry Lane, veh/h	1031	1919	1032	1938	552
Entry HV Adj Factor	0.990	0.990	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	705	84	90	570	197
Cap Entry, veh/h	1020	1900	1011	1900	552
V/C Ratio	0.691	0.044	0.089	0.300	0.357
Control Delay, s/veh	14.5	0.0	4.4	0.0	11.9
LOS	B	A	A	A	B
95th %tile Queue, veh	6	0	0	1	2

Intersection	
Int Delay, s/veh	8.4

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	445	37	36	0	184	281
Future Vol, veh/h	445	37	36	0	184	281
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	94	92	78	86	92
Heavy Vehicles, %	6	6	2	2	4	4
Mvmt Flow	484	39	39	0	214	305

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	214	214		-	0
Stage 1	214	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.46	6.26		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.46	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.554	3.354		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	765	816		-	-
Stage 1	812	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	765	816		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	765	-		-	-
Stage 1	812	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	16.8	0
HCM LOS	C	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	765	816	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.632	0.048	-	-
HCM Control Delay (s)	17.4	9.6	-	-
HCM Lane LOS	C	A	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	4.6	0.2	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.3

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	347	38	49	0	225	300
Future Vol, veh/h	347	38	49	0	225	300
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	53	92	81	92	92
Heavy Vehicles, %	7	7	4	4	4	4
Mvmt Flow	377	72	53	0	245	326

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	245	245		-	0
Stage 1	245	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.47	6.27		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.47	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.563	3.363		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	733	782		-	-
Stage 1	784	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	733	782		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	733	-		-	-
Stage 1	784	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	14.2	0
HCM LOS	B	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	733	782	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.515	0.092	-	-
HCM Control Delay (s)	15	10.1	-	-
HCM Lane LOS	C	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	3	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.2

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	392	57	59	0	196	559
Future Vol, veh/h	392	57	59	0	196	559
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	95	83	75	94	88	90
Heavy Vehicles, %	1	1	1	1	0	0
Mvmt Flow	413	69	79	0	223	621

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	223	223		-	0
Stage 1	223	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.41	6.21		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.41	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.509	3.309		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	767	819		-	-
Stage 1	816	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	767	819		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	767	-		-	-
Stage 1	816	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	14.3	0
HCM LOS	B	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	767	819	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.538	0.084	-	-
HCM Control Delay (s)	15	9.8	-	-
HCM Lane LOS	C	A	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	3.3	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.9

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	9	22	57	664	419	7
Future Vol, veh/h	9	22	57	664	419	7
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	10	24	62	722	455	8

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1305	459	463	0	-	0
Stage 1	459	-	-	-	-	-
Stage 2	846	-	-	-	-	-
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	177	602	1098	-	-	-
Stage 1	636	-	-	-	-	-
Stage 2	421	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	160	602	1098	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	160	-	-	-	-	-
Stage 1	576	-	-	-	-	-
Stage 2	421	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	17	0.7	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1098	-	334	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.056	-	0.101	-	-
HCM Control Delay (s)	8.5	0	17	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0.2	-	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.8

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	33	4	8	492	435	52
Future Vol, veh/h	33	4	8	492	435	52
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	36	4	9	535	473	57

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1055	502	530	0	-	0
Stage 1	502	-	-	-	-	-
Stage 2	553	-	-	-	-	-
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	250	569	1037	-	-	-
Stage 1	608	-	-	-	-	-
Stage 2	576	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	247	569	1037	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	247	-	-	-	-	-
Stage 1	601	-	-	-	-	-
Stage 2	576	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	21.1	0.1	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1037	-	263	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.008	-	0.153	-	-
HCM Control Delay (s)	8.5	0	21.1	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	0.5	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.4

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	15	6	2	549	608	53
Future Vol, veh/h	15	6	2	549	608	53
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	16	7	2	597	661	58

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1291	690	719	0	-	0
Stage 1	690	-	-	-	-	-
Stage 2	601	-	-	-	-	-
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	180	445	882	-	-	-
Stage 1	498	-	-	-	-	-
Stage 2	547	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	179	445	882	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	179	-	-	-	-	-
Stage 1	497	-	-	-	-	-
Stage 2	547	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	23.6	0	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	882	-	216	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.002	-	0.106	-	-
HCM Control Delay (s)	9.1	0	23.6	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.7

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	362	0	277	202	310	148
Future Vol, veh/h	362	0	277	202	310	148
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	393	0	301	220	337	161

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	301	301
Stage 1	-	-	301	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	691	739
Stage 1	-	-	751	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	691	739
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	691	-
Stage 1	-	-	751	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	13.8
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	691	739
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.488	0.218
HCM Control Delay (s)	-	-	15.1	11.2
HCM Lane LOS	-	-	C	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	2.7	0.8

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.5

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	232	0	333	128	176	172
Future Vol, veh/h	232	0	333	128	176	172
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	252	0	362	139	191	187

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	362	362
Stage 1	-	-	362	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	637	683
Stage 1	-	-	704	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	637	683
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	637	-
Stage 1	-	-	704	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	12.7
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	637	683
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.3	0.274
HCM Control Delay (s)	-	-	13.1	12.2
HCM Lane LOS	-	-	B	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	1.3	1.1

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.1

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	148	0	558	106	136	164
Future Vol, veh/h	148	0	558	106	136	164
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	161	0	607	115	148	178

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	607	607
Stage 1	-	-	607	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	460	496
Stage 1	-	-	544	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	460	496
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	460	-
Stage 1	-	-	544	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	16.4
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	460	496
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.321	0.359
HCM Control Delay (s)	-	-	16.5	16.3
HCM Lane LOS	-	-	C	C
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	1.4	1.6

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.5

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	2	1	2	196	159	1
Future Vol, veh/h	2	1	2	196	159	1
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	2	1	2	213	173	1

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	215	0	-	0	114	109
Stage 1	-	-	-	-	109	-
Stage 2	-	-	-	-	5	-
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	1355	-	-	-	882	945
Stage 1	-	-	-	-	916	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-
Platoon blocked, %			-	-	-	
Mov Cap-1 Maneuver	1355	-	-	-	881	945
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	881	-
Stage 1	-	-	-	-	915	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	5.1	0	10.1
HCM LOS			B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1355	-	881
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.002	-	0.197
HCM Control Delay (s)	-	-	7.7	0	10.1
HCM Lane LOS	-	-	A	A	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.7

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.7

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	2	1	1	125	120	2
Future Vol, veh/h	2	1	1	125	120	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	2	1	1	136	130	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	137	0	-	0	74	69
Stage 1	-	-	-	-	69	-
Stage 2	-	-	-	-	5	-
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	1447	-	-	-	930	994
Stage 1	-	-	-	-	954	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-
Platoon blocked, %			-	-	-	
Mov Cap-1 Maneuver	1447	-	-	-	929	994
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	929	-
Stage 1	-	-	-	-	953	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	5	0	9.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1447	-	930
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.002	-	0.143
HCM Control Delay (s)	-	-	7.5	0	9.5
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.5

Intersection	
Int Delay, s/veh	5

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	1	1	1	88	102	2
Future Vol, veh/h	1	1	1	88	102	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	1	1	1	96	111	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	97	0	-	0	52	49
Stage 1	-	-	-	-	49	-
Stage 2	-	-	-	-	3	-
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	1496	-	-	-	957	1020
Stage 1	-	-	-	-	973	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-
Platoon blocked, %			-	-	-	
Mov Cap-1 Maneuver	1496	-	-	-	956	1020
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	956	-
Stage 1	-	-	-	-	972	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	3.7	0	9.3
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1496	-	957
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.001	-	0.118
HCM Control Delay (s)	-	-	7.4	0	9.3
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.4

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.4

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	7	0	0	6	8	7
Future Vol, veh/h	7	0	0	6	8	7
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	8	0	0	7	9	8

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	7	0	-	0	20	4
Stage 1	-	-	-	-	4	-
Stage 2	-	-	-	-	16	-
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	1614	-	-	-	997	1080
Stage 1	-	-	-	-	1019	-
Stage 2	-	-	-	-	1007	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1614	-	-	-	992	1080
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	992	-
Stage 1	-	-	-	-	1014	-
Stage 2	-	-	-	-	1007	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1614	-	-	-	1031
HCM Lane V/C Ratio	0.005	-	-	-	0.016
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.4

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	6	0	0	4	5	5
Future Vol, veh/h	6	0	0	4	5	5
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	7	0	0	4	5	5

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	4	0	-	0	16	2
Stage 1	-	-	-	-	2	-
Stage 2	-	-	-	-	14	-
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	1618	-	-	-	1002	1082
Stage 1	-	-	-	-	1021	-
Stage 2	-	-	-	-	1009	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1618	-	-	-	998	1082
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	998	-
Stage 1	-	-	-	-	1017	-
Stage 2	-	-	-	-	1009	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1618	-	-	-	1038
HCM Lane V/C Ratio	0.004	-	-	-	0.01
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.4

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	6	0	0	3	2	5
Future Vol, veh/h	6	0	0	3	2	5
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	7	0	0	3	2	5

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	3	0	-	0	16	2
Stage 1	-	-	-	-	2	-
Stage 2	-	-	-	-	14	-
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	1619	-	-	-	1002	1082
Stage 1	-	-	-	-	1021	-
Stage 2	-	-	-	-	1009	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1619	-	-	-	998	1082
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	998	-
Stage 1	-	-	-	-	1017	-
Stage 2	-	-	-	-	1009	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.4
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1619	-	-	-	1057
HCM Lane V/C Ratio	0.004	-	-	-	0.007
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.4
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.5

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	371	0	640	14	16	507
Future Vol, veh/h	1	371	0	640	14	16	507
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	86	92	89	63	67	83
Heavy Vehicles, %	4	4	2	2	2	1	1
Mvmt Flow	4	431	0	719	22	24	611

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	719	-
Stage 1	-	-	719	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.41	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.41	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.509	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	397	0
Stage 1	-	0	484	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	397	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	397	-
Stage 1	-	-	484	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	14.6
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	397	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.06	-
HCM Control Delay (s)	-	14.6	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.2	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.8

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	596	0	440	44	31	505
Future Vol, veh/h	1	596	0	440	44	31	505
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	82	92	79	57	83	87
Heavy Vehicles, %	2	2	2	5	5	2	2
Mvmt Flow	4	727	0	557	77	37	580

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	557	-
Stage 1	-	-	557	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	491	0
Stage 1	-	0	574	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	491	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	491	-
Stage 1	-	-	574	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	12.9
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	491	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.076	-
HCM Control Delay (s)	-	12.9	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.2	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	2.3

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	454	0	477	36	1	66	384
Future Vol, veh/h	454	0	477	36	1	66	384
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	Free	-	-	Free
Storage Length	0	-	-	0	-	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	84	75	25	63	87
Heavy Vehicles, %	2	2	0	0	2	2	2
Mvmt Flow	493	0	568	48	4	105	441

Major/Minor	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	-	0	0	568	-
Stage 1	-	-	0	568	-
Stage 2	-	-	0	0	-
Critical Hdwy	-	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	0	484	0
Stage 1	-	0	0	567	0
Stage 2	-	0	0	-	0
Platoon blocked, %	-		-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	0	484	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	0	484	-
Stage 1	-	-	0	567	-
Stage 2	-	-	0	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	14.5
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	484	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.216	-
HCM Control Delay (s)	-	14.5	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.8	-

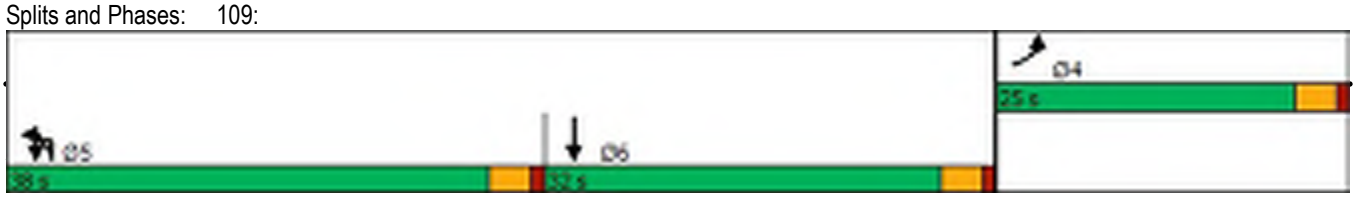
Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	282	0	1	401	0	328	221
Future Volume (vph)	282	0	1	401	0	328	221
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Ped Bike Factor							
Frt						0.944	
Flt Protected	0.950			0.950			
Satd. Flow (prot)	1770	0	0	1770	0	3277	0
Flt Permitted	0.950			0.950			
Satd. Flow (perm)	1770	0	0	1770	0	3277	0
Right Turn on Red		Yes					Yes
Satd. Flow (RTOR)						133	
Link Speed (mph)	25				45	45	
Link Distance (ft)	274				187	319	
Travel Time (s)	7.5				2.8	4.8	
Confl. Peds. (#/hr)		1					
Peak Hour Factor	0.88	0.92	0.92	0.82	0.92	0.81	0.91
Heavy Vehicles (%)	2%	2%	2%	2%	2%	4%	4%
Adj. Flow (vph)	320	0	1	489	0	405	243
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	320	0	0	490	0	648	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	12				12	12	
Link Offset(ft)	0				0	0	
Crosswalk Width(ft)	16				16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15	9	9	15			9
Number of Detectors	1		1	1		2	
Detector Template	Left		Left	Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20		20	20		100	
Trailing Detector (ft)	0		0	0		0	
Detector 1 Position(ft)	0		0	0		0	
Detector 1 Size(ft)	20		20	20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot		Prot	Prot		NA	
Protected Phases	4		5	5		6	
Permitted Phases							

Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Detector Phase	4		5	5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0		5.0	5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0		9.0	9.0		9.0	
Total Split (s)	25.0		38.0	38.0		32.0	
Total Split (%)	26.3%		40.0%	40.0%		33.7%	
Maximum Green (s)	21.0		34.0	34.0		28.0	
Yellow Time (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0		1.0	1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0			0.0		0.0	
Total Lost Time (s)	4.0			4.0		4.0	
Lead/Lag			Lead	Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?			Yes	Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
Recall Mode	Max		Max	Max		Max	
Act Effct Green (s)	21.0			34.0		28.0	
Actuated g/C Ratio	0.22			0.36		0.29	
v/c Ratio	0.82			0.77		0.61	
Control Delay	53.6			37.0		25.5	
Queue Delay	0.0			0.0		0.0	
Total Delay	53.6			37.0		25.5	
LOS	D			D		C	
Approach Delay	53.6				37.0	25.5	
Approach LOS	D				D	C	
Queue Length 50th (ft)	185			259		139	
Queue Length 95th (ft)	#310			334		168	
Internal Link Dist (ft)	194				107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)	391			633		1059	
Starvation Cap Reductn	0			0		0	
Spillback Cap Reductn	0			0		0	
Storage Cap Reductn	0			0		0	
Reduced v/c Ratio	0.82			0.77		0.61	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 95			
Actuated Cycle Length: 95			
Natural Cycle: 50			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.82			
Intersection Signal Delay: 35.5		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 64.0%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 109:



Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	263	0	369	0	559	249
Future Volume (vph)	1	263	0	369	0	559	249
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.949	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						85	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.25	0.69	0.92	0.80	0.92	0.97	0.85
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	1%	2%	2%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	4	381	0	461	0	576	293
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	385	0	461	0	869	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	32.0	32.0		40.0		38.0	
Total Split (%)	29.1%	29.1%		36.4%		34.5%	
Maximum Green (s)	28.0	28.0		36.0		34.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		28.0		36.0		34.0	
Actuated g/C Ratio		0.25		0.33		0.31	
v/c Ratio		0.85		0.80		0.80	
Control Delay		57.5		45.4		37.9	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		57.5		45.4		37.9	
LOS		E		D		D	
Approach Delay		57.5			45.4	37.9	
Approach LOS		E			D	D	
Queue Length 50th (ft)		259		294		268	
Queue Length 95th (ft)		266		358		348	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		454		579		1086	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.85		0.80		0.80	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 65			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.85			
Intersection Signal Delay: 44.3		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 68.5%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 108:

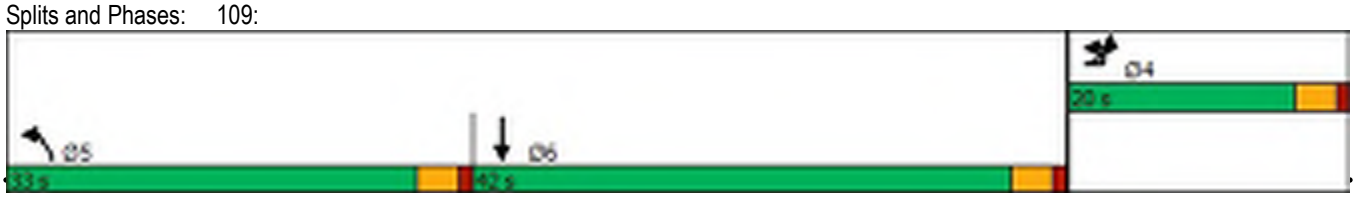
Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	176	0	334	0	653	249
Future Volume (vph)	1	176	0	334	0	653	249
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.959	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1770	0	1770	0	3394	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1770	0	1770	0	3394	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						70	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	1	191	0	363	0	710	271
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	192	0	363	0	981	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	R NA	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	

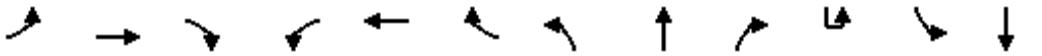
Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	20.0	20.0		33.0		42.0	
Total Split (%)	21.1%	21.1%		34.7%		44.2%	
Maximum Green (s)	16.0	16.0		29.0		38.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		16.0		29.0		38.0	
Actuated g/C Ratio		0.17		0.31		0.40	
v/c Ratio		0.64		0.67		0.70	
Control Delay		47.9		36.1		25.2	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		47.9		36.1		25.2	
LOS		D		D		C	
Approach Delay		47.9			36.1	25.2	
Approach LOS		D			D	C	
Queue Length 50th (ft)		109		190		236	
Queue Length 95th (ft)		#183		290		310	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		298		540		1399	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.64		0.67		0.70	

Intersection Summary

Area Type: Other
Cycle Length: 95
Actuated Cycle Length: 95
Natural Cycle: 60
Control Type: Semi Act-Uncoord
Maximum v/c Ratio: 0.70
Intersection Signal Delay: 30.6 Intersection LOS: C
Intersection Capacity Utilization 64.3% ICU Level of Service C
Analysis Period (min) 15
95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 109:





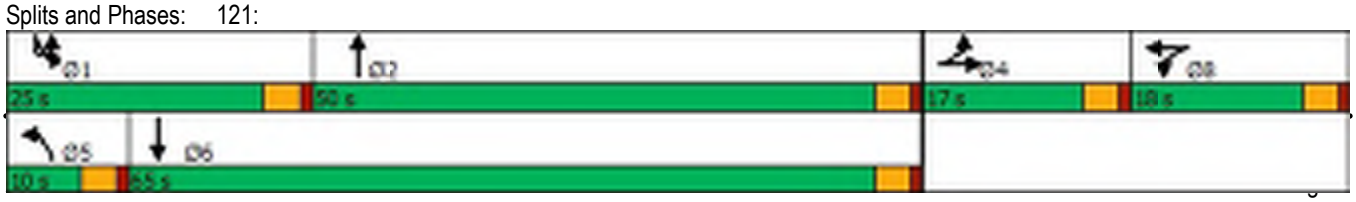
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	64	39	13	71	18	493	4	948	161	2	202	557
Future Volume (vph)	64	39	13	71	18	493	4	948	161	2	202	557
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110	140		240		295	
Storage Lanes	1		0	0		1	1		0		1	
Taper Length (ft)	100			25			25				100	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt		0.962				0.850		0.975				0.990
Flt Protected	0.950				0.964		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Flt Permitted	0.950				0.964		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		13				457		26				11
Link Speed (mph)		25			25			45				45
Link Distance (ft)		311			498			800				627
Travel Time (s)		8.5			13.6			12.1				9.5
Peak Hour Factor	0.81	0.55	0.55	0.65	0.47	0.89	1.00	0.98	0.83	0.25	0.88	0.88
Heavy Vehicles (%)	5%	5%	5%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	79	71	24	109	38	554	4	967	194	8	230	633
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	79	95	0	0	147	554	4	1161	0	0	238	679
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		12			12			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Thru		Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Protected Phases	4	4		8	8		5	2		1	1	6

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	23
Future Volume (vph)	23
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	0
Storage Lanes	0
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	0.95
Frt	
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	0
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	0
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Peak Hour Factor	0.50
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	46
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	0
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	
Detector Template	
Leading Detector (ft)	
Trailing Detector (ft)	
Detector 1 Position(ft)	
Detector 1 Size(ft)	
Detector 1 Type	
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	
Detector 1 Queue (s)	
Detector 1 Delay (s)	
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	
Turn Type	
Protected Phases	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0
Total Split (s)	17.0	17.0		18.0	18.0		10.0	50.0		25.0	25.0	65.0
Total Split (%)	15.5%	15.5%		16.4%	16.4%		9.1%	45.5%		22.7%	22.7%	59.1%
Maximum Green (s)	13.0	13.0		14.0	14.0		6.0	46.0		21.0	21.0	61.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Act Effct Green (s)	13.0	13.0			14.0	110.0	6.0	46.0			21.0	61.0
Actuated g/C Ratio	0.12	0.12			0.13	1.00	0.05	0.42			0.19	0.55
v/c Ratio	0.39	0.44			0.64	0.35	0.04	0.79			0.71	0.35
Control Delay	51.1	45.8			59.6	0.6	50.2	31.9			54.2	13.9
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0
Total Delay	51.1	45.8			59.6	0.6	50.2	31.9			54.2	13.9
LOS	D	D			E	A	D	C			D	B
Approach Delay		48.2			13.0			32.0				24.4
Approach LOS		D			B			C				C
Queue Length 50th (ft)	52	54			100	0	3	360			159	130
Queue Length 95th (ft)	90	60			83	0	15	448			240	164
Internal Link Dist (ft)		231			418			720				547
Turn Bay Length (ft)	50					110	140				295	
Base Capacity (vph)	203	217			228	1583	97	1472			337	1948
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Reduced v/c Ratio	0.39	0.44			0.64	0.35	0.04	0.79			0.71	0.35

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.79			
Intersection Signal Delay: 26.1		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 64.2%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

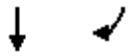
Splits and Phases: 121:



Lane Group	SBR
Permitted Phases	
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Act Effct Green (s)	
Actuated g/C Ratio	
v/c Ratio	
Control Delay	
Queue Delay	
Total Delay	
LOS	
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	
Queue Length 95th (ft)	
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	
Base Capacity (vph)	
Starvation Cap Reductn	
Spillback Cap Reductn	
Storage Cap Reductn	
Reduced v/c Ratio	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	23	27	20	75	23	292	1	14	753	106	1	302
Future Volume (vph)	23	27	20	75	23	292	1	14	753	106	1	302
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.943				0.850			0.980			
Flt Protected	0.950				0.965			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1703	1690	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Flt Permitted	0.950				0.965			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1703	1690	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		21				452			17			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.69	0.59	0.71	0.59	0.50	0.63	0.25	0.46	0.93	0.83	0.25	0.79
Heavy Vehicles (%)	6%	6%	6%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	33	46	28	127	46	463	4	30	810	128	4	382
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	33	74	0	0	173	463	0	34	938	0	0	386
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1

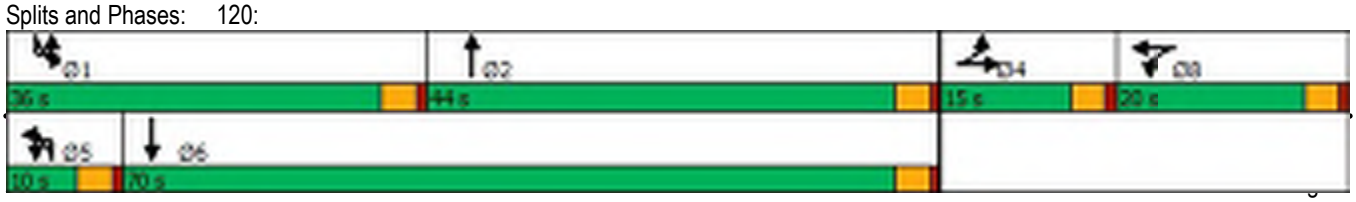


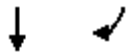
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	774	47
Future Volume (vph)	774	47
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.991	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3507	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3507	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	9	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%	2%
Adj. Flow (vph)	841	52
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	893	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		20.0	20.0		10.0	10.0	44.0		36.0	36.0
Total Split (%)	13.0%	13.0%		17.4%	17.4%		8.7%	8.7%	38.3%		31.3%	31.3%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		16.0	16.0		6.0	6.0	40.0		32.0	32.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			16.0	115.0		6.0	40.0			32.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.14	1.00		0.05	0.35			0.28
v/c Ratio	0.20	0.41			0.69	0.29		0.37	0.76			0.78
Control Delay	51.3	43.4			62.6	0.5		64.1	37.6			51.0
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	51.3	43.4			62.6	0.5		64.1	37.6			51.0
LOS	D	D			E	A		E	D			D
Approach Delay		45.9			17.4				38.5			
Approach LOS		D			B				D			
Queue Length 50th (ft)	23	37			124	0		25	316			264
Queue Length 95th (ft)	42	49			104	0		29	396			321
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	162	180			250	1583		93	1229			492
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.20	0.41			0.69	0.29		0.37	0.76			0.78

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 115			
Actuated Cycle Length: 115			
Natural Cycle: 65			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.78			
Intersection Signal Delay: 28.8		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 63.0%		ICU Level of Service B	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 120:





Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	70.0	
Total Split (%)	60.9%	
Maximum Green (s)	66.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	66.0	
Actuated g/C Ratio	0.57	
v/c Ratio	0.44	
Control Delay	14.7	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	14.7	
LOS	B	
Approach Delay	25.7	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	186	
Queue Length 95th (ft)	233	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	2016	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.44	

Intersection Summary

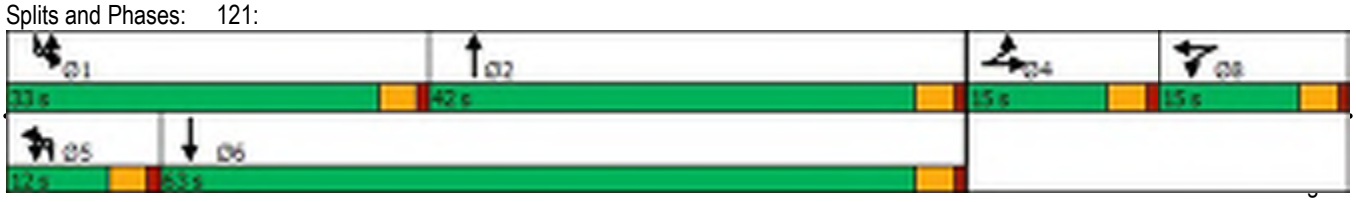
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	42	22	6	41	25	211	1	7	581	47	1	243
Future Volume (vph)	42	22	6	41	25	211	1	7	581	47	1	243
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.956				0.850			0.986			
Flt Protected	0.950				0.972			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1805	1816	0	0	1829	1599	0	1787	3524	0	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.972			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1805	1816	0	0	1829	1599	0	1787	3524	0	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		12				254			12			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.71	0.75	0.50	0.75	0.60	0.83	0.25	0.50	0.94	0.71	0.25	0.86
Heavy Vehicles (%)	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	59	29	12	55	42	254	4	14	618	66	4	283
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	59	41	0	0	97	254	0	18	684	0	0	287
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1

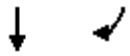
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	790	36
Future Volume (vph)	790	36
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.991	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3542	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3542	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	10	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.87	0.61
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	908	59
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	967	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		15.0	15.0		12.0	12.0	42.0		33.0	33.0
Total Split (%)	14.3%	14.3%		14.3%	14.3%		11.4%	11.4%	40.0%		31.4%	31.4%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		8.0	8.0	38.0		29.0	29.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			11.0	105.0		8.0	38.0			29.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.10	1.00		0.08	0.36			0.28
v/c Ratio	0.31	0.20			0.51	0.16		0.13	0.53			0.58
Control Delay	48.4	35.9			54.5	0.2		47.8	27.8			38.4
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	48.4	35.9			54.5	0.2		47.8	27.8			38.4
LOS	D	D			D	A		D	C			D
Approach Delay		43.3			15.2				28.4			
Approach LOS		D			B				C			
Queue Length 50th (ft)	37	18			63	0		12	185			166
Queue Length 95th (ft)	61	41			75	0		19	242			240
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	189	200			191	1599		136	1283			493
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.31	0.20			0.51	0.16		0.13	0.53			0.58

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 105			
Actuated Cycle Length: 105			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.58			
Intersection Signal Delay: 22.8		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 51.3%		ICU Level of Service A	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 121:





Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	63.0	
Total Split (%)	60.0%	
Maximum Green (s)	59.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	59.0	
Actuated g/C Ratio	0.56	
v/c Ratio	0.48	
Control Delay	14.7	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	14.7	
LOS	B	
Approach Delay	20.1	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	192	
Queue Length 95th (ft)	231	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	1994	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.48	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	383	185	135	162	133	182	30	114	1135	231	1	182
Future Volume (vph)	383	185	135	162	133	182	30	114	1135	231	1	182
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.937			0.942					0.850		
Flt Protected	0.950				0.984			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1770	0	0	3313	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Flt Permitted	0.950				0.984			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1770	0	0	3310	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		32			94					137		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		594			594				463			
Travel Time (s)		16.2			16.2				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				2								
Peak Hour Factor	0.93	0.86	0.87	0.86	0.84	0.84	0.59	0.77	0.92	0.88	0.25	0.72
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	412	215	155	188	158	217	51	148	1234	263	4	253
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	412	370	0	0	563	0	0	199	1234	263	0	257
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			

Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	478	187
Future Volume (vph)	478	187
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3505	1568
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3505	1568
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		149
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.91	0.80
Heavy Vehicles (%)	3%	3%
Adj. Flow (vph)	525	234
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	525	234
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	8.0	8.0		8.0	8.0		7.0	7.0	10.0		7.0	7.0
Minimum Split (s)	22.0	22.0		12.0	12.0		22.0	22.0	22.0		11.0	11.0
Total Split (s)	25.0	59.0		34.0	34.0		29.0	29.0	54.0		22.0	22.0
Total Split (%)	18.5%	43.7%		25.2%	25.2%		21.5%	21.5%	40.0%		16.3%	16.3%
Maximum Green (s)	21.0	55.0		30.0	30.0		25.0	25.0	50.0		18.0	18.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	55.0			30.0			25.0	50.0	135.0		18.0
Actuated g/C Ratio	0.16	0.41			0.22			0.19	0.37	1.00		0.13
v/c Ratio	0.76	0.50			0.70			0.60	0.93	0.16		1.10
Control Delay	64.9	29.8			45.1			59.1	54.3	0.2		142.1
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	64.9	29.8			45.1			59.1	54.3	0.2		142.1
LOS	E	C			D			E	D	A		F
Approach Delay		48.3			45.1				46.4			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	180	218			202			162	544	0		~255
Queue Length 95th (ft)	239	293			244			206	#686	0		#303
Internal Link Dist (ft)		514			514				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	539	740			809			330	1323	1599		233
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.76	0.50			0.70			0.60	0.93	0.16		1.10

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 135			
Actuated Cycle Length: 135			
Natural Cycle: 90			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.10			
Intersection Signal Delay: 49.0		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 87.1%		ICU Level of Service E	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	10.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	47.0	
Total Split (%)	34.8%	
Maximum Green (s)	43.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	43.0	135.0
Actuated g/C Ratio	0.32	1.00
v/c Ratio	0.47	0.15
Control Delay	38.6	0.2
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	38.6	0.2
LOS	D	A
Approach Delay	55.9	
Approach LOS	E	
Queue Length 50th (ft)	194	0
Queue Length 95th (ft)	250	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1116	1568
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.47	0.15

Intersection Summary

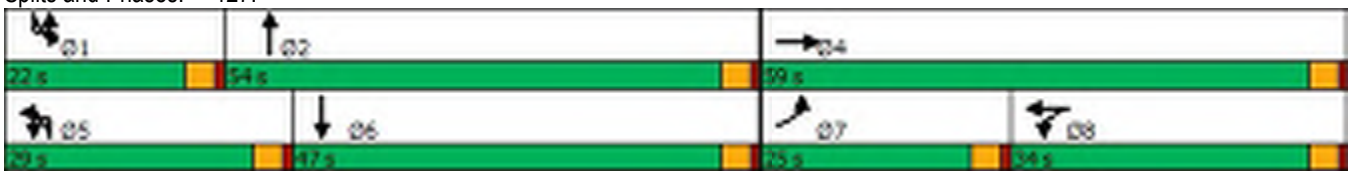
Analysis Period (min) 15

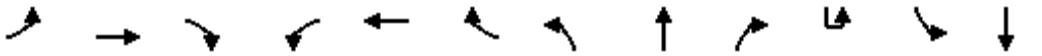
~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

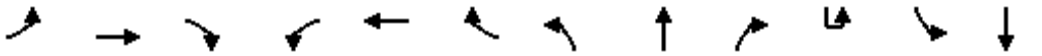
Splits and Phases: 127:





Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	429	252	218	129	202	236	127	762	166	7	261	830
Future Volume (vph)	429	252	218	129	202	236	127	762	166	7	261	830
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250	160		235		150	
Storage Lanes	2		1	0		1	1		1		1	
Taper Length (ft)	25			25			95				25	
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.931			0.937				0.850			
Flt Protected	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	3467	1743	0	0	3312	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Flt Permitted	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	3467	1743	0	0	3311	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		39			119				122			
Link Speed (mph)		25			25			50				50
Link Distance (ft)		634			645			464				544
Travel Time (s)		17.3			17.6			6.3				7.4
Confl. Peds. (#/hr)				1								
Peak Hour Factor	0.98	0.83	0.84	0.87	0.85	0.85	0.86	0.85	0.77	0.58	0.95	0.92
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	438	304	260	148	238	278	148	896	216	12	275	902
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	438	564	0	0	664	0	148	896	216	0	287	902
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		24			24			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2		1	2	1	1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	100	20	20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	6	20	20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	389
Future Volume (vph)	389
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	140
Storage Lanes	1
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	1.00
Ped Bike Factor	
Frt	0.850
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	1583
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	1583
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	154
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Confl. Peds. (#/hr)	
Peak Hour Factor	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	432
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	432
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	1
Detector Template	Right
Leading Detector (ft)	20
Trailing Detector (ft)	0
Detector 1 Position(ft)	0
Detector 1 Size(ft)	20
Detector 1 Type	Cl+Ex
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	NA	Free	Prot	Prot	NA
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	2		1	1	6
Permitted Phases		4!							Free			
Detector Phase	7	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	22.0		9.0	9.0	22.0
Total Split (s)	31.0	66.0		35.0	35.0		25.0	45.0		29.0	29.0	49.0
Total Split (%)	22.1%	47.1%		25.0%	25.0%		17.9%	32.1%		20.7%	20.7%	35.0%
Maximum Green (s)	27.0	62.0		31.0	31.0		21.0	41.0		25.0	25.0	45.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Walk Time (s)		7.0						7.0				7.0
Flash Dont Walk (s)		11.0						11.0				11.0
Pedestrian Calls (#/hr)		0						0				0
Act Effct Green (s)	27.0	62.0			31.0		21.0	41.0	140.0		25.0	45.0
Actuated g/C Ratio	0.19	0.44			0.22		0.15	0.29	1.00		0.18	0.32
v/c Ratio	0.66	0.71			0.80		0.56	0.86	0.14		0.91	0.79
Control Delay	57.5	35.4			50.6		64.1	56.8	0.2		88.2	49.4
Queue Delay	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Delay	57.5	35.4			50.6		64.1	56.8	0.2		88.2	49.4
LOS	E	D			D		E	E	A		F	D
Approach Delay		45.1			50.6			47.9				43.2
Approach LOS		D			D			D				D
Queue Length 50th (ft)	191	386			253		127	407	0		259	393
Queue Length 95th (ft)	251	463			302		191	456	0		#429	477
Internal Link Dist (ft)		554			565			384				464
Turn Bay Length (ft)							160		235		150	
Base Capacity (vph)	668	793			826		265	1036	1583		316	1137
Starvation Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Reduced v/c Ratio	0.66	0.71			0.80		0.56	0.86	0.14		0.91	0.79

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 140			
Actuated Cycle Length: 140			
Natural Cycle: 65			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.91			
Intersection Signal Delay: 46.0		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 92.7%		ICU Level of Service F	

Lane Group	SBR
Turn Type	Free
Protected Phases	
Permitted Phases	Free
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Walk Time (s)	
Flash Dont Walk (s)	
Pedestrian Calls (#/hr)	
Act Effct Green (s)	140.0
Actuated g/C Ratio	1.00
v/c Ratio	0.27
Control Delay	0.4
Queue Delay	0.0
Total Delay	0.4
LOS	A
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	0
Queue Length 95th (ft)	0
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	140
Base Capacity (vph)	1583
Starvation Cap Reductn	0
Spillback Cap Reductn	0
Storage Cap Reductn	0
Reduced v/c Ratio	0.27

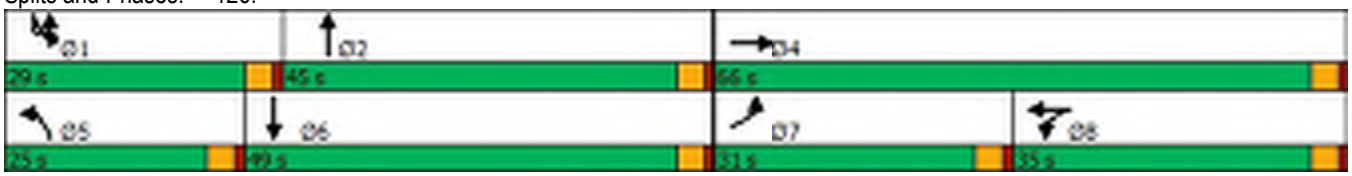
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

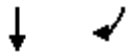
\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 126:



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	242	119	166	108	125	207	2	109	663	101	4	250
Future Volume (vph)	242	119	166	108	125	207	2	109	663	101	4	250
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00			1.00				
Frt		0.913			0.933					0.850		
Flt Protected	0.950				0.985			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1727	0	0	3285	0	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.985			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1727	0	0	3283	0	0	1785	3574	1599	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		68			149					148		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		640			1062				463			
Travel Time (s)		17.5			29.0				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				1				2				
Peak Hour Factor	0.87	0.87	0.87	0.68	0.91	0.86	0.50	0.80	0.89	0.75	0.50	0.93
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	278	137	191	159	137	241	4	136	745	135	8	269
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	278	328	0	0	537	0	0	140	745	135	0	277
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			



Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	830	408
Future Volume (vph)	830	408
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3574	1599
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3574	1599
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		172
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.94	0.97
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	883	421
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	883	421
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	9.0	22.0		9.0	9.0
Total Split (s)	25.0	55.0		30.0	30.0		20.0	20.0	40.0		30.0	30.0
Total Split (%)	20.0%	44.0%		24.0%	24.0%		16.0%	16.0%	32.0%		24.0%	24.0%
Maximum Green (s)	21.0	51.0		26.0	26.0		16.0	16.0	36.0		26.0	26.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	51.0			26.0			16.0	36.0	125.0		26.0
Actuated g/C Ratio	0.17	0.41			0.21			0.13	0.29	1.00		0.21
v/c Ratio	0.48	0.44			0.67			0.61	0.72	0.08		0.75
Control Delay	50.2	23.0			37.2			64.0	44.8	0.1		60.0
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	50.2	23.0			37.2			64.0	44.8	0.1		60.0
LOS	D	C			D			E	D	A		E
Approach Delay		35.4			37.2				41.6			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	106	148			153			109	285	0		212
Queue Length 95th (ft)	145	220			217			157	353	0		#330
Internal Link Dist (ft)		560			982				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	582	744			801			228	1029	1599		371
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.48	0.44			0.67			0.61	0.72	0.08		0.75

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 125			
Actuated Cycle Length: 125			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.75			
Intersection Signal Delay: 35.4		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 75.4%		ICU Level of Service D	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	50.0	
Total Split (%)	40.0%	
Maximum Green (s)	46.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	46.0	125.0
Actuated g/C Ratio	0.37	1.00
v/c Ratio	0.67	0.26
Control Delay	36.3	0.4
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	36.3	0.4
LOS	D	A
Approach Delay	30.9	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	313	0
Queue Length 95th (ft)	386	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1315	1599
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.67	0.26

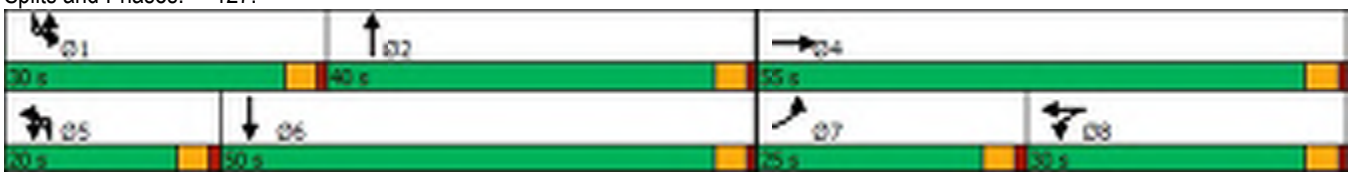
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



Intersection	
Int Delay, s/veh	6.5

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	185	3
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	185	3
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0
Mvmt Flow	0	0	0	0	12	12	0	12	0	4	4	0	261	6

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2		
Conflicting Flow All	-	264	12	244	0	0	12	0	0	156	124	
Stage 1	-	12	-	-	-	-	-	-	-	132	-	
Stage 2	-	252	-	-	-	-	-	-	-	24	-	
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.12	-	-	4.12	-	-	7.1	6.2	
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.218	-	-	2.218	-	-	3.5	3.3	
Pot Cap-1 Maneuver	0	645	1074	1322	-	-	1607	-	-	815	932	
Stage 1	0	890	-	-	-	-	-	-	-	876	-	
Stage 2	0	702	-	-	-	-	-	-	-	999	-	
Platoon blocked, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	643	1074	1322	-	-	1607	-	-	792	932	
Mov Cap-2 Maneuver	-	643	-	-	-	-	-	-	-	792	-	
Stage 1	-	890	-	-	-	-	-	-	-	876	-	
Stage 2	-	700	-	-	-	-	-	-	-	974	-	

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	9.6	0	0.1	12.4
HCM LOS	A			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	752	1322	-	-	805	1607	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.354	-	-	-	0.03	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	12.4	0	-	-	9.6	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-	A	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.6	0	-	-	0.1	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.4

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	11	2	8	1	1	2	4	0	189	5
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	11	2	8	1	1	2	4	0	189	5
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	29	4	16	4	4	4	12	0	228	13

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2	
Conflicting Flow All	306	312	6	266	0	0	8	0	0	202	139
Stage 1	38	38	-	-	-	-	-	-	-	147	-
Stage 2	268	274	-	-	-	-	-	-	-	55	-
Critical Hdwy	7.1	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25
Critical Hdwy Stg 1	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Critical Hdwy Stg 2	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Follow-up Hdwy	3.5	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345
Pot Cap-1 Maneuver	650	606	1083	1310	-	-	1612	-	-	761	901
Stage 1	982	867	-	-	-	-	-	-	-	860	-
Stage 2	742	687	-	-	-	-	-	-	-	962	-
Platoon blocked, %					-	-		-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	472	597	1083	1310	-	-	1612	-	-	722	901
Mov Cap-2 Maneuver	472	597	-	-	-	-	-	-	-	722	-
Stage 1	970	857	-	-	-	-	-	-	-	850	-
Stage 2	513	685	-	-	-	-	-	-	-	915	-

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	11	5.2	0.1	12.8
HCM LOS	B			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	700	1310	-	-	631	1612	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.344	0.012	-	-	0.052	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	12.8	7.8	0	-	11	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.5	0	-	-	0.2	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.8

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	9	5	0	5	4	0	165	2
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	9	5	0	5	4	0	165	2
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	11	4	18	20	0	10	12	0	199	5

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2		
Conflicting Flow All	-	333	20	257	0	0	20	0	0	219	135	
Stage 1	-	56	-	-	-	-	-	-	-	155	-	
Stage 2	-	277	-	-	-	-	-	-	-	64	-	
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25	
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345	
Pot Cap-1 Maneuver	0	590	1064	1320	-	-	1596	-	-	741	906	
Stage 1	0	852	-	-	-	-	-	-	-	852	-	
Stage 2	0	685	-	-	-	-	-	-	-	952	-	
Platoon blocked, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	577	1064	1320	-	-	1596	-	-	716	906	
Mov Cap-2 Maneuver	-	577	-	-	-	-	-	-	-	716	-	
Stage 1	-	840	-	-	-	-	-	-	-	840	-	
Stage 2	-	680	-	-	-	-	-	-	-	923	-	

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	10.6	3.7	0.3	12.7
HCM LOS	B			B

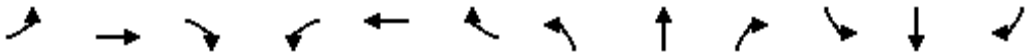
Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	671	1320	-	-	660	1596	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.304	0.014	-	-	0.022	0.006	-	-
HCM Control Delay (s)	12.7	7.8	0	-	10.6	7.3	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.3	0	-	-	0.1	0	-	-

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Lane Configurations											
Traffic Volume (veh/h)	0	20	0	0	0	0	683	0	176	154	0
Future Volume (Veh/h)	0	20	0	0	0	0	683	0	176	154	0
Sign Control		Stop			Stop		Free			Free	
Grade		0%			0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.68	0.92	0.86	0.25	0.92	0.88	0.92	0.70	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	29	0	0	0	0	776	0	251	167	0
Pedestrians											
Lane Width (ft)											
Walking Speed (ft/s)											
Percent Blockage											
Right turn flare (veh)											
Median type							None			None	
Median storage veh)											
Upstream signal (ft)											
pX, platoon unblocked											
vC, conflicting volume	1719	1719	167	1734	1719	0	167				
vC1, stage 1 conf vol											
vC2, stage 2 conf vol											
vCu, unblocked vol	1719	1719	167	1734	1719	0	167				
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1				
tC, 2 stage (s)											
tF (s)	3.5	*2.5	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2				
p0 queue free %	100	78	100	100	100	100	45				
cM capacity (veh/h)	40	130	877	33	41	1085	1417				

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SW 1
Volume Total	29	776	251	167
Volume Left	0	776	0	0
Volume Right	0	0	251	0
cSH	130	1417	1700	1700
Volume to Capacity	0.22	0.55	0.15	0.10
Queue Length 95th (ft)	20	87	0	0
Control Delay (s)	40.4	10.6	0.0	0.0
Lane LOS	E	B		
Approach Delay (s)	40.4	8.0		0.0
Approach LOS	E			

Intersection Summary			
Average Delay	7.7		
Intersection Capacity Utilization	59.7%	ICU Level of Service	B
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

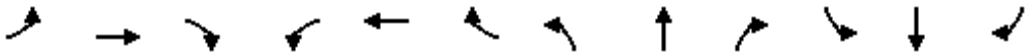


Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↑					↖		↱		↑	
Traffic Volume (veh/h)	0	49	0	0	0	0	513	0	154	0	166	0
Future Volume (Veh/h)	0	49	0	0	0	0	513	0	154	0	166	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.92	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	59	0	0	0	0	597	0	193	0	234	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1428	1428	234	1458	1428	0	234			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1428	1428	234	1458	1428	0	234			0		
tC, single (s)	7.1	*4.8	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	65	100	100	100	100	55			100		
cM capacity (veh/h)	73	168	805	52	74	1085	1328			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	59	597	193	234
Volume Left	0	597	0	0
Volume Right	0	0	193	0
cSH	168	1328	1700	1700
Volume to Capacity	0.35	0.45	0.11	0.14
Queue Length 95th (ft)	37	60	0	0
Control Delay (s)	37.5	9.9	0.0	0.0
Lane LOS	E	A		
Approach Delay (s)	37.5	7.5		0.0
Approach LOS	E			

Intersection Summary				
Average Delay	7.5			
Intersection Capacity Utilization	50.5%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

* User Entered Value



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↑					↖		↗		↑	
Traffic Volume (veh/h)	0	48	0	0	0	0	528	0	141	0	154	0
Future Volume (Veh/h)	0	48	0	0	0	0	528	0	141	0	154	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.71	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	58	0	0	0	0	614	0	176	0	217	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1445	1445	217	1474	1445	0	217			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1445	1445	217	1474	1445	0	217			0		
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	69	100	100	100	100	54			100		
cM capacity (veh/h)	70	184	823	52	72	1085	1347			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	58	614	176	217
Volume Left	0	614	0	0
Volume Right	0	0	176	0
cSH	184	1347	1700	1700
Volume to Capacity	0.31	0.46	0.10	0.13
Queue Length 95th (ft)	32	61	0	0
Control Delay (s)	33.2	9.9	0.0	0.0
Lane LOS	D	A		
Approach Delay (s)	33.2	7.7		0.0
Approach LOS	D			

Intersection Summary				
Average Delay	7.5			
Intersection Capacity Utilization	50.7%	ICU Level of Service	A	
Analysis Period (min)	15			

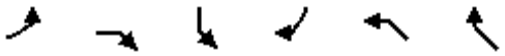
* User Entered Value

Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	762	0	36	0	1	68	0
Future Volume (Veh/h)	762	0	36	0	1	68	0
Sign Control	Free		Stop			Free	
Grade	0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.90	0.92	0.73	0.92	0.25	0.79	0.92
Hourly flow rate (vph)	847	0	49	0	0	86	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type	None					None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked					0.00		
vC, conflicting volume	86		1780	86	0		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	86		1780	86	0		
tC, single (s)	4.1		*4.5	6.2	0.0		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	2.2		*2.5	3.3	0.0		
p0 queue free %	44		59	100	0		
cM capacity (veh/h)	1517		120	973	0		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	847	49	86
Volume Left	847	49	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1517	120	1700
Volume to Capacity	0.56	0.41	0.05
Queue Length 95th (ft)	91	43	0
Control Delay (s)	10.3	54.5	0.0
Lane LOS	B	F	
Approach Delay (s)	10.3	54.5	0.0
Approach LOS		F	

Intersection Summary			
Average Delay	11.6		
Intersection Capacity Utilization	59.4%	ICU Level of Service	B
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value



Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations						
Traffic Volume (veh/h)	551	0	45	0	76	0
Future Volume (Veh/h)	551	0	45	0	76	0
Sign Control	Free		Stop		Free	
Grade	0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	599	0	60	0	104	0
Pedestrians						
Lane Width (ft)						
Walking Speed (ft/s)						
Percent Blockage						
Right turn flare (veh)						
Median type	None				None	
Median storage veh)						
Upstream signal (ft)						
pX, platoon unblocked						
vC, conflicting volume	104		1302	104		
vC1, stage 1 conf vol						
vC2, stage 2 conf vol						
vCu, unblocked vol	104		1302	104		
tC, single (s)	4.1		*5.0	6.2		
tC, 2 stage (s)						
tF (s)	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	59		69	100		
cM capacity (veh/h)	1475		191	951		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	599	60	104
Volume Left	599	60	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1475	191	1700
Volume to Capacity	0.41	0.31	0.06
Queue Length 95th (ft)	50	32	0
Control Delay (s)	9.1	32.2	0.0
Lane LOS	A	D	
Approach Delay (s)	9.1	32.2	0.0
Approach LOS		D	

Intersection Summary			
Average Delay	9.7		
Intersection Capacity Utilization	48.1%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

Movement	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	1	578	0	38	0	131	0
Future Volume (Veh/h)	1	578	0	38	0	131	0
Sign Control		Free		Stop		Free	
Grade		0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	628	0	51	0	179	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type		None				None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked	0.00						
vC, conflicting volume	0	179		1435	179		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	0	179		1435	179		
tC, single (s)	0.0	4.1		*4.5	6.2		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	0.0	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	0	55		73	100		
cM capacity (veh/h)	0	1385		187	864		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	628	51	179
Volume Left	628	51	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1385	187	1700
Volume to Capacity	0.45	0.27	0.11
Queue Length 95th (ft)	61	26	0
Control Delay (s)	9.7	31.3	0.0
Lane LOS	A	D	
Approach Delay (s)	9.7	31.3	0.0
Approach LOS		D	

Intersection Summary			
Average Delay	9.0		
Intersection Capacity Utilization	52.7%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	6.5
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	670	916	315
Demand Flow Rate, veh/h	697	934	315
Vehicles Circulating, veh/h	229	212	582
Vehicles Exiting, veh/h	212	685	174
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	9.7	1.6	13.7
Approach LOS	A	A	B

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	527	170	229	705	315
Cap Entry Lane, veh/h	899	1976	914	1938	631
Entry HV Adj Factor	0.961	0.962	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	507	163	225	691	315
Cap Entry, veh/h	864	1900	896	1900	631
V/C Ratio	0.586	0.086	0.251	0.364	0.499
Control Delay, s/veh	12.8	0.0	6.6	0.0	13.7
LOS	B	A	A	A	B
95th %tile Queue, veh	4	0	1	2	3

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	9.5
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	812	741	383
Demand Flow Rate, veh/h	828	756	383
Vehicles Circulating, veh/h	166	146	683
Vehicles Exiting, veh/h	146	920	125
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	11.3	1.2	21.6
Approach LOS	B	A	C

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	642	186	166	590	383
Cap Entry Lane, veh/h	957	1938	976	1938	571
Entry HV Adj Factor	0.981	0.980	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	630	182	163	578	383
Cap Entry, veh/h	939	1900	957	1900	571
V/C Ratio	0.671	0.096	0.170	0.304	0.671
Control Delay, s/veh	14.6	0.0	5.4	0.0	21.6
LOS	B	A	A	A	C
95th %tile Queue, veh	5	0	1	1	5

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	10.7
Intersection LOS	B

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	912	754	268
Demand Flow Rate, veh/h	921	769	268
Vehicles Circulating, veh/h	117	117	801
Vehicles Exiting, veh/h	117	952	112
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	17.1	0.7	17.4
Approach LOS	C	A	C

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	796	125	117	652	268
Cap Entry Lane, veh/h	1005	1919	1005	1938	507
Entry HV Adj Factor	0.989	0.990	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	788	124	115	639	268
Cap Entry, veh/h	995	1900	985	1900	507
V/C Ratio	0.792	0.065	0.116	0.336	0.528
Control Delay, s/veh	19.8	0.0	4.7	0.0	17.4
LOS	C	A	A	A	C
95th %tile Queue, veh	9	0	0	2	3

Intersection	
Int Delay, s/veh	10.7

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	487	37	36	0	232	325
Future Vol, veh/h	487	37	36	0	232	325
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	94	92	78	86	92
Heavy Vehicles, %	6	6	2	2	4	4
Mvmt Flow	529	39	39	0	270	353

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	270	270		-	0
Stage 1	270	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.46	6.26		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.46	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.554	3.354		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	711	759		-	-
Stage 1	766	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	711	759		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	711	-		-	-
Stage 1	766	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	22.4	0
HCM LOS	C	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	711	759	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.745	0.052	-	-
HCM Control Delay (s)	23.3	10	-	-
HCM Lane LOS	C	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	6.7	0.2	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	8.3

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	432	39	50	0	248	350
Future Vol, veh/h	432	39	50	0	248	350
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	53	92	81	92	92
Heavy Vehicles, %	7	7	4	4	4	4
Mvmt Flow	470	74	54	0	270	380

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	270	270		-	0
Stage 1	270	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.47	6.27		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.47	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.563	3.363		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	709	757		-	-
Stage 1	764	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	709	757		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	709	-		-	-
Stage 1	764	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	18.3	0
HCM LOS	C	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	709	757	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.662	0.097	-	-
HCM Control Delay (s)	19.5	10.3	-	-
HCM Lane LOS	C	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	5	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.3

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	457	58	60	0	218	633
Future Vol, veh/h	457	58	60	0	218	633
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	95	83	75	94	88	90
Heavy Vehicles, %	1	1	1	1	0	0
Mvmt Flow	481	70	80	0	248	703

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	248	248		-	0
Stage 1	248	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.41	6.21		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.41	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.509	3.309		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	743	793		-	-
Stage 1	796	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	743	793		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	743	-		-	-
Stage 1	796	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	17.2	0
HCM LOS	C	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	743	793	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.647	0.088	-	-
HCM Control Delay (s)	18.3	10	-	-
HCM Lane LOS	C	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	4.8	0.3	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	1.1

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	11	26	79	706	458	8
Future Vol, veh/h	11	26	79	706	458	8
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	12	28	86	767	498	9

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1442	503	507	0	-	0
Stage 1	503	-	-	-	-	-
Stage 2	939	-	-	-	-	-
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	146	569	1058	-	-	-
Stage 1	607	-	-	-	-	-
Stage 2	380	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	125	569	1058	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	125	-	-	-	-	-
Stage 1	521	-	-	-	-	-
Stage 2	380	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	20.2	0.9	0
HCM LOS	C		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	1058	-	277	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.081	-	0.145	-	-
HCM Control Delay (s)	8.7	0	20.2	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0.3	-	0.5	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	1.3

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	44	5	10	580	559	71
Future Vol, veh/h	44	5	10	580	559	71
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	48	5	11	630	608	77

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1299	647	685	0	-	0
Stage 1	647	-	-	-	-	-
Stage 2	652	-	-	-	-	-
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	178	471	908	-	-	-
Stage 1	521	-	-	-	-	-
Stage 2	518	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	175	471	908	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	175	-	-	-	-	-
Stage 1	511	-	-	-	-	-
Stage 2	518	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	31.7	0.2	0
HCM LOS	D		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	908	-	187	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.012	-	0.285	-	-
HCM Control Delay (s)	9	0	31.7	-	-
HCM Lane LOS	A	A	D	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	1.1	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.7

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	21	8	4	633	704	71
Future Vol, veh/h	21	8	4	633	704	71
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	23	9	4	688	765	77

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1500	804	842	0	-	0
Stage 1	804	-	-	-	-	-
Stage 2	696	-	-	-	-	-
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	134	383	794	-	-	-
Stage 1	440	-	-	-	-	-
Stage 2	495	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	133	383	794	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	133	-	-	-	-	-
Stage 1	436	-	-	-	-	-
Stage 2	495	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	32.5	0.1	0
HCM LOS	D		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	794	-	162	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.005	-	0.195	-	-
HCM Control Delay (s)	9.6	0	32.5	-	-
HCM Lane LOS	A	A	D	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	0.7	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	8.8

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	425	0	299	219	381	216
Future Vol, veh/h	425	0	299	219	381	216
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	462	0	325	238	414	235

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	325	325
Stage 1	-	-	325	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	669	716
Stage 1	-	-	732	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	669	716
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	669	-
Stage 1	-	-	732	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	16.5
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	669	716
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.619	0.328
HCM Control Delay (s)	-	-	18.7	12.5
HCM Lane LOS	-	-	C	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	4.3	1.4

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.6

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	309	0	367	223	251	218
Future Vol, veh/h	309	0	367	223	251	218
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	336	0	399	242	273	237

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	399	399
Stage 1	-	-	399	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	607	651
Stage 1	-	-	678	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	607	651
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	607	-
Stage 1	-	-	678	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	14.8
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	607	651
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.449	0.364
HCM Control Delay (s)	-	-	15.7	13.7
HCM Lane LOS	-	-	C	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	2.3	1.7

Intersection	
Int Delay, s/veh	7.6

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	206	0	594	185	204	230
Future Vol, veh/h	206	0	594	185	204	230
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	224	0	646	201	222	250

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	646	646
Stage 1	-	-	646	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	436	472
Stage 1	-	-	522	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	436	472
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	436	-
Stage 1	-	-	522	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	21.2
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	436	472
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.509	0.53
HCM Control Delay (s)	-	-	21.5	20.9
HCM Lane LOS	-	-	C	C
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	2.8	3

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.1

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	2	1	2	227	210	1
Future Vol, veh/h	2	1	2	227	210	1
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	2	1	2	247	228	1

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	249	0	-	0	131	126
Stage 1	-	-	-	-	126	-
Stage 2	-	-	-	-	5	-
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	1317	-	-	-	863	924
Stage 1	-	-	-	-	900	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1317	-	-	-	861	924
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	861	-
Stage 1	-	-	-	-	898	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	5.2	0	10.7
HCM LOS			B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1317	-	861
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.002	-	0.266
HCM Control Delay (s)	-	-	7.7	0	10.7
HCM Lane LOS	-	-	A	A	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	1.1

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.8

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	3	2	3	183	164	2
Future Vol, veh/h	3	2	3	183	164	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	3	2	3	199	178	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	202	0	-	0	111	103
Stage 1	-	-	-	-	103	-
Stage 2	-	-	-	-	8	-
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	1370	-	-	-	886	952
Stage 1	-	-	-	-	921	-
Stage 2	-	-	-	-	1015	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1370	-	-	-	884	952
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	884	-
Stage 1	-	-	-	-	919	-
Stage 2	-	-	-	-	1015	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	4.6	0	10.1
HCM LOS			B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1370	-	885
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.002	-	0.204
HCM Control Delay (s)	-	-	7.6	0	10.1
HCM Lane LOS	-	-	A	A	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.8

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.1

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	1	1	1	136	151	2
Future Vol, veh/h	1	1	1	136	151	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	1	1	1	148	164	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	149	0	-	0	78	75
Stage 1	-	-	-	-	75	-
Stage 2	-	-	-	-	3	-
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	1432	-	-	-	925	986
Stage 1	-	-	-	-	948	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-
Platoon blocked, %			-	-	-	
Mov Cap-1 Maneuver	1432	-	-	-	924	986
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	924	-
Stage 1	-	-	-	-	947	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	3.8	0	9.7
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1432	-	925
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.001	-	0.18
HCM Control Delay (s)	-	-	7.5	0	9.7
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.7

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.2

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	9	0	0	8	9	8
Future Vol, veh/h	9	0	0	8	9	8
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	10	0	0	9	10	9

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	9	0	-	0	25	5
Stage 1	-	-	-	-	5	-
Stage 2	-	-	-	-	20	-
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	1611	-	-	-	991	1078
Stage 1	-	-	-	-	1018	-
Stage 2	-	-	-	-	1003	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1611	-	-	-	985	1078
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	985	-
Stage 1	-	-	-	-	1012	-
Stage 2	-	-	-	-	1003	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.6
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1611	-	-	-	1027
HCM Lane V/C Ratio	0.006	-	-	-	0.018
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.6
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0.1

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.6

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	8	0	0	5	7	8
Future Vol, veh/h	8	0	0	5	7	8
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	9	0	0	5	8	9

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	5	0	-	0	21	3
Stage 1	-	-	-	-	3	-
Stage 2	-	-	-	-	18	-
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	1616	-	-	-	996	1081
Stage 1	-	-	-	-	1020	-
Stage 2	-	-	-	-	1005	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1616	-	-	-	990	1081
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	990	-
Stage 1	-	-	-	-	1014	-
Stage 2	-	-	-	-	1005	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1616	-	-	-	1037
HCM Lane V/C Ratio	0.005	-	-	-	0.016
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.3

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	8	0	0	5	4	7
Future Vol, veh/h	8	0	0	5	4	7
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	9	0	0	5	4	8

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	5	0	-	0	21	3
Stage 1	-	-	-	-	3	-
Stage 2	-	-	-	-	18	-
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	1616	-	-	-	996	1081
Stage 1	-	-	-	-	1020	-
Stage 2	-	-	-	-	1005	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1616	-	-	-	990	1081
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	990	-
Stage 1	-	-	-	-	1014	-
Stage 2	-	-	-	-	1005	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1616	-	-	-	1046
HCM Lane V/C Ratio	0.005	-	-	-	0.011
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.5

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	377	0	661	14	17	515
Future Vol, veh/h	1	377	0	661	14	17	515
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	86	92	89	63	67	83
Heavy Vehicles, %	4	4	2	2	2	1	1
Mvmt Flow	4	438	0	743	22	25	620

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	743	-
Stage 1	-	-	743	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.41	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.41	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.509	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	384	0
Stage 1	-	0	472	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	384	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	384	-
Stage 1	-	-	472	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	15
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	384	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.066	-
HCM Control Delay (s)	-	15	0
HCM Lane LOS	-	C	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.2	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	1

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	605	0	513	52	39	513
Future Vol, veh/h	1	605	0	513	52	39	513
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	82	92	79	57	83	87
Heavy Vehicles, %	2	2	2	5	5	2	2
Mvmt Flow	4	738	0	649	91	47	590

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	649	-
Stage 1	-	-	649	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	434	0
Stage 1	-	0	520	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	434	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	434	-
Stage 1	-	-	520	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	14.3
HCM LOS		B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	434	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.108	-
HCM Control Delay (s)	-	14.3	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.4	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	2.6

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	461	0	544	42	1	76	390
Future Vol, veh/h	461	0	544	42	1	76	390
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	Free	-	-	Free
Storage Length	0	-	-	0	-	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	84	75	25	63	87
Heavy Vehicles, %	2	2	0	0	2	2	2
Mvmt Flow	501	0	648	56	4	121	448

Major/Minor	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	-	0	0	648	-
Stage 1	-	-	0	648	-
Stage 2	-	-	0	0	-
Critical Hdwy	-	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	0	435	0
Stage 1	-	0	0	521	0
Stage 2	-	0	0	-	0
Platoon blocked, %	-		-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	0	435	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	0	435	-
Stage 1	-	-	0	521	-
Stage 2	-	-	0	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	16.4
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	435	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.277	-
HCM Control Delay (s)	-	16.4	0
HCM Lane LOS	-	C	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	1.1	-

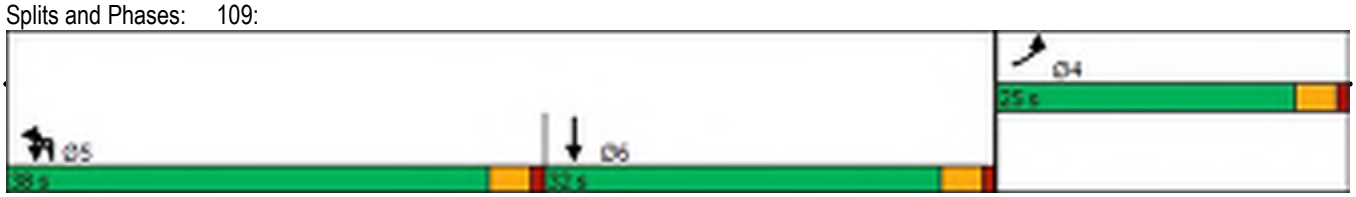
Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	287	0	1	412	0	341	225
Future Volume (vph)	287	0	1	412	0	341	225
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Ped Bike Factor							
Frt						0.945	
Flt Protected	0.950			0.950			
Satd. Flow (prot)	1770	0	0	1770	0	3280	0
Flt Permitted	0.950			0.950			
Satd. Flow (perm)	1770	0	0	1770	0	3280	0
Right Turn on Red		Yes					Yes
Satd. Flow (RTOR)						126	
Link Speed (mph)	25				45	45	
Link Distance (ft)	274				187	319	
Travel Time (s)	7.5				2.8	4.8	
Confl. Peds. (#/hr)		1					
Peak Hour Factor	0.88	0.92	0.92	0.82	0.92	0.81	0.91
Heavy Vehicles (%)	2%	2%	2%	2%	2%	4%	4%
Adj. Flow (vph)	326	0	1	502	0	421	247
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	326	0	0	503	0	668	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	12				12	12	
Link Offset(ft)	0				0	0	
Crosswalk Width(ft)	16				16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15	9	9	15			9
Number of Detectors	1		1	1		2	
Detector Template	Left		Left	Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20		20	20		100	
Trailing Detector (ft)	0		0	0		0	
Detector 1 Position(ft)	0		0	0		0	
Detector 1 Size(ft)	20		20	20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot		Prot	Prot		NA	
Protected Phases	4		5	5		6	
Permitted Phases							

Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Detector Phase	4		5	5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0		5.0	5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0		9.0	9.0		9.0	
Total Split (s)	25.0		38.0	38.0		32.0	
Total Split (%)	26.3%		40.0%	40.0%		33.7%	
Maximum Green (s)	21.0		34.0	34.0		28.0	
Yellow Time (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0		1.0	1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0			0.0		0.0	
Total Lost Time (s)	4.0			4.0		4.0	
Lead/Lag			Lead	Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?			Yes	Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	
Recall Mode	Max		Max	Max		Max	
Act Effct Green (s)	21.0			34.0		28.0	
Actuated g/C Ratio	0.22			0.36		0.29	
v/c Ratio	0.83			0.79		0.63	
Control Delay	55.2			38.4		26.4	
Queue Delay	0.0			0.0		0.0	
Total Delay	55.2			38.4		26.4	
LOS	E			D		C	
Approach Delay	55.2				38.4	26.4	
Approach LOS	E				D	C	
Queue Length 50th (ft)	189			269		148	
Queue Length 95th (ft)	#319			346		177	
Internal Link Dist (ft)	194				107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)	391			633		1055	
Starvation Cap Reductn	0			0		0	
Spillback Cap Reductn	0			0		0	
Storage Cap Reductn	0			0		0	
Reduced v/c Ratio	0.83			0.79		0.63	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 95			
Actuated Cycle Length: 95			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.83			
Intersection Signal Delay: 36.7		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 65.4%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 109:

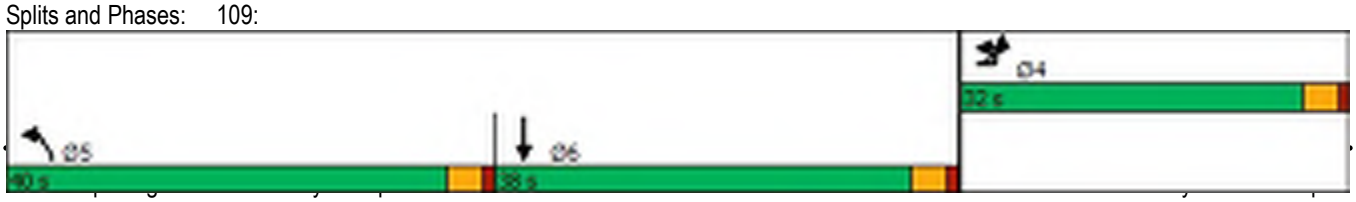


Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	267	0	401	0	625	253
Future Volume (vph)	1	267	0	401	0	625	253
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.953	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1787	0	1770	0	3340	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1787	0	1770	0	3340	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						71	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.25	0.69	0.92	0.80	0.92	0.97	0.85
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	1%	2%	2%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	4	387	0	501	0	644	298
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	391	0	501	0	942	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	32.0	32.0		40.0		38.0	
Total Split (%)	29.1%	29.1%		36.4%		34.5%	
Maximum Green (s)	28.0	28.0		36.0		34.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		28.0		36.0		34.0	
Actuated g/C Ratio		0.25		0.33		0.31	
v/c Ratio		0.86		0.87		0.87	
Control Delay		59.0		51.5		43.3	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		59.0		51.5		43.3	
LOS		E		D		D	
Approach Delay		59.0			51.5	43.3	
Approach LOS		E			D	D	
Queue Length 50th (ft)		264		330		308	
Queue Length 95th (ft)		270		397		#420	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		454		579		1081	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.86		0.87		0.87	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 70			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.87			
Intersection Signal Delay: 48.9		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 72.4%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			
# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.			
Queue shown is maximum after two cycles.			

Splits and Phases: 109:



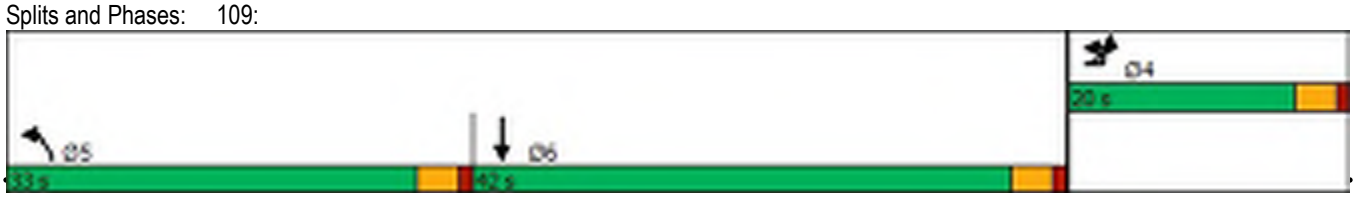
Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	179	0	362	0	715	253
Future Volume (vph)	1	179	0	362	0	715	253
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.961	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1770	0	1770	0	3401	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1770	0	1770	0	3401	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						62	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	1	195	0	393	0	777	275
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	196	0	393	0	1052	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	R NA	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	

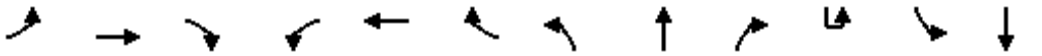
Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	20.0	20.0		33.0		42.0	
Total Split (%)	21.1%	21.1%		34.7%		44.2%	
Maximum Green (s)	16.0	16.0		29.0		38.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		16.0		29.0		38.0	
Actuated g/C Ratio		0.17		0.31		0.40	
v/c Ratio		0.66		0.73		0.75	
Control Delay		48.6		38.7		27.1	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		48.6		38.7		27.1	
LOS		D		D		C	
Approach Delay		48.6			38.7	27.1	
Approach LOS		D			D	C	
Queue Length 50th (ft)		112		211		265	
Queue Length 95th (ft)		#191		319		344	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		298		540		1397	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.66		0.73		0.75	

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 95			
Actuated Cycle Length: 95			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.75			
Intersection Signal Delay: 32.4		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 67.9%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

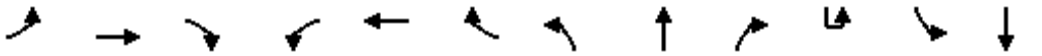
Splits and Phases: 109:





Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	65	39	13	73	18	501	4	968	165	2	205	573
Future Volume (vph)	65	39	13	73	18	501	4	968	165	2	205	573
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110	140		240		295	
Storage Lanes	1		0	0		1	1		0		1	
Taper Length (ft)	100			25			25				100	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt		0.962				0.850		0.975				0.990
Flt Protected	0.950				0.964		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Flt Permitted	0.950				0.964		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		13				454		26				11
Link Speed (mph)		25			25			45				45
Link Distance (ft)		311			498			800				627
Travel Time (s)		8.5			13.6			12.1				9.5
Peak Hour Factor	0.81	0.55	0.55	0.65	0.47	0.89	1.00	0.98	0.83	0.25	0.88	0.88
Heavy Vehicles (%)	5%	5%	5%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	80	71	24	112	38	563	4	988	199	8	233	651
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	80	95	0	0	150	563	4	1187	0	0	241	697
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		12			12			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Thru		Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Protected Phases	4	4		8	8		5	2		1	1	6

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	23
Future Volume (vph)	23
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	0
Storage Lanes	0
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	0.95
Frt	
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	0
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	0
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Peak Hour Factor	0.50
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	46
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	0
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	
Detector Template	
Leading Detector (ft)	
Trailing Detector (ft)	
Detector 1 Position(ft)	
Detector 1 Size(ft)	
Detector 1 Type	
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	
Detector 1 Queue (s)	
Detector 1 Delay (s)	
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	
Turn Type	
Protected Phases	



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0
Total Split (s)	17.0	17.0		18.0	18.0		10.0	50.0		25.0	25.0	65.0
Total Split (%)	15.5%	15.5%		16.4%	16.4%		9.1%	45.5%		22.7%	22.7%	59.1%
Maximum Green (s)	13.0	13.0		14.0	14.0		6.0	46.0		21.0	21.0	61.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Act Effct Green (s)	13.0	13.0			14.0	110.0	6.0	46.0			21.0	61.0
Actuated g/C Ratio	0.12	0.12			0.13	1.00	0.05	0.42			0.19	0.55
v/c Ratio	0.39	0.44			0.66	0.36	0.04	0.81			0.72	0.36
Control Delay	51.2	45.8			60.5	0.6	50.2	32.7			54.8	14.0
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0
Total Delay	51.2	45.8			60.5	0.6	50.2	32.7			54.8	14.0
LOS	D	D			E	A	D	C			D	B
Approach Delay		48.2			13.2			32.7				24.5
Approach LOS		D			B			C				C
Queue Length 50th (ft)	53	54			102	0	3	372			161	134
Queue Length 95th (ft)	91	60			84	0	15	463			#247	168
Internal Link Dist (ft)		231			418			720				547
Turn Bay Length (ft)	50					110	140				295	
Base Capacity (vph)	203	217			228	1583	97	1472			337	1948
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Reduced v/c Ratio	0.39	0.44			0.66	0.36	0.04	0.81			0.72	0.36

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.81			
Intersection Signal Delay: 26.5		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 65.1%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 121:

Lane Group	SBR
Permitted Phases	
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Act Effct Green (s)	
Actuated g/C Ratio	
v/c Ratio	
Control Delay	
Queue Delay	
Total Delay	
LOS	
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	
Queue Length 95th (ft)	
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	
Base Capacity (vph)	
Starvation Cap Reductn	
Spillback Cap Reductn	
Storage Cap Reductn	
Reduced v/c Ratio	

Intersection Summary

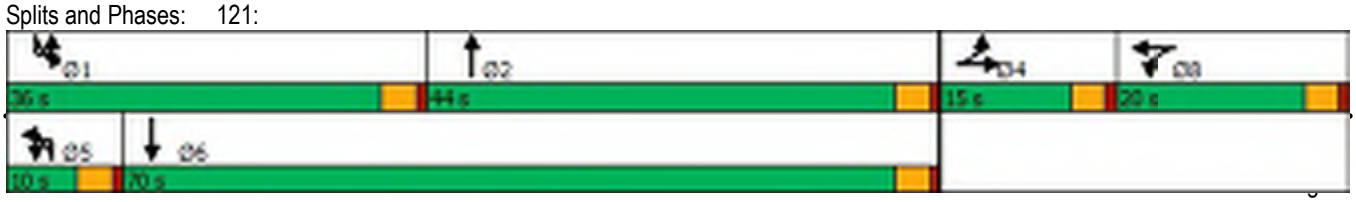
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	23	27	21	81	23	297	1	15	799	113	1	307
Future Volume (vph)	23	27	21	81	23	297	1	15	799	113	1	307
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.941				0.850			0.979			
Flt Protected	0.950				0.964			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1703	1687	0	0	1796	1583	0	1787	3499	0	0	1770
Flt Permitted	0.950				0.964			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1703	1687	0	0	1796	1583	0	1787	3499	0	0	1770
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		23				435			17			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.69	0.59	0.71	0.59	0.50	0.63	0.25	0.46	0.93	0.83	0.25	0.79
Heavy Vehicles (%)	6%	6%	6%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	33	46	30	137	46	471	4	33	859	136	4	389
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	33	76	0	0	183	471	0	37	995	0	0	393
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1

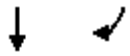
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	838	47
Future Volume (vph)	838	47
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.992	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3511	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3511	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	8	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%	2%
Adj. Flow (vph)	911	52
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	963	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		20.0	20.0		10.0	10.0	44.0		36.0	36.0
Total Split (%)	13.0%	13.0%		17.4%	17.4%		8.7%	8.7%	38.3%		31.3%	31.3%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		16.0	16.0		6.0	6.0	40.0		32.0	32.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			16.0	115.0		6.0	40.0			32.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.14	1.00		0.05	0.35			0.28
v/c Ratio	0.20	0.42			0.73	0.30		0.40	0.81			0.80
Control Delay	51.3	42.8			65.8	0.5		65.6	39.7			52.1
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	51.3	42.8			65.8	0.5		65.6	39.7			52.1
LOS	D	D			E	A		E	D			D
Approach Delay		45.4			18.7				40.7			
Approach LOS		D			B				D			
Queue Length 50th (ft)	23	37			132	0		27	344			270
Queue Length 95th (ft)	42	49			109	0		32	429			326
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	162	182			249	1583		93	1228			492
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.20	0.42			0.73	0.30		0.40	0.81			0.80

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 115			
Actuated Cycle Length: 115			
Natural Cycle: 70			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.81			
Intersection Signal Delay: 29.9		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 65.1%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 121:





Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	70.0	
Total Split (%)	60.9%	
Maximum Green (s)	66.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	66.0	
Actuated g/C Ratio	0.57	
v/c Ratio	0.48	
Control Delay	15.2	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	15.2	
LOS	B	
Approach Delay	25.9	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	206	
Queue Length 95th (ft)	257	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	2018	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.48	

Intersection Summary

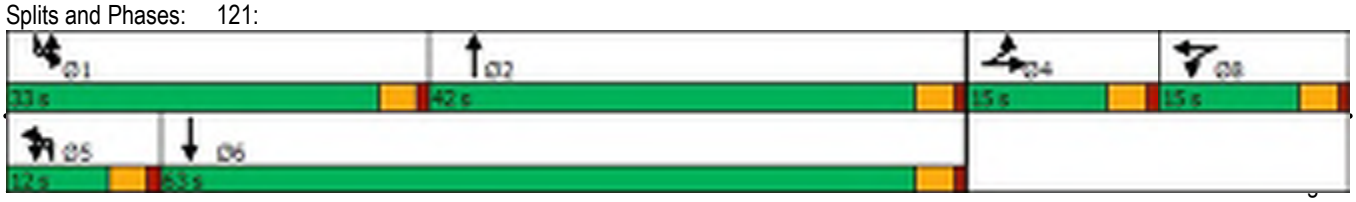
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	43	22	6	45	25	214	1	7	621	51	1	247
Future Volume (vph)	43	22	6	45	25	214	1	7	621	51	1	247
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.956				0.850			0.985			
Flt Protected	0.950				0.971			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1805	1816	0	0	1827	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.971			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1805	1816	0	0	1827	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		12				258			12			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.71	0.75	0.50	0.75	0.60	0.83	0.25	0.50	0.94	0.71	0.25	0.86
Heavy Vehicles (%)	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	61	29	12	60	42	258	4	14	661	72	4	287
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	61	41	0	0	102	258	0	18	733	0	0	291
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1

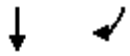
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	848	36
Future Volume (vph)	848	36
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.991	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3542	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3542	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	10	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.87	0.61
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	975	59
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	1034	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		15.0	15.0		12.0	12.0	42.0		33.0	33.0
Total Split (%)	14.3%	14.3%		14.3%	14.3%		11.4%	11.4%	40.0%		31.4%	31.4%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		8.0	8.0	38.0		29.0	29.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			11.0	105.0		8.0	38.0			29.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.10	1.00		0.08	0.36			0.28
v/c Ratio	0.32	0.20			0.53	0.16		0.13	0.57			0.59
Control Delay	48.7	35.9			55.6	0.2		47.8	28.6			38.6
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	48.7	35.9			55.6	0.2		47.8	28.6			38.6
LOS	D	D			E	A		D	C			D
Approach Delay		43.5			15.9				29.1			
Approach LOS		D			B				C			
Queue Length 50th (ft)	39	18			66	0		12	202			169
Queue Length 95th (ft)	63	41			78	0		19	263			243
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	189	200			191	1599		136	1281			493
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.32	0.20			0.53	0.16		0.13	0.57			0.59

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 105			
Actuated Cycle Length: 105			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.59			
Intersection Signal Delay: 23.2		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 53.0%		ICU Level of Service A	
Analysis Period (min) 15			

Splits and Phases: 121:

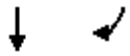




Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	63.0	
Total Split (%)	60.0%	
Maximum Green (s)	59.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	59.0	
Actuated g/C Ratio	0.56	
v/c Ratio	0.52	
Control Delay	15.2	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	15.2	
LOS	B	
Approach Delay	20.4	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	211	
Queue Length 95th (ft)	252	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	1994	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.52	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	389	188	138	166	135	185	30	116	1157	236	1	185
Future Volume (vph)	389	188	138	166	135	185	30	116	1157	236	1	185
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.937			0.943					0.850		
Flt Protected	0.950				0.983			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1770	0	0	3313	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Flt Permitted	0.950				0.983			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1770	0	0	3310	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		33			92					137		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		594			594				463			
Travel Time (s)		16.2			16.2				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				2								
Peak Hour Factor	0.93	0.86	0.87	0.86	0.84	0.84	0.59	0.77	0.92	0.88	0.25	0.72
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	418	219	159	193	161	220	51	151	1258	268	4	257
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	418	378	0	0	574	0	0	202	1258	268	0	261
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			



Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	490	190
Future Volume (vph)	490	190
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3505	1568
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3505	1568
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		148
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.91	0.80
Heavy Vehicles (%)	3%	3%
Adj. Flow (vph)	538	238
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	538	238
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	8.0	8.0		8.0	8.0		7.0	7.0	10.0		7.0	7.0
Minimum Split (s)	22.0	22.0		12.0	12.0		22.0	22.0	22.0		11.0	11.0
Total Split (s)	25.0	59.0		34.0	34.0		29.0	29.0	54.0		22.0	22.0
Total Split (%)	18.5%	43.7%		25.2%	25.2%		21.5%	21.5%	40.0%		16.3%	16.3%
Maximum Green (s)	21.0	55.0		30.0	30.0		25.0	25.0	50.0		18.0	18.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	55.0			30.0			25.0	50.0	135.0		18.0
Actuated g/C Ratio	0.16	0.41			0.22			0.19	0.37	1.00		0.13
v/c Ratio	0.78	0.51			0.71			0.61	0.95	0.17		1.12
Control Delay	65.5	30.0			46.0			59.5	56.9	0.2		147.1
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	65.5	30.0			46.0			59.5	56.9	0.2		147.1
LOS	E	C			D			E	E	A		F
Approach Delay		48.7			46.0				48.4			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	184	224			208			164	560	0		~263
Queue Length 95th (ft)	243	301			250			209	#710	0		#310
Internal Link Dist (ft)		514			514				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	539	740			807			330	1323	1599		233
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.78	0.51			0.71			0.61	0.95	0.17		1.12

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 135			
Actuated Cycle Length: 135			
Natural Cycle: 90			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.12			
Intersection Signal Delay: 50.3		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 88.4%		ICU Level of Service E	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	10.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	47.0	
Total Split (%)	34.8%	
Maximum Green (s)	43.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	43.0	135.0
Actuated g/C Ratio	0.32	1.00
v/c Ratio	0.48	0.15
Control Delay	38.8	0.2
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	38.8	0.2
LOS	D	A
Approach Delay	57.2	
Approach LOS	E	
Queue Length 50th (ft)	199	0
Queue Length 95th (ft)	256	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1116	1568
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.48	0.15

Intersection Summary

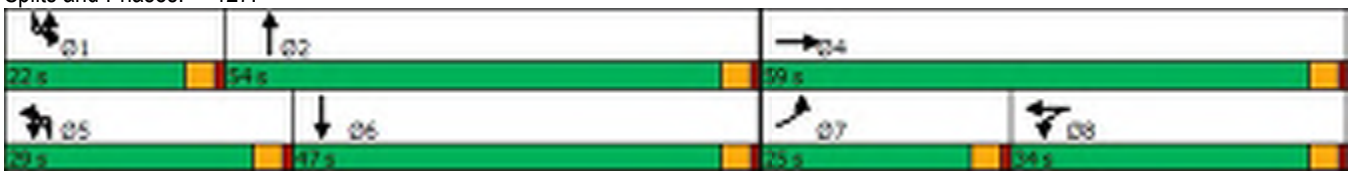
Analysis Period (min) 15

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

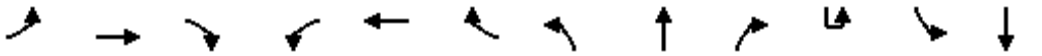
! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	436	256	231	137	205	240	133	798	174	7	265	879
Future Volume (vph)	436	256	231	137	205	240	133	798	174	7	265	879
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250	160		235		150	
Storage Lanes	2		1	0		1	1		1		1	
Taper Length (ft)	25			25			95				25	
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.929			0.938				0.850			
Flt Protected	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	3467	1739	0	0	3316	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Flt Permitted	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	3467	1739	0	0	3315	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		41			118				122			
Link Speed (mph)		25			25			50				50
Link Distance (ft)		634			645			464				544
Travel Time (s)		17.3			17.6			6.3				7.4
Confl. Peds. (#/hr)				1								
Peak Hour Factor	0.98	0.83	0.84	0.87	0.85	0.85	0.86	0.85	0.77	0.58	0.95	0.92
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	445	308	275	157	241	282	155	939	226	12	279	955
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	445	583	0	0	680	0	155	939	226	0	291	955
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		24			24			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2		1	2	1	1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	100	20	20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	6	20	20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	395
Future Volume (vph)	395
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	140
Storage Lanes	1
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	1.00
Ped Bike Factor	
Frt	0.850
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	1583
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	1583
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	148
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Confl. Peds. (#/hr)	
Peak Hour Factor	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	439
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	439
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	1
Detector Template	Right
Leading Detector (ft)	20
Trailing Detector (ft)	0
Detector 1 Position(ft)	0
Detector 1 Size(ft)	20
Detector 1 Type	Cl+Ex
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	NA	Free	Prot	Prot	NA
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	2		1	1	6
Permitted Phases		4!							Free			
Detector Phase	7	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	22.0		9.0	9.0	22.0
Total Split (s)	31.0	66.0		35.0	35.0		25.0	45.0		29.0	29.0	49.0
Total Split (%)	22.1%	47.1%		25.0%	25.0%		17.9%	32.1%		20.7%	20.7%	35.0%
Maximum Green (s)	27.0	62.0		31.0	31.0		21.0	41.0		25.0	25.0	45.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Walk Time (s)		7.0						7.0				7.0
Flash Dont Walk (s)		11.0						11.0				11.0
Pedestrian Calls (#/hr)		0						0				0
Act Effct Green (s)	27.0	62.0			31.0		21.0	41.0	140.0		25.0	45.0
Actuated g/C Ratio	0.19	0.44			0.22		0.15	0.29	1.00		0.18	0.32
v/c Ratio	0.67	0.74			0.82		0.58	0.91	0.14		0.92	0.84
Control Delay	57.9	36.5			52.0		65.3	60.7	0.2		90.3	52.1
Queue Delay	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Delay	57.9	36.5			52.0		65.3	60.7	0.2		90.3	52.1
LOS	E	D			D		E	E	A		F	D
Approach Delay		45.8			52.0			50.9				45.2
Approach LOS		D			D			D				D
Queue Length 50th (ft)	195	405			263		133	434	0		264	425
Queue Length 95th (ft)	255	485			312		200	484	0		#438	513
Internal Link Dist (ft)		554			565			384				464
Turn Bay Length (ft)							160		235		150	
Base Capacity (vph)	668	792			826		265	1036	1583		316	1137
Starvation Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Reduced v/c Ratio	0.67	0.74			0.82		0.58	0.91	0.14		0.92	0.84

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 140			
Actuated Cycle Length: 140			
Natural Cycle: 70			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.92			
Intersection Signal Delay: 47.9		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 95.4%		ICU Level of Service F	

Lane Group	SBR
Turn Type	Free
Protected Phases	
Permitted Phases	Free
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Walk Time (s)	
Flash Dont Walk (s)	
Pedestrian Calls (#/hr)	
Act Effct Green (s)	140.0
Actuated g/C Ratio	1.00
v/c Ratio	0.28
Control Delay	0.4
Queue Delay	0.0
Total Delay	0.4
LOS	A
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	0
Queue Length 95th (ft)	0
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	140
Base Capacity (vph)	1583
Starvation Cap Reductn	0
Spillback Cap Reductn	0
Storage Cap Reductn	0
Reduced v/c Ratio	0.28

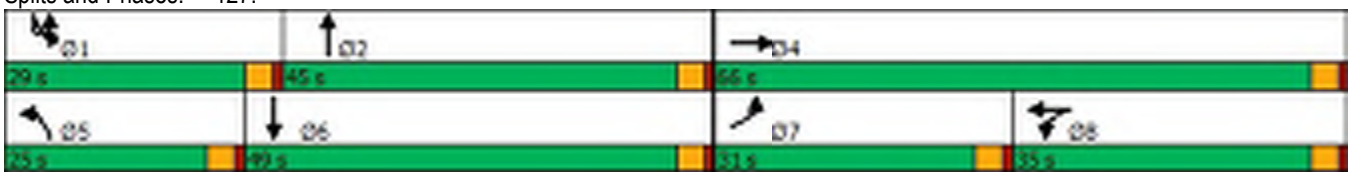
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	246	121	176	114	127	210	2	115	697	106	4	254
Future Volume (vph)	246	121	176	114	127	210	2	115	697	106	4	254
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00			1.00				
Frt		0.911			0.934					0.850		
Flt Protected	0.950				0.985			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1724	0	0	3288	0	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.985			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1724	0	0	3287	0	0	1785	3574	1599	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		71			145					148		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		640			1062				463			
Travel Time (s)		17.5			29.0				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				1				2				
Peak Hour Factor	0.87	0.87	0.87	0.68	0.91	0.86	0.50	0.80	0.89	0.75	0.50	0.93
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	283	139	202	168	140	244	4	144	783	141	8	273
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	283	341	0	0	552	0	0	148	783	141	0	281
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			

Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	877	415
Future Volume (vph)	877	415
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3574	1599
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3574	1599
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		166
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.94	0.97
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	933	428
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	933	428
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	9.0	22.0		9.0	9.0
Total Split (s)	25.0	55.0		30.0	30.0		20.0	20.0	40.0		30.0	30.0
Total Split (%)	20.0%	44.0%		24.0%	24.0%		16.0%	16.0%	32.0%		24.0%	24.0%
Maximum Green (s)	21.0	51.0		26.0	26.0		16.0	16.0	36.0		26.0	26.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	51.0			26.0			16.0	36.0	125.0		26.0
Actuated g/C Ratio	0.17	0.41			0.21			0.13	0.29	1.00		0.21
v/c Ratio	0.49	0.46			0.69			0.65	0.76	0.09		0.76
Control Delay	50.3	23.2			38.5			66.0	46.3	0.1		60.7
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	50.3	23.2			38.5			66.0	46.3	0.1		60.7
LOS	D	C			D			E	D	A		E
Approach Delay		35.5			38.5				42.9			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	108	155			162			116	304	0		215
Queue Length 95th (ft)	147	229			226			165	374	0		#337
Internal Link Dist (ft)		560			982				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	582	745			798			228	1029	1599		371
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.49	0.46			0.69			0.65	0.76	0.09		0.76

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 125			
Actuated Cycle Length: 125			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.76			
Intersection Signal Delay: 36.4		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 77.6%		ICU Level of Service D	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	50.0	
Total Split (%)	40.0%	
Maximum Green (s)	46.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	46.0	125.0
Actuated g/C Ratio	0.37	1.00
v/c Ratio	0.71	0.27
Control Delay	37.4	0.4
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	37.4	0.4
LOS	D	A
Approach Delay	31.8	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	336	0
Queue Length 95th (ft)	414	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1315	1599
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.71	0.27

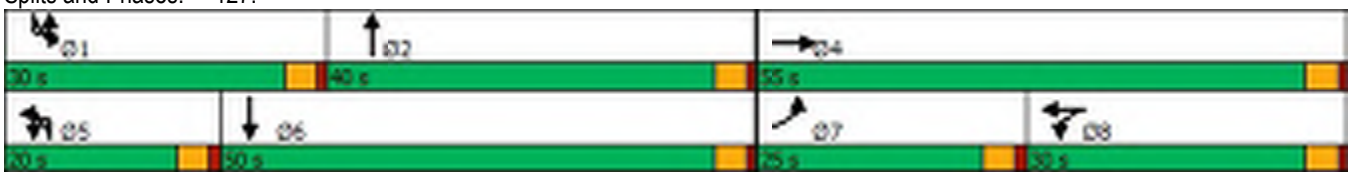
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



Intersection	
Int Delay, s/veh	6.3

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	11	6	0	6	5	0	192	2
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	4	2	11	6	0	6	5	0	192	2
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	11	4	22	24	0	12	15	0	231	5

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2		
Conflicting Flow All	-	394	24	302	0	0	24	0	0	259	159	
Stage 1	-	68	-	-	-	-	-	-	-	183	-	
Stage 2	-	326	-	-	-	-	-	-	-	76	-	
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25	
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345	
Pot Cap-1 Maneuver	0	546	1058	1270	-	-	1591	-	-	698	878	
Stage 1	0	842	-	-	-	-	-	-	-	823	-	
Stage 2	0	652	-	-	-	-	-	-	-	938	-	
Platoon blocked, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	531	1058	1270	-	-	1591	-	-	671	878	
Mov Cap-2 Maneuver	-	531	-	-	-	-	-	-	-	671	-	
Stage 1	-	827	-	-	-	-	-	-	-	808	-	
Stage 2	-	646	-	-	-	-	-	-	-	906	-	

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	11	3.8	0.3	14
HCM LOS	B			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	634	1270	-	-	615	1591	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.373	0.017	-	-	0.024	0.008	-	-
HCM Control Delay (s)	14	7.9	0	-	11	7.3	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	1.7	0.1	-	-	0.1	0	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	7.1

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	14	5	0	4	0	1	2	0	215	5
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	14	5	0	4	0	1	2	0	215	5
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0
Mvmt Flow	0	0	0	0	19	15	0	12	0	4	4	0	303	10

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2		
Conflicting Flow All	-	299	12	279	0	0	12	0	0	179	142	
Stage 1	-	12	-	-	-	-	-	-	-	150	-	
Stage 2	-	287	-	-	-	-	-	-	-	29	-	
Critical Hdwy	-	6.5	6.2	4.12	-	-	4.12	-	-	7.1	6.2	
Critical Hdwy Stg 1	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Critical Hdwy Stg 2	-	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Follow-up Hdwy	-	4	3.3	2.218	-	-	2.218	-	-	3.5	3.3	
Pot Cap-1 Maneuver	0	616	1074	1284	-	-	1607	-	-	787	911	
Stage 1	0	890	-	-	-	-	-	-	-	857	-	
Stage 2	0	678	-	-	-	-	-	-	-	993	-	
Platoon blocked, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	614	1074	1284	-	-	1607	-	-	756	911	
Mov Cap-2 Maneuver	-	614	-	-	-	-	-	-	-	756	-	
Stage 1	-	890	-	-	-	-	-	-	-	857	-	
Stage 2	-	676	-	-	-	-	-	-	-	958	-	

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	10	0	0.1	13.4
HCM LOS	B			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	737	1284	-	-	760	1607	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.424	-	-	-	0.044	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	13.4	0	-	-	10	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	-	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	2.1	0	-	-	0.1	0	-	-

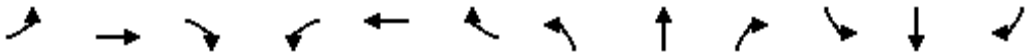
Intersection	
Int Delay, s/veh	7

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Lane Configurations														
Traffic Vol, veh/h	0	0	0	0	13	2	9	1	1	2	4	0	220	5
Future Vol, veh/h	0	0	0	0	13	2	9	1	1	2	4	0	220	5
Conflicting Peds, #/hr	0	0	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	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	-	-	-	None	-	-	None	-	-	-	-	-
Storage Length	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Heavy Vehicles, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Mvmt Flow	0	0	0	0	34	4	18	4	4	4	12	0	265	13

Major/Minor	Minor1			Major1			Major2			Minor2	
Conflicting Flow All	349	357	6	307	0	0	8	0	0	229	160
Stage 1	42	42	-	-	-	-	-	-	-	168	-
Stage 2	307	315	-	-	-	-	-	-	-	61	-
Critical Hdwy	7.1	6.5	6.2	4.1	-	-	4.12	-	-	7.1	6.25
Critical Hdwy Stg 1	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Critical Hdwy Stg 2	6.1	5.5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-
Follow-up Hdwy	3.5	4	3.3	2.2	-	-	2.218	-	-	3.5	3.345
Pot Cap-1 Maneuver	609	572	1083	1265	-	-	1612	-	-	730	877
Stage 1	978	864	-	-	-	-	-	-	-	839	-
Stage 2	707	659	-	-	-	-	-	-	-	955	-
Platoon blocked, %					-	-		-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	409	562	1083	1265	-	-	1612	-	-	685	877
Mov Cap-2 Maneuver	409	562	-	-	-	-	-	-	-	685	-
Stage 1	964	852	-	-	-	-	-	-	-	827	-
Stage 2	450	657	-	-	-	-	-	-	-	900	-

Approach	WB	NB	SB	NE
HCM Control Delay, s	11.5	5.5	0.1	14
HCM LOS	B			B

Minor Lane/Major Mvmt	NELn1	NBL	NBT	NBR	WBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacity (veh/h)	676	1265	-	-	592	1612	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.412	0.014	-	-	0.065	0.002	-	-
HCM Control Delay (s)	14	7.9	0	-	11.5	7.2	0	-
HCM Lane LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95th %tile Q(veh)	2	0	-	-	0.2	0	-	-



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations												
Traffic Volume (veh/h)	0	56	0	0	0	0	615	0	164	0	181	0
Future Volume (Veh/h)	0	56	0	0	0	0	615	0	164	0	181	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.71	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	67	0	0	0	0	715	0	205	0	255	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1685	1685	255	1718	1685	0	255			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1685	1685	255	1718	1685	0	255			0		
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	45	100	100	100	100	45			100		
cM capacity (veh/h)	42	123	784	24	42	1085	1304			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	67	715	205	255
Volume Left	0	715	0	0
Volume Right	0	0	205	0
cSH	123	1304	1700	1700
Volume to Capacity	0.55	0.55	0.12	0.15
Queue Length 95th (ft)	65	87	0	0
Control Delay (s)	64.9	11.1	0.0	0.0
Lane LOS	F	B		
Approach Delay (s)	64.9	8.6		0.0
Approach LOS	F			

Intersection Summary				
Average Delay	9.9			
Intersection Capacity Utilization	56.9%	ICU Level of Service	B	
Analysis Period (min)	15			

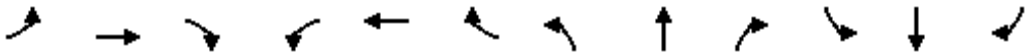
* User Entered Value

Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Lane Configurations											
Traffic Volume (veh/h)	0	25	0	0	0	0	705	0	205	178	0
Future Volume (Veh/h)	0	25	0	0	0	0	705	0	205	178	0
Sign Control		Stop			Stop		Free			Free	
Grade		0%			0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.68	0.92	0.86	0.25	0.92	0.88	0.92	0.70	0.92	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	37	0	0	0	0	801	0	293	193	0
Pedestrians											
Lane Width (ft)											
Walking Speed (ft/s)											
Percent Blockage											
Right turn flare (veh)											
Median type							None			None	
Median storage veh)											
Upstream signal (ft)											
pX, platoon unblocked											
vC, conflicting volume	1795	1795	193	1814	1795	0	193				
vC1, stage 1 conf vol											
vC2, stage 2 conf vol											
vCu, unblocked vol	1795	1795	193	1814	1795	0	193				
tC, single (s)	7.1	*4.5	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1				
tC, 2 stage (s)											
tF (s)	3.5	*2.5	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2				
p0 queue free %	100	67	100	100	100	100	42				
cM capacity (veh/h)	34	113	849	25	34	1085	1386				

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SW 1
Volume Total	37	801	293	193
Volume Left	0	801	0	0
Volume Right	0	0	293	0
cSH	113	1386	1700	1700
Volume to Capacity	0.33	0.58	0.17	0.11
Queue Length 95th (ft)	32	97	0	0
Control Delay (s)	51.8	11.1	0.0	0.0
Lane LOS	F	B		
Approach Delay (s)	51.8	8.1		0.0
Approach LOS	F			

Intersection Summary			
Average Delay	8.2		
Intersection Capacity Utilization	62.3%	ICU Level of Service	B
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value



Movement	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations		↑					↖		↗		↑	
Traffic Volume (veh/h)	0	57	0	0	0	0	598	0	179	0	193	0
Future Volume (Veh/h)	0	57	0	0	0	0	598	0	179	0	193	0
Sign Control		Stop			Stop			Free			Free	
Grade		0%			0%			0%			0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.83	0.92	0.92	0.92	0.92	0.86	0.92	0.80	0.92	0.71	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	69	0	0	0	0	695	0	224	0	272	0
Pedestrians												
Lane Width (ft)												
Walking Speed (ft/s)												
Percent Blockage												
Right turn flare (veh)												
Median type								None			None	
Median storage veh)												
Upstream signal (ft)												
pX, platoon unblocked												
vC, conflicting volume	1662	1662	272	1696	1662	0	272			0		
vC1, stage 1 conf vol												
vC2, stage 2 conf vol												
vCu, unblocked vol	1662	1662	272	1696	1662	0	272			0		
tC, single (s)	7.1	*4.8	6.2	7.1	6.5	6.2	4.1			4.1		
tC, 2 stage (s)												
tF (s)	3.5	*3.0	3.3	3.5	4.0	3.3	2.2			2.2		
p0 queue free %	100	38	100	100	100	100	46			100		
cM capacity (veh/h)	44	111	767	23	45	1085	1286			1623		

Direction, Lane #	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volume Total	69	695	224	272
Volume Left	0	695	0	0
Volume Right	0	0	224	0
cSH	111	1286	1700	1700
Volume to Capacity	0.62	0.54	0.13	0.16
Queue Length 95th (ft)	77	84	0	0
Control Delay (s)	80.0	11.0	0.0	0.0
Lane LOS	F	B		
Approach Delay (s)	80.0	8.4		0.0
Approach LOS	F			

Intersection Summary				
Average Delay	10.5			
Intersection Capacity Utilization	56.6%	ICU Level of Service	B	
Analysis Period (min)	15			

* User Entered Value

Movement	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	1	673	0	44	0	153	0
Future Volume (Veh/h)	1	673	0	44	0	153	0
Sign Control		Free		Stop		Free	
Grade		0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	0	732	0	59	0	210	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type		None				None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked	0.00						
vC, conflicting volume	0	210		1674	210		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	0	210		1674	210		
tC, single (s)	0.0	4.1		*4.5	6.2		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	0.0	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	0	46		53	100		
cM capacity (veh/h)	0	1349		126	830		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	732	59	210
Volume Left	732	59	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1349	126	1700
Volume to Capacity	0.54	0.47	0.12
Queue Length 95th (ft)	85	53	0
Control Delay (s)	10.8	56.8	0.0
Lane LOS	B	F	
Approach Delay (s)	10.8	56.8	0.0
Approach LOS		F	

Intersection Summary			
Average Delay	11.2		
Intersection Capacity Utilization	59.2%	ICU Level of Service	B
Analysis Period (min)	15		

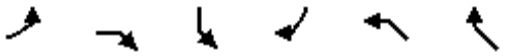
* User Entered Value

Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Lane Configurations							
Traffic Volume (veh/h)	889	0	42	0	1	79	0
Future Volume (Veh/h)	889	0	42	0	1	79	0
Sign Control	Free		Stop			Free	
Grade	0%		0%			0%	
Peak Hour Factor	0.90	0.92	0.73	0.92	0.25	0.79	0.92
Hourly flow rate (vph)	988	0	58	0	0	100	0
Pedestrians							
Lane Width (ft)							
Walking Speed (ft/s)							
Percent Blockage							
Right turn flare (veh)							
Median type	None					None	
Median storage veh)							
Upstream signal (ft)							
pX, platoon unblocked					0.00		
vC, conflicting volume	100		2076	100	0		
vC1, stage 1 conf vol							
vC2, stage 2 conf vol							
vCu, unblocked vol	100		2076	100	0		
tC, single (s)	4.1		*4.5	6.2	0.0		
tC, 2 stage (s)							
tF (s)	2.2		*2.5	3.3	0.0		
p0 queue free %	34		16	100	0		
cM capacity (veh/h)	1499		69	956	0		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	988	58	100
Volume Left	988	58	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1499	69	1700
Volume to Capacity	0.66	0.84	0.06
Queue Length 95th (ft)	134	100	0
Control Delay (s)	11.9	165.4	0.0
Lane LOS	B	F	
Approach Delay (s)	11.9	165.4	0.0
Approach LOS		F	

Intersection Summary			
Average Delay	18.6		
Intersection Capacity Utilization	67.0%	ICU Level of Service	C
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value



Movement	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Lane Configurations						
Traffic Volume (veh/h)	643	0	53	0	89	0
Future Volume (Veh/h)	643	0	53	0	89	0
Sign Control	Free		Stop		Free	
Grade	0%		0%		0%	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.75	0.92	0.73	0.92
Hourly flow rate (vph)	699	0	71	0	122	0
Pedestrians						
Lane Width (ft)						
Walking Speed (ft/s)						
Percent Blockage						
Right turn flare (veh)						
Median type	None				None	
Median storage veh)						
Upstream signal (ft)						
pX, platoon unblocked						
vC, conflicting volume	122		1520	122		
vC1, stage 1 conf vol						
vC2, stage 2 conf vol						
vCu, unblocked vol	122		1520	122		
tC, single (s)	4.1		*5.0	6.2		
tC, 2 stage (s)						
tF (s)	2.2		*3.0	3.3		
p0 queue free %	52		47	100		
cM capacity (veh/h)	1453		133	929		

Direction, Lane #	EB 1	SB 1	NW 1
Volume Total	699	71	122
Volume Left	699	71	0
Volume Right	0	0	0
cSH	1453	133	1700
Volume to Capacity	0.48	0.53	0.07
Queue Length 95th (ft)	68	64	0
Control Delay (s)	9.8	59.5	0.0
Lane LOS	A	F	
Approach Delay (s)	9.8	59.5	0.0
Approach LOS		F	

Intersection Summary			
Average Delay	12.4		
Intersection Capacity Utilization	53.9%	ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15		

* User Entered Value

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	19.1
Intersection LOS	C

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	1063	879	311
Demand Flow Rate, veh/h	1073	897	311
Vehicles Circulating, veh/h	136	135	932
Vehicles Exiting, veh/h	135	1108	131
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	31.6	0.8	28.3
Approach LOS	D	A	D

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	927	146	136	761	311
Cap Entry Lane, veh/h	986	1919	987	1938	445
Entry HV Adj Factor	0.990	0.990	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	918	145	133	746	311
Cap Entry, veh/h	976	1900	968	1900	445
V/C Ratio	0.940	0.076	0.138	0.393	0.699
Control Delay, s/veh	36.6	0.0	5.0	0.0	28.3
LOS	E	A	A	A	D
95th %tile Queue, veh	15	0	0	2	5

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	8.9
Intersection LOS	A

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	782	1068	367
Demand Flow Rate, veh/h	813	1089	367
Vehicles Circulating, veh/h	266	246	679
Vehicles Exiting, veh/h	246	800	202
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	13.4	1.8	20.0
Approach LOS	B	A	C

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	615	198	266	823	367
Cap Entry Lane, veh/h	866	1976	884	1938	573
Entry HV Adj Factor	0.962	0.962	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	592	190	261	807	367
Cap Entry, veh/h	833	1900	866	1900	573
V/C Ratio	0.710	0.100	0.301	0.425	0.640
Control Delay, s/veh	17.7	0.0	7.4	0.0	20.0
LOS	C	A	A	A	C
95th %tile Queue, veh	6	0	1	2	5

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	16.3
Intersection LOS	C

Approach	WB	NB	SB
Entry Lanes	1	1	1
Conflicting Circle Lanes	1	1	1
Adj Approach Flow, veh/h	947	865	448
Demand Flow Rate, veh/h	965	882	448
Vehicles Circulating, veh/h	194	170	797
Vehicles Exiting, veh/h	170	1075	146
Follow-Up Headway, s	3.186	3.186	3.186
Ped Vol Crossing Leg, #/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1.000	1.000	1.000
Approach Delay, s/veh	17.1	1.3	43.8
Approach LOS	C	A	E

Lane	Left	Bypass	Left	Bypass	Left
Designated Moves	L	R	LT	R	LT
Assumed Moves	L	R	LT	R	LT
RT Channelized		Free		Free	
Lane Util	1.000		1.000		1.000
Critical Headway, s	5.193		5.193		5.193
Entry Flow, veh/h	749	216	194	688	448
Cap Entry Lane, veh/h	931	1938	953	1938	509
Entry HV Adj Factor	0.981	0.980	0.980	0.980	1.000
Flow Entry, veh/h	735	212	190	675	448
Cap Entry, veh/h	913	1900	935	1900	509
V/C Ratio	0.805	0.112	0.204	0.355	0.880
Control Delay, s/veh	22.0	0.0	5.9	0.0	43.8
LOS	C	A	A	A	E
95th %tile Queue, veh	9	0	1	2	10

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	117.7
Intersection LOS	F

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	NWL	NWR
Lane Configurations								
Traffic Vol, veh/h	459	120	0	0	210	97	58	182
Future Vol, veh/h	459	120	0	0	210	97	58	182
Peak Hour Factor	0.80	0.63	0.92	0.92	0.80	0.70	0.73	0.63
Heavy Vehicles, %	4	4	2	2	0	0	2	2
Mvmt Flow	574	190	0	0	263	139	79	289
Number of Lanes	1	0	0	0	0	1	1	0

Approach	SB	NW
Opposing Approach		
Opposing Lanes	0	0
Conflicting Approach Left	WB	
Conflicting Lanes Left	1	0
Conflicting Approach Right		SB
Conflicting Lanes Right	0	1
HCM Control Delay	30.1	22.7
HCM LOS	D	C

Lane	NWLn1	WBLn1	SBLn1
Vol Left, %	24%	80%	68%
Vol Thru, %	0%	0%	32%
Vol Right, %	76%	20%	0%
Sign Control	Stop	Stop	Stop
Traffic Vol by Lane	240	596	307
LT Vol	58	476	210
Through Vol	0	0	97
RT Vol	182	120	0
Lane Flow Rate	368	789	401
Geometry Grp	1	1	1
Degree of Util (X)	0.645	1.393	0.746
Departure Headway (Hd)	7.325	6.361	7.71
Convergence, Y/N	Yes	Yes	Yes
Cap	497	576	473
Service Time	5.325	4.397	5.71
HCM Lane V/C Ratio	0.74	1.37	0.848
HCM Control Delay	22.7	206.6	30.1
HCM Lane LOS	C	F	D
HCM 95th-tile Q	4.5	35.8	6.2

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	218.6
Intersection LOS	F

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	NWL	NWR
Lane Configurations								
Traffic Vol, veh/h	583	106	0	0	143	117	43	132
Future Vol, veh/h	583	106	0	0	143	117	43	132
Peak Hour Factor	0.81	0.50	0.92	0.92	0.55	0.40	0.59	0.42
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	0	0	3	3
Mvmt Flow	720	212	0	0	260	293	73	314
Number of Lanes	1	0	0	0	0	1	1	0

Approach	SB	NW
Opposing Approach		
Opposing Lanes	0	0
Conflicting Approach Left	WB	
Conflicting Lanes Left	1	0
Conflicting Approach Right		SB
Conflicting Lanes Right	0	1
HCM Control Delay	84	30
HCM LOS	F	D

Lane	NWLn1	WBLn1	SBLn1
Vol Left, %	25%	85%	55%
Vol Thru, %	0%	0%	45%
Vol Right, %	75%	15%	0%
Sign Control	Stop	Stop	Stop
Traffic Vol by Lane	175	703	260
LT Vol	43	597	143
Through Vol	0	0	117
RT Vol	132	106	0
Lane Flow Rate	387	957	552
Geometry Grp	1	1	1
Degree of Util (X)	0.707	1.772	1.037
Departure Headway (Hd)	8.672	6.921	8.634
Convergence, Y/N	Yes	Yes	Yes
Cap	422	536	425
Service Time	6.672	4.921	6.634
HCM Lane V/C Ratio	0.917	1.785	1.299
HCM Control Delay	30	372.5	84
HCM Lane LOS	D	F	F
HCM 95th-tile Q	5.4	56.3	13.7

Intersection	
Intersection Delay, s/veh	217.9
Intersection LOS	F

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT	NWL	NWR
Lane Configurations								
Traffic Vol, veh/h	833	97	0	0	104	115	5	118
Future Vol, veh/h	833	97	0	0	104	115	5	118
Peak Hour Factor	0.93	0.67	0.92	0.92	0.75	0.58	0.42	0.72
Heavy Vehicles, %	1	1	2	2	0	0	0	0
Mvmt Flow	896	145	0	0	139	198	12	164
Number of Lanes	1	0	0	0	0	1	1	0

Approach	SB	NW
Opposing Approach		
Opposing Lanes	0	0
Conflicting Approach Left	WB	
Conflicting Lanes Left	1	0
Conflicting Approach Right		SB
Conflicting Lanes Right	0	1
HCM Control Delay	20.8	13.5
HCM LOS	C	B

Lane	NWLn1	WBLn1	SBLn1
Vol Left, %	4%	90%	47%
Vol Thru, %	0%	0%	53%
Vol Right, %	96%	10%	0%
Sign Control	Stop	Stop	Stop
Traffic Vol by Lane	123	950	219
LT Vol	5	853	104
Through Vol	0	0	115
RT Vol	118	97	0
Lane Flow Rate	176	1065	337
Geometry Grp	1	1	1
Degree of Util (X)	0.289	1.648	0.581
Departure Headway (Hd)	7.452	5.569	7.693
Convergence, Y/N	Yes	Yes	Yes
Cap	485	661	472
Service Time	5.452	3.622	5.693
HCM Lane V/C Ratio	0.363	1.611	0.714
HCM Control Delay	13.5	313.9	20.8
HCM Lane LOS	B	F	C
HCM 95th-tile Q	1.2	58.6	3.6

Intersection	
Int Delay, s/veh	8.7

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	0	0	240	742	227	0
Future Vol, veh/h	0	0	240	742	227	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0
Grade, %	0	-	0	-	-	0
Peak Hour Factor	92	92	69	84	78	92
Heavy Vehicles, %	2	2	1	1	0	0
Mvmt Flow	0	0	348	883	291	0

Major/Minor	Major1		Minor2	
Conflicting Flow All	0	0	790	-
Stage 1	-	-	0	-
Stage 2	-	-	790	-
Critical Hdwy	-	-	6.4	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	5.4	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.5	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	362	0
Stage 1	-	-	-	0
Stage 2	-	-	451	0
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	362	0
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	362	0
Stage 1	-	-	-	0
Stage 2	-	-	451	0

Approach	NB	SB
HCM Control Delay, s	0	45.3
HCM LOS		E

Minor Lane/Major Mvmt	NBT	NBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	-	-	362
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.804
HCM Control Delay (s)	-	-	45.3
HCM Lane LOS	-	-	E
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	6.9

Intersection	
Int Delay, s/veh	3.4

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	0	0	175	621	157	0
Future Vol, veh/h	0	0	175	621	157	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0
Grade, %	0	-	0	-	-	0
Peak Hour Factor	92	92	68	88	75	92
Heavy Vehicles, %	2	2	4	4	0	0
Mvmt Flow	0	0	257	706	209	0

Major/Minor	Major1		Minor2	
Conflicting Flow All	0	0	610	-
Stage 1	-	-	0	-
Stage 2	-	-	610	-
Critical Hdwy	-	-	6.4	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	5.4	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.5	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	461	0
Stage 1	-	-	-	0
Stage 2	-	-	546	0
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	461	0
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	461	0
Stage 1	-	-	-	0
Stage 2	-	-	546	0

Approach	NB	SB
HCM Control Delay, s	0	19.1
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	NBT	NBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	-	-	461
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.454
HCM Control Delay (s)	-	-	19.1
HCM Lane LOS	-	-	C
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	2.3

Intersection	
Int Delay, s/veh	2.4

Movement	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	0	0	123	686	124	0
Future Vol, veh/h	0	0	123	686	124	0
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Stop	Stop	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	None	-	None
Storage Length	-	-	-	-	0	-
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0
Grade, %	0	-	0	-	-	0
Peak Hour Factor	92	92	75	88	73	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	0	2
Mvmt Flow	0	0	164	780	170	0

Major/Minor	Major1		Minor2	
Conflicting Flow All	0	0	554	-
Stage 1	-	-	0	-
Stage 2	-	-	554	-
Critical Hdwy	-	-	6.4	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	5.4	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.5	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	497	0
Stage 1	-	-	-	0
Stage 2	-	-	580	0
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	497	0
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	497	0
Stage 1	-	-	-	0
Stage 2	-	-	580	0

Approach	NB	SB
HCM Control Delay, s	0	16
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	NBT	NBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	-	-	497
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.342
HCM Control Delay (s)	-	-	16
HCM Lane LOS	-	-	C
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	1.5

Intersection	
Int Delay, s/veh	9.1

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	533	68	70	0	254	738
Future Vol, veh/h	533	68	70	0	254	738
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	95	83	75	94	88	90
Heavy Vehicles, %	1	1	1	1	0	0
Mvmt Flow	561	82	93	0	289	820

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	289	289		-	0
Stage 1	289	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.41	6.21		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.41	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.509	3.309		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	704	752		-	-
Stage 1	762	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	704	752		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	704	-		-	-
Stage 1	762	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	24.9	0
HCM LOS	C	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	704	752	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.797	0.109	-	-
HCM Control Delay (s)	27	10.4	-	-
HCM Lane LOS	D	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	8.1	0.4	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	19.5

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	568	43	42	0	271	379
Future Vol, veh/h	568	43	42	0	271	379
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	94	92	78	86	92
Heavy Vehicles, %	6	6	2	2	4	4
Mvmt Flow	617	46	46	0	315	412

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	315	315		-	0
Stage 1	315	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.46	6.26		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.46	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.554	3.354		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	670	716		-	-
Stage 1	731	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	670	716		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	670	-		-	-
Stage 1	731	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	40.8	0
HCM LOS	E	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	670	716	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.921	0.064	-	-
HCM Control Delay (s)	43.1	10.4	-	-
HCM Lane LOS	E	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	12.3	0.2	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	12.6

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	505	45	58	0	290	408
Future Vol, veh/h	505	45	58	0	290	408
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	100	0	-	-	100
Veh in Median Storage, #	0	-	-	-	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	53	92	81	92	92
Heavy Vehicles, %	7	7	4	4	4	4
Mvmt Flow	549	85	63	0	315	443

Major/Minor	Minor2			Major2	
Conflicting Flow All	315	315		-	0
Stage 1	315	-		-	-
Stage 2	0	-		-	-
Critical Hdwy	6.47	6.27		-	-
Critical Hdwy Stg 1	5.47	-		-	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-		-	-
Follow-up Hdwy	3.563	3.363		-	-
Pot Cap-1 Maneuver	668	714		-	-
Stage 1	729	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-
Platoon blocked, %				-	-
Mov Cap-1 Maneuver	668	714		-	-
Mov Cap-2 Maneuver	668	-		-	-
Stage 1	729	-		-	-
Stage 2	-	-		-	-

Approach	EB	SB
HCM Control Delay, s	27.7	0
HCM LOS	D	

Minor Lane/Major Mvmt	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	668	714	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.822	0.119	-	-
HCM Control Delay (s)	30.3	10.7	-	-
HCM Lane LOS	D	B	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	8.7	0.4	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	1

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	24	9	4	738	821	83
Future Vol, veh/h	24	9	4	738	821	83
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	26	10	4	802	892	90

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1747	937	982	0	-	0
Stage 1	937	-	-	-	-	-
Stage 2	810	-	-	-	-	-
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	95	321	703	-	-	-
Stage 1	381	-	-	-	-	-
Stage 2	438	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	94	321	703	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	94	-	-	-	-	-
Stage 1	377	-	-	-	-	-
Stage 2	438	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	49.4	0.1	0
HCM LOS	E		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	703	-	116	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.006	-	0.309	-	-
HCM Control Delay (s)	10.2	0	49.4	-	-
HCM Lane LOS	B	A	E	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	1.2	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	1.4

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	13	30	92	823	535	8
Future Vol, veh/h	13	30	92	823	535	8
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	14	33	100	895	582	9

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1682	587	591	0	-	0
Stage 1	587	-	-	-	-	-
Stage 2	1095	-	-	-	-	-
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	104	510	985	-	-	-
Stage 1	556	-	-	-	-	-
Stage 2	321	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	83	510	985	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	83	-	-	-	-	-
Stage 1	444	-	-	-	-	-
Stage 2	321	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	28.4	0.9	0
HCM LOS	D		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	985	-	200	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.102	-	0.234	-	-
HCM Control Delay (s)	9.1	0	28.4	-	-
HCM Lane LOS	A	A	D	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0.3	-	0.9	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	2.1

Movement	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	52	6	12	676	652	83
Future Vol, veh/h	52	6	12	676	652	83
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	-	-	-	-	-
Veh in Median Storage, #	0	-	-	0	0	-
Grade, %	0	-	-	0	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	57	7	13	735	709	90

Major/Minor	Minor2		Major1		Major2	
Conflicting Flow All	1515	754	799	0	-	0
Stage 1	754	-	-	-	-	-
Stage 2	761	-	-	-	-	-
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	132	409	824	-	-	-
Stage 1	465	-	-	-	-	-
Stage 2	461	-	-	-	-	-
Platoon blocked, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maneuver	128	409	824	-	-	-
Mov Cap-2 Maneuver	128	-	-	-	-	-
Stage 1	452	-	-	-	-	-
Stage 2	461	-	-	-	-	-

Approach	EB	NB	SB
HCM Control Delay, s	51.3	0.2	0
HCM LOS	F		

Minor Lane/Major Mvmt	NBL	NBT	EBLn1	SBT	SBR
Capacity (veh/h)	824	-	138	-	-
HCM Lane V/C Ratio	0.016	-	0.457	-	-
HCM Control Delay (s)	9.4	0	51.3	-	-
HCM Lane LOS	A	A	F	-	-
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	2.1	-	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	11.7

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	240	0	693	216	237	269
Future Vol, veh/h	240	0	693	216	237	269
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	261	0	753	235	258	292

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	753	753
Stage 1	-	-	753	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	377	410
Stage 1	-	-	465	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	377	410
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	377	-
Stage 1	-	-	465	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	32.8
HCM LOS		D

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	377	410
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.683	0.713
HCM Control Delay (s)	-	-	32.8	32.8
HCM Lane LOS	-	-	D	D
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	4.9	5.4

Intersection	
Int Delay, s/veh	12.3

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	496	0	349	255	444	251
Future Vol, veh/h	496	0	349	255	444	251
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	539	0	379	277	483	273

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	379	379
Stage 1	-	-	379	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	623	668
Stage 1	-	-	692	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	623	668
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	623	-
Stage 1	-	-	692	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	22.9
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	623	668
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.775	0.408
HCM Control Delay (s)	-	-	27.8	14.1
HCM Lane LOS	-	-	D	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	7.3	2

Intersection	
Int Delay, s/veh	8

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	361	0	429	259	294	254
Future Vol, veh/h	361	0	429	259	294	254
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	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	392	0	466	282	320	276

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	466	466
Stage 1	-	-	466	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	6.22
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	3.318
Pot Cap-1 Maneuver	-	-	555	597
Stage 1	-	-	632	-
Stage 2	-	-	-	-
Platoon blocked, %	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	555	597
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	555	-
Stage 1	-	-	632	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	WB	SB
HCM Control Delay, s	0	18.1
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacity (veh/h)	-	-	555	597
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.576	0.462
HCM Control Delay (s)	-	-	19.9	16.1
HCM Lane LOS	-	-	C	C
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	3.6	2.4

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.3

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	1	1	1	159	176	2
Future Vol, veh/h	1	1	1	159	176	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	1	1	1	173	191	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	174	0	-	0	91	88
Stage 1	-	-	-	-	88	-
Stage 2	-	-	-	-	3	-
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	1403	-	-	-	909	970
Stage 1	-	-	-	-	935	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-
Platoon blocked, %			-	-	-	
Mov Cap-1 Maneuver	1403	-	-	-	908	970
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	908	-
Stage 1	-	-	-	-	934	-
Stage 2	-	-	-	-	1020	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	3.8	0	10
HCM LOS			B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1403	-	909
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.001	-	0.213
HCM Control Delay (s)	-	-	7.6	0	10
HCM Lane LOS	-	-	A	A	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.8

Intersection	
Int Delay, s/veh	5.4

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	2	1	2	265	245	1
Future Vol, veh/h	2	1	2	265	245	1
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	2	1	2	288	266	1

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	290	0	-	0	151	146
Stage 1	-	-	-	-	146	-
Stage 2	-	-	-	-	5	-
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	1272	-	-	-	841	901
Stage 1	-	-	-	-	881	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1272	-	-	-	839	901
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	839	-
Stage 1	-	-	-	-	879	-
Stage 2	-	-	-	-	1018	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	5.2	0	11.3
HCM LOS			B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1272	-	839
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.002	-	0.319
HCM Control Delay (s)	-	-	7.8	0	11.3
HCM Lane LOS	-	-	A	A	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	1.4

Intersection	
Int Delay, s/veh	4.9

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	3	2	3	214	191	2
Future Vol, veh/h	3	2	3	214	191	2
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	3	2	3	233	208	2

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	236	0	-	0	128	120
Stage 1	-	-	-	-	120	-
Stage 2	-	-	-	-	8	-
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	1331	-	-	-	866	931
Stage 1	-	-	-	-	905	-
Stage 2	-	-	-	-	1015	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1331	-	-	-	864	931
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	864	-
Stage 1	-	-	-	-	903	-
Stage 2	-	-	-	-	1015	-

Approach	SE	NW	SW
HCM Control Delay, s	4.6	0	10.5
HCM LOS			B

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	NWR	SEL	SET	SWLn1
Capacity (veh/h)	-	-	1331	-	865
HCM Lane V/C Ratio	-	-	0.002	-	0.243
HCM Control Delay (s)	-	-	7.7	0	10.5
HCM Lane LOS	-	-	A	A	B
HCM 95th %tile Q(veh)	-	-	0	-	0.9

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.5

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	10	0	0	5	4	9
Future Vol, veh/h	10	0	0	5	4	9
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	11	0	0	5	4	10

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	5	0	-	0	25	3
Stage 1	-	-	-	-	3	-
Stage 2	-	-	-	-	22	-
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	1616	-	-	-	991	1081
Stage 1	-	-	-	-	1020	-
Stage 2	-	-	-	-	1001	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1616	-	-	-	984	1081
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	984	-
Stage 1	-	-	-	-	1013	-
Stage 2	-	-	-	-	1001	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.5
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1616	-	-	-	1049
HCM Lane V/C Ratio	0.007	-	-	-	0.013
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.5
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.2

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	11	0	0	10	11	9
Future Vol, veh/h	11	0	0	10	11	9
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	12	0	0	11	12	10

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	11	0	-	0	30	6
Stage 1	-	-	-	-	6	-
Stage 2	-	-	-	-	24	-
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	1608	-	-	-	984	1077
Stage 1	-	-	-	-	1017	-
Stage 2	-	-	-	-	999	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1608	-	-	-	977	1077
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	977	-
Stage 1	-	-	-	-	1010	-
Stage 2	-	-	-	-	999	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.3	0	8.6
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1608	-	-	-	1020
HCM Lane V/C Ratio	0.007	-	-	-	0.021
HCM Control Delay (s)	7.3	0	-	-	8.6
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0.1

Intersection	
Int Delay, s/veh	6.9

Movement	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations						
Traffic Vol, veh/h	10	0	0	5	9	10
Future Vol, veh/h	10	0	0	5	9	10
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	92	92	92	92	92	92
Heavy Vehicles, %	2	2	2	2	2	2
Mvmt Flow	11	0	0	5	10	11

Major/Minor	Major1		Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	5	0	-	0	25	3
Stage 1	-	-	-	-	3	-
Stage 2	-	-	-	-	22	-
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	1616	-	-	-	991	1081
Stage 1	-	-	-	-	1020	-
Stage 2	-	-	-	-	1001	-
Platoon blocked, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maneuver	1616	-	-	-	984	1081
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	-	-	984	-
Stage 1	-	-	-	-	1013	-
Stage 2	-	-	-	-	1001	-

Approach	EB	WB	SB
HCM Control Delay, s	7.2	0	8.6
HCM LOS			A

Minor Lane/Major Mvmt	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacity (veh/h)	1616	-	-	-	1033
HCM Lane V/C Ratio	0.007	-	-	-	0.02
HCM Control Delay (s)	7.2	0	-	-	8.6
HCM Lane LOS	A	A	-	-	A
HCM 95th %tile Q(veh)	0	-	-	-	0.1

Intersection	
Int Delay, s/veh	3.3

Movement	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	765	0	637	46	1	89	444
Future Vol, veh/h	765	0	637	46	1	89	444
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop	Stop
RT Channelized	-	None	-	Free	-	-	Free
Storage Length	0	-	-	0	-	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	0	-	-	0	-
Grade, %	-	0	0	-	-	0	-
Peak Hour Factor	92	92	84	75	25	63	87
Heavy Vehicles, %	2	2	0	0	2	2	2
Mvmt Flow	832	0	758	61	4	141	510

Major/Minor	Major2		Minor2		
Conflicting Flow All	-	0	0	758	-
Stage 1	-	-	0	758	-
Stage 2	-	-	0	0	-
Critical Hdwy	-	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	0	375	0
Stage 1	-	0	0	463	0
Stage 2	-	0	0	-	0
Platoon blocked, %	-		-		
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	0	375	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	0	375	-
Stage 1	-	-	0	463	-
Stage 2	-	-	0	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	20.3
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	375	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.377	-
HCM Control Delay (s)	-	20.3	0
HCM Lane LOS	-	C	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	1.7	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	0.6

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	428	0	768	19	20	585
Future Vol, veh/h	1	428	0	768	19	20	585
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	86	92	89	63	67	83
Heavy Vehicles, %	4	4	2	2	2	1	1
Mvmt Flow	4	498	0	863	30	30	705

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	863	-
Stage 1	-	-	863	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.41	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.41	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.509	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	326	0
Stage 1	-	0	415	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	326	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	326	-
Stage 1	-	-	415	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	17.2
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	326	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.092	-
HCM Control Delay (s)	-	17.2	0
HCM Lane LOS	-	C	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.3	-

Intersection	
Int Delay, s/veh	1.2

Movement	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Lane Configurations							
Traffic Vol, veh/h	1	689	0	599	59	48	583
Future Vol, veh/h	1	689	0	599	59	48	583
Conflicting Peds, #/hr	0	0	0	0	0	0	0
Sign Control	Free	Free	Free	Free	Free	Stop	Stop
RT Channelized	-	-	None	-	Free	-	Free
Storage Length	-	0	-	-	0	0	0
Veh in Median Storage, #	-	-	-	0	-	0	-
Grade, %	-	-	0	0	-	0	-
Peak Hour Factor	25	82	92	79	57	83	87
Heavy Vehicles, %	2	2	2	5	5	2	2
Mvmt Flow	4	840	0	758	104	58	670

Major/Minor	Major2		Minor2	
Conflicting Flow All	-	0	758	-
Stage 1	-	-	758	-
Stage 2	-	-	0	-
Critical Hdwy	-	-	6.42	-
Critical Hdwy Stg 1	-	-	5.42	-
Critical Hdwy Stg 2	-	-	-	-
Follow-up Hdwy	-	-	3.518	-
Pot Cap-1 Maneuver	-	0	375	0
Stage 1	-	0	463	0
Stage 2	-	0	-	0
Platoon blocked, %	-			
Mov Cap-1 Maneuver	-	-	375	-
Mov Cap-2 Maneuver	-	-	375	-
Stage 1	-	-	463	-
Stage 2	-	-	-	-

Approach	NW	SW
HCM Control Delay, s	0	16.3
HCM LOS		C

Minor Lane/Major Mvmt	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacity (veh/h)	-	375	-
HCM Lane V/C Ratio	-	0.154	-
HCM Control Delay (s)	-	16.3	0
HCM Lane LOS	-	C	A
HCM 95th %tile Q(veh)	-	0.5	-

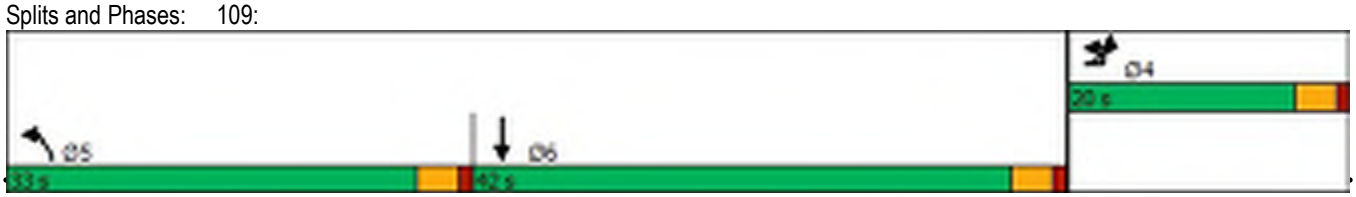
Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	1	202	0	419	0	982	288
Future Volume (vph)	1	202	0	419	0	982	288
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95
Frt						0.966	
Flt Protected		0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	0	1770	0	1770	0	3419	0
Flt Permitted		0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	0	1770	0	1770	0	3419	0
Right Turn on Red			Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						48	
Link Speed (mph)		25			45	45	
Link Distance (ft)		274			187	319	
Travel Time (s)		7.5			2.8	4.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	1	220	0	455	0	1067	313
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	0	221	0	455	0	1380	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	R NA	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)		12			12	12	
Link Offset(ft)		0			0	0	
Crosswalk Width(ft)		16			16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	9	15	9	15			9
Number of Detectors	1	1		1		2	
Detector Template	Left	Left		Left		Thru	
Leading Detector (ft)	20	20		20		100	
Trailing Detector (ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Position(ft)	0	0		0		0	
Detector 1 Size(ft)	20	20		20		6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0		0.0	
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot	Prot		Prot		NA	
Protected Phases	4	4		5		6	
Permitted Phases							
Detector Phase	4	4		5		6	
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0		5.0	

Lane Group	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	20.0	20.0		33.0		42.0	
Total Split (%)	21.1%	21.1%		34.7%		44.2%	
Maximum Green (s)	16.0	16.0		29.0		38.0	
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)		0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)		4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag				Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?				Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)		16.0		29.0		38.0	
Actuated g/C Ratio		0.17		0.31		0.40	
v/c Ratio		0.74		0.84		0.99	
Control Delay		54.0		46.9		49.8	
Queue Delay		0.0		0.0		0.0	
Total Delay		54.0		46.9		49.8	
LOS		D		D		D	
Approach Delay		54.0			46.9	49.8	
Approach LOS		D			D	D	
Queue Length 50th (ft)		128		255		414	
Queue Length 95th (ft)		#235		#422		#579	
Internal Link Dist (ft)		194			107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)		298		540		1396	
Starvation Cap Reductn		0		0		0	
Spillback Cap Reductn		0		0		0	
Storage Cap Reductn		0		0		0	
Reduced v/c Ratio		0.74		0.84		0.99	

Intersection Summary

Area Type: Other
Cycle Length: 95
Actuated Cycle Length: 95
Natural Cycle: 80
Control Type: Semi Act-Uncoord
Maximum v/c Ratio: 0.99
Intersection Signal Delay: 49.6 Intersection LOS: D
Intersection Capacity Utilization 80.8% ICU Level of Service D
Analysis Period (min) 15
95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 109:



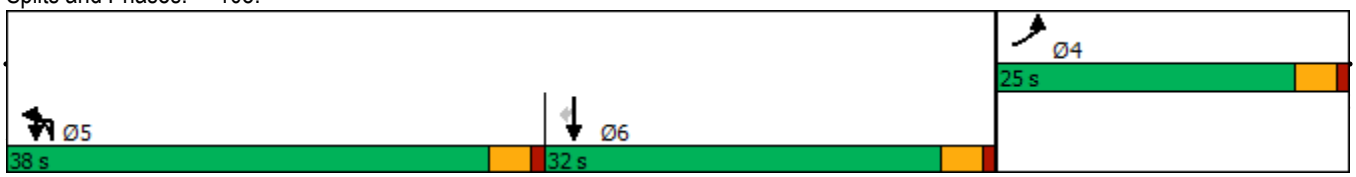
Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations							
Traffic Volume (vph)	327	0	1	473	0	393	256
Future Volume (vph)	327	0	1	473	0	393	256
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor							
Frt							0.850
Flt Protected	0.950			0.950			
Satd. Flow (prot)	1770	0	0	1770	0	3471	1553
Flt Permitted	0.950			0.950			
Satd. Flow (perm)	1770	0	0	1770	0	3471	1553
Right Turn on Red		Yes					Yes
Satd. Flow (RTOR)							281
Link Speed (mph)	25				45	45	
Link Distance (ft)	274				187	319	
Travel Time (s)	7.5				2.8	4.8	
Confl. Peds. (#/hr)		1					
Peak Hour Factor	0.88	0.92	0.92	0.82	0.92	0.81	0.91
Heavy Vehicles (%)	2%	2%	2%	2%	2%	4%	4%
Adj. Flow (vph)	372	0	1	577	0	485	281
Shared Lane Traffic (%)							
Lane Group Flow (vph)	372	0	0	578	0	485	281
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	12				12	12	
Link Offset(ft)	0				0	0	
Crosswalk Width(ft)	16				16	16	
Two way Left Turn Lane							
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15	9	9	15			9
Number of Detectors	1		1	1		2	1
Detector Template	Left		Left	Left		Thru	Right
Leading Detector (ft)	20		20	20		100	20
Trailing Detector (ft)	0		0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0		0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20		20	20		6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel							
Detector 1 Extend (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)						94	
Detector 2 Size(ft)						6	
Detector 2 Type						Cl+Ex	
Detector 2 Channel							
Detector 2 Extend (s)						0.0	
Turn Type	Prot		Prot	Prot		NA	Perm
Protected Phases	4		5	5		6	
Permitted Phases							6

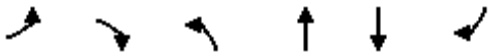
Lane Group	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Detector Phase	4		5	5		6	6
Switch Phase							
Minimum Initial (s)	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	25.0		38.0	38.0		32.0	32.0
Total Split (%)	26.3%		40.0%	40.0%		33.7%	33.7%
Maximum Green (s)	21.0		34.0	34.0		28.0	28.0
Yellow Time (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0			0.0		0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0			4.0		4.0	4.0
Lead/Lag			Lead	Lead		Lag	Lag
Lead-Lag Optimize?			Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max		Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	21.0			34.0		28.0	28.0
Actuated g/C Ratio	0.22			0.36		0.29	0.29
v/c Ratio	0.95			0.91		0.47	0.43
Control Delay	73.0			50.4		29.3	5.5
Queue Delay	0.0			0.0		0.0	0.0
Total Delay	73.0			50.4		29.3	5.5
LOS	E			D		C	A
Approach Delay	73.0				50.4	20.6	
Approach LOS	E				D	C	
Queue Length 50th (ft)	222			328		125	0
Queue Length 95th (ft)	#384			#451		153	58
Internal Link Dist (ft)	194				107	239	
Turn Bay Length (ft)							
Base Capacity (vph)	391			633		1023	655
Starvation Cap Reductn	0			0		0	0
Spillback Cap Reductn	0			0		0	0
Storage Cap Reductn	0			0		0	0
Reduced v/c Ratio	0.95			0.91		0.47	0.43

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 95			
Actuated Cycle Length: 95			
Natural Cycle: 60			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.95			
Intersection Signal Delay: 42.0		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 65.2%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 108:





Lane Group	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Lane Configurations						
Traffic Volume (vph)	306	0	463	0	719	288
Future Volume (vph)	306	0	463	0	719	288
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00
Frt						0.850
Flt Protected	0.950		0.950			
Satd. Flow (prot)	1787	0	1770	0	3505	1568
Flt Permitted	0.950		0.950			
Satd. Flow (perm)	1787	0	1770	0	3505	1568
Right Turn on Red		Yes				Yes
Satd. Flow (RTOR)						313
Link Speed (mph)	25			45	45	
Link Distance (ft)	274			220	319	
Travel Time (s)	7.5			3.3	4.8	
Peak Hour Factor	0.69	0.92	0.80	0.92	0.97	0.85
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	2%	2%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	443	0	579	0	741	339
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	443	0	579	0	741	339
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(ft)	12			12	12	
Link Offset(ft)	0			0	0	
Crosswalk Width(ft)	16			16	16	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15	9	15			9
Number of Detectors	1		1		2	1
Detector Template	Left		Left		Thru	Right
Leading Detector (ft)	20		20		100	20
Trailing Detector (ft)	0		0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0		0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20		20		6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel						
Detector 1 Extend (s)	0.0		0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0		0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0		0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)					94	
Detector 2 Size(ft)					6	
Detector 2 Type					Cl+Ex	
Detector 2 Channel						
Detector 2 Extend (s)					0.0	
Turn Type	Prot		Prot		NA	Free
Protected Phases	4		5		6	
Permitted Phases						Free
Detector Phase	4		5		6	
Switch Phase						

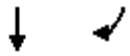
Lane Group	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Minimum Initial (s)	5.0		5.0		5.0	
Minimum Split (s)	9.0		9.0		9.0	
Total Split (s)	31.0		40.0		39.0	
Total Split (%)	28.2%		36.4%		35.5%	
Maximum Green (s)	27.0		36.0		35.0	
Yellow Time (s)	3.0		3.0		3.0	
All-Red Time (s)	1.0		1.0		1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0		0.0		0.0	
Total Lost Time (s)	4.0		4.0		4.0	
Lead/Lag			Lead		Lag	
Lead-Lag Optimize?			Yes		Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0		3.0		3.0	
Recall Mode	Max		Max		Max	
Act Effct Green (s)	27.0		36.0		35.0	110.0
Actuated g/C Ratio	0.25		0.33		0.32	1.00
v/c Ratio	1.01		1.00		0.66	0.22
Control Delay	88.0		75.3		35.9	0.3
Queue Delay	0.0		0.0		0.0	0.0
Total Delay	88.0		75.3		35.9	0.3
LOS	F		E		D	A
Approach Delay	88.0			75.3	24.7	
Approach LOS	F			E	C	
Queue Length 50th (ft)	~319		406		237	0
Queue Length 95th (ft)	#318		#522		304	0
Internal Link Dist (ft)	194			140	239	
Turn Bay Length (ft)						
Base Capacity (vph)	438		579		1115	1568
Starvation Cap Reductn	0		0		0	0
Spillback Cap Reductn	0		0		0	0
Storage Cap Reductn	0		0		0	0
Reduced v/c Ratio	1.01		1.00		0.66	0.22

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 80			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.01			
Intersection Signal Delay: 52.0		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 72.5%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.
95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 108:

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	47	27	11	55	31	246	1	10	710	56	1	280
Future Volume (vph)	47	27	11	55	31	246	1	10	710	56	1	280
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.943				0.850			0.986			
Flt Protected	0.950				0.972			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1805	1792	0	0	1829	1599	0	1787	3524	0	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.972			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1805	1792	0	0	1829	1599	0	1787	3524	0	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		22				296			12			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.71	0.75	0.50	0.75	0.60	0.83	0.25	0.50	0.94	0.71	0.25	0.86
Heavy Vehicles (%)	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	66	36	22	73	52	296	4	20	755	79	4	326
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	66	58	0	0	125	296	0	24	834	0	0	330
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1



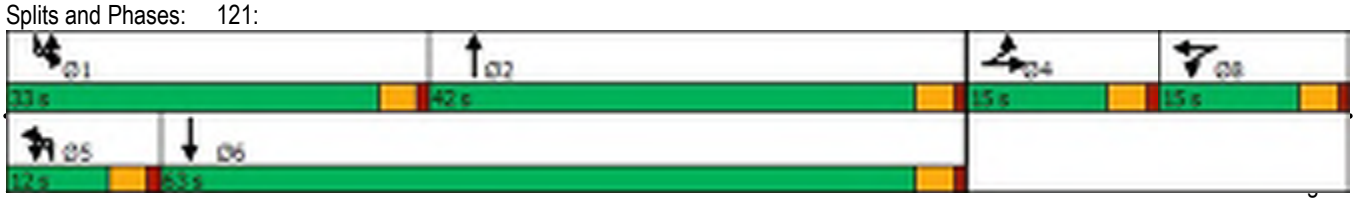
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	1107	43
Future Volume (vph)	1107	43
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.992	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3546	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3546	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	9	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.87	0.61
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	1272	70
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	1342	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

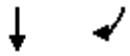
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		15.0	15.0		12.0	12.0	42.0		33.0	33.0
Total Split (%)	14.3%	14.3%		14.3%	14.3%		11.4%	11.4%	40.0%		31.4%	31.4%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		8.0	8.0	38.0		29.0	29.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			11.0	105.0		8.0	38.0			29.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.10	1.00		0.08	0.36			0.28
v/c Ratio	0.35	0.28			0.65	0.19		0.18	0.65			0.67
Control Delay	49.4	33.7			62.3	0.3		48.7	30.4			41.5
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	49.4	33.7			62.3	0.3		48.7	30.4			41.5
LOS	D	C			E	A		D	C			D
Approach Delay		42.0			18.7				30.9			
Approach LOS		D			B				C			
Queue Length 50th (ft)	42	23			82	0		15	240			197
Queue Length 95th (ft)	66	49			93	0		23	307			279
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	189	207			191	1599		136	1283			493
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.35	0.28			0.65	0.19		0.18	0.65			0.67

Intersection Summary

Area Type: Other
Cycle Length: 105
Actuated Cycle Length: 105
Natural Cycle: 60
Control Type: Semi Act-Uncoord
Maximum v/c Ratio: 0.67
Intersection Signal Delay: 25.3 Intersection LOS: C
Intersection Capacity Utilization 58.3% ICU Level of Service B
Analysis Period (min) 15

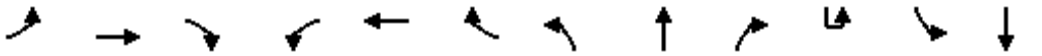
Splits and Phases: 121:





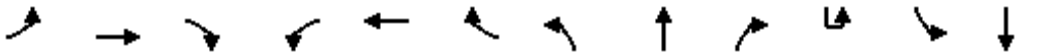
Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	63.0	
Total Split (%)	60.0%	
Maximum Green (s)	59.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	59.0	
Actuated g/C Ratio	0.56	
v/c Ratio	0.67	
Control Delay	18.2	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	18.2	
LOS	B	
Approach Delay	22.8	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	313	
Queue Length 95th (ft)	366	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	1996	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.67	

Intersection Summary



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	74	45	16	83	22	570	6	1112	186	3	234	655
Future Volume (vph)	74	45	16	83	22	570	6	1112	186	3	234	655
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110	140		240		295	
Storage Lanes	1		0	0		1	1		0		1	
Taper Length (ft)	100			25			25				100	
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt		0.961				0.850		0.975				0.989
Flt Protected	0.950				0.965		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1719	1739	0	0	1798	1583	1787	3485	0	0	1770	3500
Flt Permitted	0.950				0.965		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1719	1739	0	0	1798	1583	1787	3485	0	0	1770	3500
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		13				432		26				11
Link Speed (mph)		25			25			45				45
Link Distance (ft)		311			498			800				627
Travel Time (s)		8.5			13.6			12.1				9.5
Peak Hour Factor	0.81	0.55	0.55	0.65	0.47	0.89	1.00	0.98	0.83	0.25	0.88	0.88
Heavy Vehicles (%)	5%	5%	5%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	91	82	29	128	47	640	6	1135	224	12	266	744
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	91	111	0	0	175	640	6	1359	0	0	278	800
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		12			12			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Thru		Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Protected Phases	4	4		8	8		5	2		1	1	6

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	28
Future Volume (vph)	28
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	0
Storage Lanes	0
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	0.95
Frt	
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	0
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	0
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Peak Hour Factor	0.50
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	56
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	0
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	
Detector Template	
Leading Detector (ft)	
Trailing Detector (ft)	
Detector 1 Position(ft)	
Detector 1 Size(ft)	
Detector 1 Type	
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	
Detector 1 Queue (s)	
Detector 1 Delay (s)	
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	
Turn Type	
Protected Phases	



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0
Total Split (s)	17.0	17.0		18.0	18.0		10.0	50.0		25.0	25.0	65.0
Total Split (%)	15.5%	15.5%		16.4%	16.4%		9.1%	45.5%		22.7%	22.7%	59.1%
Maximum Green (s)	13.0	13.0		14.0	14.0		6.0	46.0		21.0	21.0	61.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Act Effct Green (s)	13.0	13.0			14.0	110.0	6.0	46.0			21.0	61.0
Actuated g/C Ratio	0.12	0.12			0.13	1.00	0.05	0.42			0.19	0.55
v/c Ratio	0.45	0.51			0.77	0.40	0.06	0.92			0.82	0.41
Control Delay	52.9	49.2			69.0	0.8	50.8	41.4			63.7	14.7
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0			0.0	0.0
Total Delay	52.9	49.2			69.0	0.8	50.8	41.4			63.7	14.7
LOS	D	D			E	A	D	D			E	B
Approach Delay		50.9			15.4			41.5				27.4
Approach LOS		D			B			D				C
Queue Length 50th (ft)	61	66			121	0	4	462			190	160
Queue Length 95th (ft)	102	69			96	0	18	#614			#315	198
Internal Link Dist (ft)		231			418			720				547
Turn Bay Length (ft)	50					110	140				295	
Base Capacity (vph)	203	216			228	1583	97	1472			337	1945
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0	0	0			0	0
Reduced v/c Ratio	0.45	0.51			0.77	0.40	0.06	0.92			0.82	0.41

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 110			
Actuated Cycle Length: 110			
Natural Cycle: 80			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.92			
Intersection Signal Delay: 31.5		Intersection LOS: C	
Intersection Capacity Utilization 72.2%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

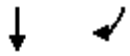
95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

Splits and Phases: 120:

Lane Group	SBR
Permitted Phases	
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Act Effct Green (s)	
Actuated g/C Ratio	
v/c Ratio	
Control Delay	
Queue Delay	
Total Delay	
LOS	
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	
Queue Length 95th (ft)	
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	
Base Capacity (vph)	
Starvation Cap Reductn	
Spillback Cap Reductn	
Storage Cap Reductn	
Reduced v/c Ratio	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	28	33	25	94	28	337	1	16	914	129	1	349
Future Volume (vph)	28	33	25	94	28	337	1	16	914	129	1	349
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	50		0	0		110		140		260		295
Storage Lanes	1		0	0		1		1		0		1
Taper Length (ft)	25			25				25				85
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.942				0.850			0.980			
Flt Protected	0.950				0.964			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	1703	1688	0	0	1796	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Flt Permitted	0.950				0.964			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	1703	1688	0	0	1796	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		22				421			17			
Link Speed (mph)		25			25				45			
Link Distance (ft)		311			498				800			
Travel Time (s)		8.5			13.6				12.1			
Peak Hour Factor	0.69	0.59	0.71	0.59	0.50	0.63	0.25	0.46	0.93	0.83	0.25	0.79
Heavy Vehicles (%)	6%	6%	6%	2%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	41	56	35	159	56	535	4	35	983	155	4	442
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	41	91	0	0	215	535	0	39	1138	0	0	446
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		12			12				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru		Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			
Turn Type	Split	NA		Split	NA	Free	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Protected Phases	4	4		8	8		5	5	2		1	1



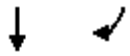
Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	958	55
Future Volume (vph)	958	55
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		0
Storage Lanes		0
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	0.95
Frt	0.992	
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3511	0
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3511	0
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)	9	
Link Speed (mph)	45	
Link Distance (ft)	627	
Travel Time (s)	9.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%	2%
Adj. Flow (vph)	1041	61
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	1102	0
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	
Detector Template	Thru	
Leading Detector (ft)	100	
Trailing Detector (ft)	0	
Detector 1 Position(ft)	0	
Detector 1 Size(ft)	6	
Detector 1 Type	Cl+Ex	
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	
Detector 1 Queue (s)	0.0	
Detector 1 Delay (s)	0.0	
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	
Turn Type	NA	
Protected Phases	6	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Permitted Phases						Free						
Detector Phase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	9.0		9.0	9.0		9.0	9.0	9.0		9.0	9.0
Total Split (s)	15.0	15.0		20.0	20.0		10.0	10.0	44.0		36.0	36.0
Total Split (%)	13.0%	13.0%		17.4%	17.4%		8.7%	8.7%	38.3%		31.3%	31.3%
Maximum Green (s)	11.0	11.0		16.0	16.0		6.0	6.0	40.0		32.0	32.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead	Lead		Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Act Effct Green (s)	11.0	11.0			16.0	115.0		6.0	40.0			32.0
Actuated g/C Ratio	0.10	0.10			0.14	1.00		0.05	0.35			0.28
v/c Ratio	0.25	0.50			0.86	0.34		0.42	0.93			0.91
Control Delay	52.5	47.6			79.8	0.6		66.8	49.1			63.8
Queue Delay	0.0	0.0			0.0	0.0		0.0	0.0			0.0
Total Delay	52.5	47.6			79.8	0.6		66.8	49.1			63.8
LOS	D	D			E	A		E	D			E
Approach Delay		49.1			23.3				49.7			
Approach LOS		D			C				D			
Queue Length 50th (ft)	29	49			158	0		29	417			319
Queue Length 95th (ft)	49	60			125	0		32	#555			#401
Internal Link Dist (ft)		231			418				720			
Turn Bay Length (ft)	50					110		140				295
Base Capacity (vph)	162	181			249	1583		93	1229			492
Starvation Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Spillback Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Storage Cap Reductn	0	0			0	0		0	0			0
Reduced v/c Ratio	0.25	0.50			0.86	0.34		0.42	0.93			0.91

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 115			
Actuated Cycle Length: 115			
Natural Cycle: 90			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.93			
Intersection Signal Delay: 35.7		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 72.1%		ICU Level of Service C	
Analysis Period (min) 15			

\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

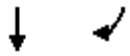
Splits and Phases: 120:



Lane Group	SBT	SBR
Permitted Phases		
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	9.0	
Total Split (s)	70.0	
Total Split (%)	60.9%	
Maximum Green (s)	66.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Act Effct Green (s)	66.0	
Actuated g/C Ratio	0.57	
v/c Ratio	0.55	
Control Delay	16.3	
Queue Delay	0.0	
Total Delay	16.3	
LOS	B	
Approach Delay	30.0	
Approach LOS	C	
Queue Length 50th (ft)	250	
Queue Length 95th (ft)	308	
Internal Link Dist (ft)	547	
Turn Bay Length (ft)		
Base Capacity (vph)	2018	
Starvation Cap Reductn	0	
Spillback Cap Reductn	0	
Storage Cap Reductn	0	
Reduced v/c Ratio	0.55	

Intersection Summary

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	279	137	222	143	144	241	2	129	794	124	5	289
Future Volume (vph)	279	137	222	143	144	241	2	129	794	124	5	289
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00			1.00				
Frt		0.907			0.935					0.850		
Flt Protected	0.950				0.984			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1717	0	0	3288	0	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitted	0.950				0.984			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1717	0	0	3287	0	0	1786	3574	1599	0	1787
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		79			139					148		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		640			1062				463			
Travel Time (s)		17.5			29.0				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				1				2				
Peak Hour Factor	0.87	0.87	0.87	0.68	0.91	0.86	0.50	0.80	0.89	0.75	0.50	0.93
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Adj. Flow (vph)	321	157	255	210	158	280	4	161	892	165	10	311
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	321	412	0	0	648	0	0	165	892	165	0	321
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			



Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	1106	474
Future Volume (vph)	1106	474
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3574	1599
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3574	1599
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		150
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.94	0.97
Heavy Vehicles (%)	1%	1%
Adj. Flow (vph)	1177	489
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	1177	489
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	9.0	22.0		9.0	9.0
Total Split (s)	25.0	55.0		30.0	30.0		20.0	20.0	40.0		30.0	30.0
Total Split (%)	20.0%	44.0%		24.0%	24.0%		16.0%	16.0%	32.0%		24.0%	24.0%
Maximum Green (s)	21.0	51.0		26.0	26.0		16.0	16.0	36.0		26.0	26.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	51.0			26.0			16.0	36.0	125.0		26.0
Actuated g/C Ratio	0.17	0.41			0.21			0.13	0.29	1.00		0.21
v/c Ratio	0.55	0.55			0.82			0.72	0.87	0.10		0.87
Control Delay	51.8	25.7			46.3			71.1	52.4	0.1		71.1
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	51.8	25.7			46.3			71.1	52.4	0.1		71.1
LOS	D	C			D			E	D	A		E
Approach Delay		37.1			46.3				47.9			
Approach LOS		D			D				D			
Queue Length 50th (ft)	124	202			211			130	360	0		253
Queue Length 95th (ft)	166	289			285			181	438	0		#412
Internal Link Dist (ft)		560			982				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	582	747			793			228	1029	1599		371
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.55	0.55			0.82			0.72	0.87	0.10		0.87

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 125			
Actuated Cycle Length: 125			
Natural Cycle: 65			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 0.90			
Intersection Signal Delay: 42.4		Intersection LOS: D	
Intersection Capacity Utilization 88.3%		ICU Level of Service E	

Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	5.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	50.0	
Total Split (%)	40.0%	
Maximum Green (s)	46.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	46.0	125.0
Actuated g/C Ratio	0.37	1.00
v/c Ratio	0.90	0.31
Control Delay	47.3	0.5
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	47.3	0.5
LOS	D	A
Approach Delay	39.6	
Approach LOS	D	
Queue Length 50th (ft)	468	0
Queue Length 95th (ft)	#578	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1315	1599
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.90	0.31

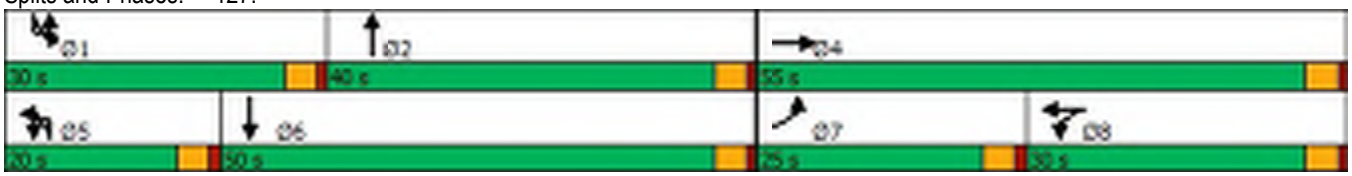
Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

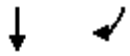
\# 95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 127:



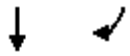
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	443	214	160	188	154	210	36	131	1326	270	1	210
Future Volume (vph)	443	214	160	188	154	210	36	131	1326	270	1	210
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250		160		235		150
Storage Lanes	2		1	0		1		1		1		1
Taper Length (ft)	25			25				95				25
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.936			0.942					0.850		
Flt Protected	0.950				0.983			0.950				0.950
Satd. Flow (prot)	3467	1768	0	0	3310	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Flt Permitted	0.950				0.983			0.950				0.950
Satd. Flow (perm)	3467	1768	0	0	3307	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Right Turn on Red			Yes			Yes				Yes		
Satd. Flow (RTOR)		33			92					137		
Link Speed (mph)		25			25				50			
Link Distance (ft)		594			594				463			
Travel Time (s)		16.2			16.2				6.3			
Confl. Peds. (#/hr)				2								
Peak Hour Factor	0.93	0.86	0.87	0.86	0.84	0.84	0.59	0.77	0.92	0.88	0.25	0.72
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	3%
Adj. Flow (vph)	476	249	184	219	183	250	61	170	1441	307	4	292
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	476	433	0	0	652	0	0	231	1441	307	0	296
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left	Right	Left	Left
Median Width(ft)		24			24				12			
Link Offset(ft)		0			0				0			
Crosswalk Width(ft)		16			16				16			
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Number of Detectors	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Left	Thru	Right	Left	Left
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94				94			
Detector 2 Size(ft)		6			6				6			
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0				0.0			



Lane Group	SBT	SBR
Lane Configurations		
Traffic Volume (vph)	561	216
Future Volume (vph)	561	216
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900
Storage Length (ft)		140
Storage Lanes		1
Taper Length (ft)		
Lane Util. Factor	0.95	1.00
Ped Bike Factor		
Frt		0.850
Flt Protected		
Satd. Flow (prot)	3505	1568
Flt Permitted		
Satd. Flow (perm)	3505	1568
Right Turn on Red		Yes
Satd. Flow (RTOR)		147
Link Speed (mph)	50	
Link Distance (ft)	544	
Travel Time (s)	7.4	
Confl. Peds. (#/hr)		
Peak Hour Factor	0.91	0.80
Heavy Vehicles (%)	3%	3%
Adj. Flow (vph)	616	270
Shared Lane Traffic (%)		
Lane Group Flow (vph)	616	270
Enter Blocked Intersection	No	No
Lane Alignment	Left	Right
Median Width(ft)	12	
Link Offset(ft)	0	
Crosswalk Width(ft)	16	
Two way Left Turn Lane		
Headway Factor	1.00	1.00
Turning Speed (mph)		9
Number of Detectors	2	1
Detector Template	Thru	Right
Leading Detector (ft)	100	20
Trailing Detector (ft)	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0
Detector 1 Size(ft)	6	20
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel		
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)	94	
Detector 2 Size(ft)	6	
Detector 2 Type	Cl+Ex	
Detector 2 Channel		
Detector 2 Extend (s)	0.0	

Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	Prot	NA	Free	Prot	Prot
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	5	2		1	1
Permitted Phases		4!								Free		
Detector Phase	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	8.0	8.0		8.0	8.0		7.0	7.0	10.0		7.0	7.0
Minimum Split (s)	22.0	22.0		12.0	12.0		22.0	22.0	22.0		11.0	11.0
Total Split (s)	25.0	59.0		34.0	34.0		29.0	29.0	54.0		22.0	22.0
Total Split (%)	18.5%	43.7%		25.2%	25.2%		21.5%	21.5%	40.0%		16.3%	16.3%
Maximum Green (s)	21.0	55.0		30.0	30.0		25.0	25.0	50.0		18.0	18.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0		1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0			0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0			4.0	4.0			4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lead	Lag		Lead	Lead
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes	Yes		Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max		Max	Max
Walk Time (s)		7.0							7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0							11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0							0			
Act Effct Green (s)	21.0	55.0			30.0			25.0	50.0	135.0		18.0
Actuated g/C Ratio	0.16	0.41			0.22			0.19	0.37	1.00		0.13
v/c Ratio	0.88	0.59			0.81			0.70	1.09	0.19		1.27
Control Delay	74.5	32.4			51.4			63.9	93.0	0.3		197.1
Queue Delay	0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0		0.0
Total Delay	74.5	32.4			51.4			63.9	93.0	0.3		197.1
LOS	E	C			D			E	F	A		F
Approach Delay		54.5			51.4				75.2			
Approach LOS		D			D				E			
Queue Length 50th (ft)	213	271			250			192	~746	0		~326
Queue Length 95th (ft)	#305	358			293			237	#886	0		#366
Internal Link Dist (ft)		514			514				383			
Turn Bay Length (ft)								160		235		150
Base Capacity (vph)	539	739			807			330	1323	1599		233
Starvation Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Spillback Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Storage Cap Reductn	0	0			0			0	0	0		0
Reduced v/c Ratio	0.88	0.59			0.81			0.70	1.09	0.19		1.27

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 135			
Actuated Cycle Length: 135			
Natural Cycle: 120			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.27			
Intersection Signal Delay: 66.7		Intersection LOS: E	
Intersection Capacity Utilization 99.2%		ICU Level of Service F	



Lane Group	SBT	SBR
Turn Type	NA	Free
Protected Phases	6	
Permitted Phases		Free
Detector Phase	6	
Switch Phase		
Minimum Initial (s)	10.0	
Minimum Split (s)	22.0	
Total Split (s)	47.0	
Total Split (%)	34.8%	
Maximum Green (s)	43.0	
Yellow Time (s)	3.0	
All-Red Time (s)	1.0	
Lost Time Adjust (s)	0.0	
Total Lost Time (s)	4.0	
Lead/Lag	Lag	
Lead-Lag Optimize?	Yes	
Vehicle Extension (s)	3.0	
Recall Mode	Max	
Walk Time (s)	7.0	
Flash Dont Walk (s)	11.0	
Pedestrian Calls (#/hr)	0	
Act Effct Green (s)	43.0	135.0
Actuated g/C Ratio	0.32	1.00
v/c Ratio	0.55	0.17
Control Delay	40.3	0.2
Queue Delay	0.0	0.0
Total Delay	40.3	0.2
LOS	D	A
Approach Delay	70.4	
Approach LOS	E	
Queue Length 50th (ft)	234	0
Queue Length 95th (ft)	296	0
Internal Link Dist (ft)	464	
Turn Bay Length (ft)		140
Base Capacity (vph)	1116	1568
Starvation Cap Reductn	0	0
Spillback Cap Reductn	0	0
Storage Cap Reductn	0	0
Reduced v/c Ratio	0.55	0.17

Intersection Summary

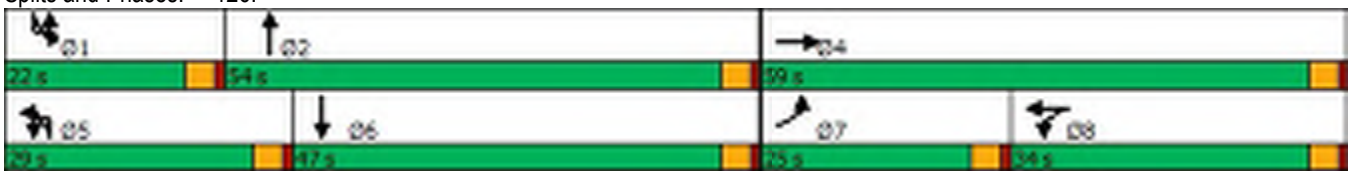
Analysis Period (min) 15

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

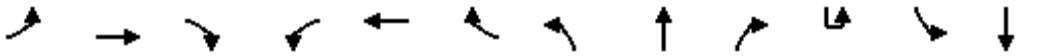
! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 126:



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Lane Configurations												
Traffic Volume (vph)	496	293	264	156	234	272	152	911	201	9	302	1005
Future Volume (vph)	496	293	264	156	234	272	152	911	201	9	302	1005
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (ft)	0		350	0		250	160		235		150	
Storage Lanes	2		1	0		1	1		1		1	
Taper Length (ft)	25			25			95				25	
Lane Util. Factor	0.97	1.00	1.00	0.95	0.95	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95	1.00	0.95
Ped Bike Factor					1.00							
Frt		0.929			0.938				0.850			
Flt Protected	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	3467	1740	0	0	3316	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Flt Permitted	0.950				0.989		0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	3467	1740	0	0	3315	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			
Satd. Flow (RTOR)		41			117				124			
Link Speed (mph)		25			25			50				50
Link Distance (ft)		634			645			464				544
Travel Time (s)		17.3			17.6			6.3				7.4
Confl. Peds. (#/hr)				1								
Peak Hour Factor	0.98	0.83	0.84	0.87	0.85	0.85	0.86	0.85	0.77	0.58	0.95	0.92
Heavy Vehicles (%)	1%	1%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Adj. Flow (vph)	506	353	314	179	275	320	177	1072	261	16	318	1092
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	506	667	0	0	774	0	177	1072	261	0	334	1092
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Left
Median Width(ft)		24			24			12				12
Link Offset(ft)		0			0			0				0
Crosswalk Width(ft)		16			16			16				16
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Turning Speed (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Number of Detectors	1	2		1	2		1	2	1	1	1	2
Detector Template	Left	Thru		Left	Thru		Left	Thru	Right	Left	Left	Thru
Leading Detector (ft)	20	100		20	100		20	100	20	20	20	100
Trailing Detector (ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Position(ft)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Size(ft)	20	6		20	6		20	6	20	20	20	6
Detector 1 Type	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Channel												
Detector 1 Extend (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Detector 2 Position(ft)		94			94			94				94
Detector 2 Size(ft)		6			6			6				6
Detector 2 Type		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Channel												
Detector 2 Extend (s)		0.0			0.0			0.0				0.0

Lane Group	SBR
Lane Configurations	
Traffic Volume (vph)	451
Future Volume (vph)	451
Ideal Flow (vphpl)	1900
Storage Length (ft)	140
Storage Lanes	1
Taper Length (ft)	
Lane Util. Factor	1.00
Ped Bike Factor	
Frt	0.850
Flt Protected	
Satd. Flow (prot)	1583
Flt Permitted	
Satd. Flow (perm)	1583
Right Turn on Red	Yes
Satd. Flow (RTOR)	148
Link Speed (mph)	
Link Distance (ft)	
Travel Time (s)	
Confl. Peds. (#/hr)	
Peak Hour Factor	0.90
Heavy Vehicles (%)	2%
Adj. Flow (vph)	501
Shared Lane Traffic (%)	
Lane Group Flow (vph)	501
Enter Blocked Intersection	No
Lane Alignment	Right
Median Width(ft)	
Link Offset(ft)	
Crosswalk Width(ft)	
Two way Left Turn Lane	
Headway Factor	1.00
Turning Speed (mph)	9
Number of Detectors	1
Detector Template	Right
Leading Detector (ft)	20
Trailing Detector (ft)	0
Detector 1 Position(ft)	0
Detector 1 Size(ft)	20
Detector 1 Type	Cl+Ex
Detector 1 Channel	
Detector 1 Extend (s)	0.0
Detector 1 Queue (s)	0.0
Detector 1 Delay (s)	0.0
Detector 2 Position(ft)	
Detector 2 Size(ft)	
Detector 2 Type	
Detector 2 Channel	
Detector 2 Extend (s)	



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Turn Type	Prot	NA		Split	NA		Prot	NA	Free	Prot	Prot	NA
Protected Phases	7	4!		8!	8		5	2		1	1	6
Permitted Phases		4!							Free			
Detector Phase	7	4		8	8		5	2		1	1	6
Switch Phase												
Minimum Initial (s)	5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0		5.0	5.0	5.0
Minimum Split (s)	9.0	22.0		9.0	9.0		9.0	22.0		9.0	9.0	22.0
Total Split (s)	31.0	66.0		35.0	35.0		25.0	45.0		29.0	29.0	49.0
Total Split (%)	22.1%	47.1%		25.0%	25.0%		17.9%	32.1%		20.7%	20.7%	35.0%
Maximum Green (s)	27.0	62.0		31.0	31.0		21.0	41.0		25.0	25.0	45.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0		1.0	1.0	1.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)	4.0	4.0			4.0		4.0	4.0			4.0	4.0
Lead/Lag	Lead			Lag	Lag		Lead	Lag		Lead	Lead	Lag
Lead-Lag Optimize?	Yes			Yes	Yes		Yes	Yes		Yes	Yes	Yes
Vehicle Extension (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
Recall Mode	Max	Max		Max	Max		Max	Max		Max	Max	Max
Walk Time (s)		7.0						7.0				7.0
Flash Dont Walk (s)		11.0						11.0				11.0
Pedestrian Calls (#/hr)		0						0				0
Act Effct Green (s)	27.0	62.0			31.0		21.0	41.0	140.0		25.0	45.0
Actuated g/C Ratio	0.19	0.44			0.22		0.15	0.29	1.00		0.18	0.32
v/c Ratio	0.76	0.84			0.94		0.67	1.03	0.16		1.06	0.96
Control Delay	61.6	43.6			64.8		69.5	85.2	0.2		120.5	65.3
Queue Delay	0.0	0.0			0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Delay	61.6	43.6			64.8		69.5	85.2	0.2		120.5	65.3
LOS	E	D			E		E	F	A		F	E
Approach Delay		51.4			64.8			68.7				58.0
Approach LOS		D			E			E				E
Queue Length 50th (ft)	227	505			319		154	~550	0		~332	513
Queue Length 95th (ft)	292	594			#393		226	#621	0		#527	#658
Internal Link Dist (ft)		554			565			384				464
Turn Bay Length (ft)							160		235		150	
Base Capacity (vph)	668	793			825		265	1036	1583		316	1137
Starvation Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Spillback Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Storage Cap Reductn	0	0			0		0	0	0		0	0
Reduced v/c Ratio	0.76	0.84			0.94		0.67	1.03	0.16		1.06	0.96

Intersection Summary			
Area Type:	Other		
Cycle Length: 140			
Actuated Cycle Length: 140			
Natural Cycle: 90			
Control Type: Semi Act-Uncoord			
Maximum v/c Ratio: 1.06			
Intersection Signal Delay: 60.5		Intersection LOS: E	
Intersection Capacity Utilization 107.0%		ICU Level of Service G	

Lane Group	SBR
Turn Type	Free
Protected Phases	
Permitted Phases	Free
Detector Phase	
Switch Phase	
Minimum Initial (s)	
Minimum Split (s)	
Total Split (s)	
Total Split (%)	
Maximum Green (s)	
Yellow Time (s)	
All-Red Time (s)	
Lost Time Adjust (s)	
Total Lost Time (s)	
Lead/Lag	
Lead-Lag Optimize?	
Vehicle Extension (s)	
Recall Mode	
Walk Time (s)	
Flash Dont Walk (s)	
Pedestrian Calls (#/hr)	
Act Effct Green (s)	140.0
Actuated g/C Ratio	1.00
v/c Ratio	0.32
Control Delay	0.5
Queue Delay	0.0
Total Delay	0.5
LOS	A
Approach Delay	
Approach LOS	
Queue Length 50th (ft)	0
Queue Length 95th (ft)	0
Internal Link Dist (ft)	
Turn Bay Length (ft)	140
Base Capacity (vph)	1583
Starvation Cap Reductn	0
Spillback Cap Reductn	0
Storage Cap Reductn	0
Reduced v/c Ratio	0.32

Intersection Summary

Analysis Period (min) 15

~ Volume exceeds capacity, queue is theoretically infinite.
Queue shown is maximum after two cycles.

95th percentile volume exceeds capacity, queue may be longer.
Queue shown is maximum after two cycles.

! Phase conflict between lane groups.

Splits and Phases: 126:

ANEJOS DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL

ESENCIA, BOQUERÓN, CABO ROJO

Anejo 8
Traducción de Cortesía
NOVIEMBRE 2025

Descargo de Responsabilidad Legal

El presente documento es una traducción del documento original redactado en idioma inglés. Esta traducción ha sido realizada únicamente con fines informativos y no ha sido revisada ni aprobada por el autor del documento original. En caso de que surjan inconsistencias o discrepancias entre el contenido del documento original en inglés y la traducción al español, prevalecerá la versión en inglés del documento original. Este descargo de responsabilidad se emite en conformidad con la legislación vigente en Puerto Rico, que establece que, en situaciones de conflicto entre versiones en inglés y español de un mismo texto legal, la versión en inglés prevalecerá.

Estudio de impacto del tráfico

Escencia Cabo Rojo, Puerto Rico Noviembre de 2025

Preparado para:

Elaborado por:

VAG Transportation Engineering Consultants, PSC
605 Condado Street Suite 814 | Edificio San Alberto | San Juan, PR 00907 787-724-2494 | 787-587-9928 | 787-566-0266
vanessa@vagtecpr.com | gustavo@vagtecpr.com

ÍNDICE

LISTA DE FIGURAS....2
LISTA DE TABLAS....3
LISTA DE SIGLAS....5
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO....6
PARÁMETROS DE ANÁLISIS....13
Área de estudio....13
Escenarios analizados....13
Días típicos....14
Horas punta (por la mañana y por la tarde)....14
MATRIZ DE ESTUDIO....15
ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES ACTUALES (2023)....16
Los análisis de tráfico se realizaron con el software Synchro 10. La figura 4 presenta las condiciones existentes en el modelo Synchro.....16
Volúmenes....17
Geometría de las intersecciones....22
Control de intersecciones....24
Análisis de la capacidad de las intersecciones....24
AÑO DE APERTURA FASE I CONDICIÓN (2027)....28
Volúmenes....28
Proyecciones....29
Geometría de intersecciones....36
Control de intersecciones....40
Análisis de la capacidad de las intersecciones....41
AÑOS DE APERTURA 2028, 2029, 2030 Y AÑO DE DISEÑO 2040....45
RESULTADOS....78
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES....79
CERTIFICACIÓN DEL TRABAJO....80
Apéndice A: Datos brutos del recuento de tráfico (intervalos de 15 minutos)....81
Apéndice B: Imágenes de las intersecciones....110
Apéndice C: Generación de viajes....129
Apéndice D: Salida sincronizada....134

LISTA DE FIGURAS ES

Figura 1 Ubicación del proyecto y área de influencia....8
Figura 2 Red de carreteras dentro del área de influencia....9
Figura 3 Diseño del concepto de desarrollo propuesto....10
Figura 4 Condiciones actuales: modelo Synchro....16
Figura 5 Volumen en hora punta: jueves por la mañana (intersecciones 1 y 5)....17
Figura 6. Volumen en hora punta: jueves por la mañana (intersecciones 2 a 4)....18
Figura 7. Volumen en hora punta - Jueves - Mañana (intersecciones A a D)....18
Figura 8. Volumen en hora punta - Jueves - Tarde (intersecciones 1 y 5)....19
Figura 9. Volumen en hora punta - Jueves - Tarde (intersecciones 2 a 4)....20
Figura 10. Volumen en hora punta - Jueves - Tarde (intersecciones A a D)....20
Figura 11 Volumen en hora punta - Sábado (intersecciones 1 y 5)....21
Figura 12. Volumen en hora punta - Sábado (intersecciones 2 a 4)....21
Figura 13. Volumen en hora punta - Sábado (intersecciones A a D)....22
Figura 14 Geometría actual de las intersecciones 1 y 2....22
Figura 15. Geometría actual de las intersecciones 3 a 5.....23
Figura 16 Geometría actual de las intersecciones A a D....23
Figura 17 Ubicación del acceso principal y del acceso secundario propuestos....**Error. Marcador no definido.**
Figura 18 Modelo de diseño del año de apertura en Synchro....29
Figura 19 Distribución actual de los patrones de tráfico....32
Figura 20 Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Jueves por la mañana – Intersecciones 1 a 5 y accesos al proyecto....33
Figura 21 Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Jueves por la mañana – Intersecciones A a D....33
Figura 22. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 5 y accesos al proyecto.....34
Figura 23 Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D....35
Figura 24. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Sábado – Intersecciones 1 a 5 y accesos al proyecto
....35
Figura 25. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Sábado – Intersecciones A a D....36
Figura 26. Geometría propuesta para las intersecciones 3 y 4....37
Figura 27. Geometría propuesta para los accesos principal, secundario y BOH del proyecto.....38
Figura 28 Geometría propuesta para las intersecciones A a D – AC-010029....39
Figura 29 Programación de los sistemas de semáforos para las intersecciones B, C y D....41
Figura 30 Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Jueves por la mañana – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto....45
Figura 31. Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Jueves por la mañana – Intersecciones A a D....46
Figura 32. Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto....46
Figura 33 Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D....47
Figura 34 Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Sábado – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto
....47
Figura 35. Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Sábado – Intersecciones A a D....48
Figura 36. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Jueves por la mañana – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto....48

Figura 37. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Jueves por la mañana – Intersecciones A a D....49
Figura 38. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto. 49
Figura 39. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D....50
Figura 40. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Sábado – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto 50
Figura 41. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Sábado – Intersecciones A a D....51
Figura 42. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Jueves por la mañana – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto....51
Figura 43. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Jueves por la mañana – Intersecciones A a D....52
Figura 44 Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto 52
Figura 45. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D....53
Figura 46. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Sábado – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto 53
Figura 47. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Sábado – Intersecciones A a D....54
Figura 48. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Jueves por la mañana – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto....54
Figura 49. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Jueves por la mañana – Intersecciones A a D....55
Figura 50. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto 55
Figura 51. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D....56
Figura 52 Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Sábado – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto 57
Figura 53. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Sábado – Intersecciones A a D....58
Figura 54 Programación sugerida para los sistemas de semáforos en las intersecciones B, C y D por año de diseño (2040)....61
Figura 55 Diseño conceptual del acceso principal del proyecto 75
Figura 56 Diseño conceptual de las mejoras geométricas de la intersección 3 76
Figura 57 Diseño conceptual para las mejoras geométricas de la intersección 4 77

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Resumen de la marca por fase de construcción (por año)....13
Tabla 2 Matriz del estudio....15
Tabla 3. Resumen de resultados: condiciones actuales, días laborables por la mañana....25
Tabla 4 Resumen de resultados - Condición actual Día laborable por la tarde 26
Tabla 5 Resumen de resultados: condiciones actuales los fines de semana 27
Tabla 6 Generación de viajes....31
Tabla 7 Resumen de resultados: condiciones del año de apertura (2027), jueves por la mañana 42
Tabla 8 Resumen de resultados: año de apertura (2027), condición jueves por la tarde....43
Tabla 9 Resumen de resultados – Año de apertura (2027) Condición sábado 44
Tabla 10 Tráfico previsto por año - AM 58
Tabla 11 Tráfico previsto por año - PM....59
Tabla 12 Tráfico previsto por año - Sábado 59
Tabla 13 Resumen de resultados - Año de apertura 2028 - Jueves por la mañana....62

Tabla 14 Resumen de resultados - Año de apertura 2028 - Jueves por la tarde 63
Tabla 15 Resumen de resultados - Año de apertura 2028 - Sábado....64
Tabla 16 Resumen de resultados - Año de apertura 2029 - Jueves por la mañana 65
Tabla 17 Resumen de resultados - Año de apertura 2029 - Jueves por la tarde....66
Tabla 18 Resumen de resultados - Año de apertura 2029 - Sábado....67
Tabla 19 Resumen de resultados - Año de apertura 2030 - Jueves por la mañana 68
Tabla 20 Resumen de resultados - Año de apertura 2030 - Jueves por la tarde 69
Tabla 21 Resumen de resultados - Año de apertura 2030 - Sábado....70
Tabla 22 Resumen de resultados - Año de diseño 2040 - Jueves por la mañana....71
Tabla 23 Resumen de resultados - Año de diseño 2040 - Jueves por la tarde....72
Tabla 24 Resumen de resultados - Año de diseño 2040 - Sábado....73
Tabla 25 Resumen de resultados - Intersección 3 con geometría existente por año de diseño (2040)....74

LISTA DE SIGLAS DE

AADT: tráfico diario medio anual ADT: tráfico diario medio
ATC: recuentos automáticos de tráfico BOH: parte trasera de la casa
CBD: distrito central de negocios EB: dirección este
FHWA: Administración Federal de Carreteras HCM: Manual de capacidad de carreteras
LOS – Nivel(es) de servicio
LRTP – Plan de transporte a largo plazo MOE – Medidas de eficacia
NB – En dirección norte
NHS – Sistema Nacional de Carreteras PHF – Factor de hora pico
PHV – Volumen en hora pico
PRHTA – Autoridad de Carreteras y Transporte de Puerto Rico PRPB – Junta de Planificación de Puerto Rico
SB – Sur
TMC: recuento de movimientos de giro TSS: sistema de semáforos
TWSC – Control de parada en ambos sentidos VPD – Vehículos por día
WB – Dirección oeste

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO « »

Cabo Rojo Land Acquisition LLC (en adelante, el «Promotor») propone un desarrollo turístico-residencial en el municipio de Cabo Rojo (en adelante, «Esencia» o el «Proyecto»), que consta de 96 parcelas con una superficie total de 1549 cuerdas (6 088 514 metros cuadrados). La topografía del terreno presenta cambios de elevación que van desde un mínimo de 1 metro hasta un máximo de 107 metros sobre el nivel del mar y, en su mayor parte, se encuentra fuera de las zonas de inundación establecidas por los mapas ABFE de 2018. El terreno destinado al desarrollo está zonificado como DTS, R-G, DS, UR y RT-I; clasificado como SUNP, SRC, SREP; y se encuentra dentro de la Zona Especial de Interés Turístico de Cabo Rojo.

La propiedad limita al norte con el mar Caribe y el canal de Boquerón, y al sur, este y oeste con urbanizaciones residenciales unifamiliares y multifamiliares, zonas sin urbanizar y la carretera estatal PR-301. El proyecto contará con tres puntos de acceso, siendo los dos principales a través de la carretera estatal PR-301 y uno secundario a través del Camino Monte Carlo.

En el contexto inmediato del Proyecto, existen numerosas áreas de interés turístico, entre las que se incluyen: la playa pública de Boquerón; el pueblo de Boquerón; el club náutico de Boquerón; una gran variedad de tiendas; restaurantes; hoteles; posadas; y propiedades residenciales utilizadas como alquileres a corto plazo; entre otras. El Proyecto también se encuentra cerca de atracciones naturales como: el Refugio de Vida Silvestre Boquerón; la playa El Combate; y otros puntos de interés que atienden al público turístico que frecuenta la zona. Además, en el contexto inmediato del Proyecto, existe un aeropuerto identificado por la Administración Federal de Aviación (FAA) como «Aeropuerto Boquerón» con el número de identificación PR10.

Actualmente, la mayor parte del terreno está sin urbanizar, con algunos usos no consolidados, como: glamping, parque de vehículos recreativos (RV) y estructuras abandonadas que anteriormente se utilizaban como residencias unifamiliares. Asimismo, el terreno sin urbanizar es utilizado por grupos y organizaciones externas para carreras de bicicleta de montaña, carreras de vehículos todoterreno y senderismo.

Es importante señalar que, como parte del Proyecto, se contemplan varias parcelas que actualmente no pertenecen a Cabo Rojo Land Acquisition, pero que se prevé adquirir en el futuro, sujeto a negociaciones con sus actuales propietarios. El hecho de no adquirir estas parcelas no impediría el desarrollo del Proyecto, y el acceso estaría garantizado a través de las carreteras propuestas.

No obstante, dado que estas parcelas podrían formar parte del Proyecto, el plan conceptual presentado incluye todas ellas como parte del desarrollo propuesto y han sido evaluadas por el equipo técnico. Por lo tanto, este informe basa su análisis del programa y la demanda en la versión más completa del Proyecto, con el fin de garantizar que se evalúe el impacto de toda la acción propuesta.

En consonancia con lo anterior, el plan conceptual del Proyecto propone usos hoteleros, recreativos y turísticos-residenciales, en consonancia con los usos existentes en la zona. Concretamente, el desarrollo propone: 530 unidades hoteleras; 1.132 residencias turísticas unifamiliares y multifamiliares; una escuela con 500 dormitorios para estudiantes; áreas recreativas; campos de golf; áreas de servicios médicos; áreas comerciales y de entretenimiento; y áreas de servicios e infraestructura. El Proyecto también incluye cuatro puntos de acceso público para vehículos a la playa con instalaciones sanitarias, apoyo a actividades recreativas públicas como senderismo, observación de aves y ciclismo de montaña, y dos centros de actividades (Towncenters), que proporcionarán espacio para el comercio y los servicios, ofreciendo servicios gastronómicos, recreativos, culturales, religiosos y otros servicios esenciales para la comunidad en general.

El concepto de desarrollo y planificación de Esencia se basa en cinco principios fundamentales de protección y mejora de los recursos naturales, entre los que se incluyen: la protección de la zona costera para promover la resiliencia; la protección de los corredores de drenaje natural; la preservación de las zonas con pendientes superiores al 30 %; la protección de las zonas de manglares; y la protección y regeneración de las zonas húmedas, entre otros.

Por último, Esencia se presenta como un desarrollo de baja densidad, que se estima que ocupará aproximadamente el 21 % de la superficie total del terreno, del cual el 13 % estará ocupado por la huella de los edificios y el 8 % por vías de acceso y otros componentes de infraestructura. El terreno restante se propone como áreas verdes, incluyendo extensos paisajes, dos campos de golf y áreas designadas como zonas de conservación.

La figura 1 presenta el área de influencia. El área de influencia se amplió más al norte a lo largo de la PR-100 (hasta su intersección con la PR-308) según los requisitos de la PRHTA en la carta fechada el 11 de julio de 2025. Las intersecciones originales analizadas se identifican con marcadores amarillos, mientras que las nuevas intersecciones se identifican con marcadores rosas.

La figura 2 muestra la red de carreteras dentro del área de influencia tal y como aparece en el mapa oficial de transporte de la PRHTA (2023).

Figura 1 Ubicación del proyecto y área de influencia

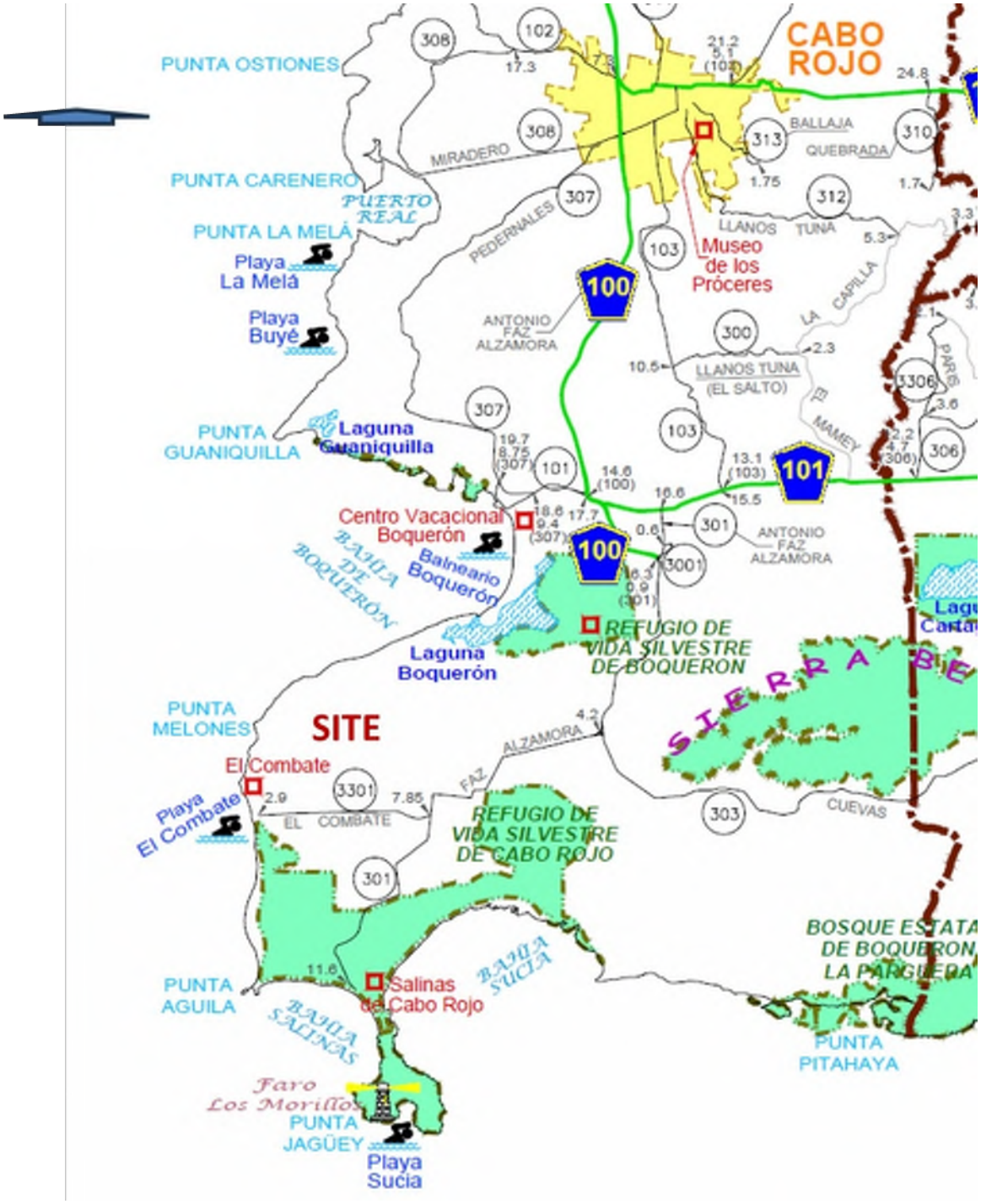


Figura 2 Red de carreteras dentro del área de influencia (fuente: Mapa de transporte PRHTA 2023)

La figura 3 presenta el plan maestro del desarrollo propuesto con su acceso principal a través de la PR-301, su acceso secundario a través de la PR-3301 y el acceso BOH a través de Camino Monte Carlo.

Figura 3. Diseño conceptual del desarrollo propuesto

Las principales carreteras dentro del área de influencia son la PR-301, la PR-100 y la PR-3301. El tráfico diario medio (ADT) de la PR-100, la PR-301 y la PR-3301 es el siguiente:

PR-100: 24 500 vpd (cerca de la PR-308) PR-100: 5700
vpd (cerca de la PR-301)
PR-301: 1800 vpd al sur de la PR-303 y 10 500 vpd al norte de la PR-303 PR-3301: 1300 vpd

Para realizar el estudio de impacto del tráfico, se consideró un área de influencia de nueve (9) intersecciones (Figura 1):

Intersección 1: PR-100 con PR-301 Intersección 2: PR-301 con PR-303
Intersección 3: PR-301 con Camino Los Vélez Intersección 4: PR-301 con
PR-3301
Intersección 5 – PR-301 con Camino Monte Carlo

Cabo Rojo Nuevo A – PR-100 con PR-101 Este Cabo Rojo Nuevo B – PR-100 con PR-101 Oeste
Cabo Rojo Nuevo C – PR-100 con Camino Vicente Torres Cabo Rojo Nuevo D – PR-100 con PR-308

Estas cuatro intersecciones adicionales (Cabo Rojo Nuevo A a Cabo Rojo Nuevo D) se añadieron según lo exigido por la PRHTA en carta fechada el 11 de julio de 2025. Aunque este tramo de la PR-100 forma parte del proyecto AC-010029, que incluye la ampliación de la PR-100 a cuatro carriles (dos carriles en cada sentido), carriles exclusivos para bicicletas en cada sentido, mejoras en algunas intersecciones y optimización de los sistemas de semáforos. Dado que se supone que el proyecto AC-010029 comenzará a construirse tan pronto como LUMA lo apruebe, se asumió que la PR-100 se ampliaría al completarse la primera fase del proyecto que se está evaluando.

Todas las intersecciones están controladas por señales de stop en ambos sentidos. Durante las evaluaciones de campo de la red de carreteras se identificaron varios problemas de seguridad y funcionamiento, entre ellos

- Falta de marcas en el pavimento (incluidas las barras de parada).
- Falta de señales de tráfico reglamentarias.
- Falta de barreras en las carreteras.
- Falta de iluminación, especialmente en las intersecciones.
- Falta de señales de tráfico de advertencia.
- Mal estado del pavimento.

Se realizó un estudio de impacto del tráfico con el fin de determinar el impacto que el desarrollo propuesto tendrá en la red de carreteras circundante. El análisis incluyó nueve (9) intersecciones. Se incluye una lista de recomendaciones para mitigar el impacto como parte de este estudio, siguiendo los requisitos de las Tablas III y IV de las *«Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Accesos y de Tránsito para Puerto* Rico» (PRHTA 2004). Las intersecciones analizadas en este estudio se describen en el Apéndice B. Se completaron las siguientes tareas para alcanzar los objetivos del estudio:

- Se recopilaron los recuentos de movimientos de giro durante períodos de 14 horas en un día laborable típico y un día típico de fin de semana durante el año del estudio (jueves 27 de abril de 2023 y sábado 29 de abril de 2023, y repetido el jueves 5 de septiembre de 2024 y el sábado 14 de septiembre de 2024), y se recopilaron datos adicionales el jueves 28 de agosto de 2025 y el sábado 6 de septiembre de 2025.
- Se calcularon los factores de hora pico (PHF) para cada movimiento de las intersecciones analizadas.
- Se tomaron fotografías de cada aproximación de cada intersección sobre el terreno.
- Se midieron en el terreno las longitudes máximas de las colas para todos los accesos.
- Se analizaron los resultados.
- se debatieron las conclusiones y recomendaciones.

Para la realización de este estudio se utilizaron las siguientes herramientas:

- Software de análisis de tráfico Synchro 10
- «*Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Accesos y Tránsito para Puerto* Rico», Autoridad de Carreteras y Transportes de Puerto Rico (PRHTA), diciembre de 2004
- Manual de generación de viajes, Instituto de Ingenieros de Transporte, 11ªedición, 2021
- Sistema de Monitoreo del Rendimiento de las Carreteras (HPMS), Clasificación Funcional y Registros de Ayuda Federal
- Mapa oficial de transporte por carretera de Puerto Rico, 2023
- Manual de Estudios de Ingeniería del Transporte, Instituto de Ingenieros de Transporte, 2ªedición

El documento se organizó siguiendo el esquema propuesto por la PRHTA en sus «*Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Accesos y Tránsito para Puerto* Rico» y se añadió información adicional según lo requerido por la PRHTA en carta fechada el 11 de julio de 2025.

ANÁLISIS DE LOS PARÁMETROS D

Área de estudio de

Se realizó un estudio de impacto del tráfico para determinar los efectos del desarrollo propuesto en la red de carreteras dentro del área de influencia. El proyecto se ubicará al norte de la carretera estatal PR-301 y el área de El Combate, en el barrio de Boquerón, Cabo Rojo. Se evaluaron nueve (9) intersecciones para analizar el impacto del proyecto.

Escenarios analizados en el estudio de impacto

El estudio incluye el análisis de la situación actual en el año 2023, el año de apertura de la fase I en 2027, el año de apertura de la fase II en 2028, el año de apertura de la fase III en 2029, el año de apertura de la fase IV en 2030 y el año de diseño (10 años después de la finalización del proyecto) en 2040. El análisis tiene en cuenta las horas punta de la mañana (AM) y de la tarde (PM) durante los días laborables, así como la hora punta del sábado. La tabla 1 presenta el resumen de las marcas por fase de construcción por año.

Tabla 1 Resumen de marcas por fase de construcción (por año)

Resumen por marca		
Marca	Año de apertura	Uso del suelo
1	2028	90 viviendas (viviendas unifamiliares independientes)
		50 habitaciones de hotel
2	2027	141 condominios (viviendas multifamiliares)
		83 casas (viviendas unifamiliares independientes)
		110 habitaciones de hotel
3	2028	70 Apartamentos (viviendas multifamiliares)
		81 viviendas unifamiliares
		120 habitaciones de hotel
4	2029	10 casas (viviendas unifamiliares independientes)
		20 habitaciones de hotel
5	2030	239 viviendas (viviendas unifamiliares independientes)
		18 apartamentos (viviendas multifamiliares)
		200 llaves de hotel
6	2027	16 viviendas (viviendas unifamiliares independientes)
		30 habitaciones de hotel
7	2029	80 apartamentos (viviendas multifamiliares)
8	2027	16 Condominios (viviendas multifamiliares)
11	2027	Escuela privada (500 dormitorios) 2500 estudiantes, pero se considera que 1000 generan tráfico
12	2027	6 Apartamentos (viviendas multifamiliares)
13	2029	16 Apartamentos (viviendas multifamiliares)
14	2028	52 Apartamentos (viviendas multifamiliares)
15	2027	Clínica - 43 750 pies cuadrados
17	2030	144 Apartamentos (viviendas multifamiliares)

Días típicos de la campaña « »
El recuento de giros se realizó el jueves 27 de abril y el sábado 29 de abril de 2023, de 6:00 a. m. a 8:00 p. m., y se repitió el jueves 5 de septiembre y el sábado 14 de septiembre de 2024. Se recopilaron datos adicionales el jueves 28 de agosto y el sábado 6 de septiembre de 2025.

Horas pico (AM y PM)
Las horas pico se determinaron teniendo en cuenta los recuentos de tráfico recopilados:

Intersección 1 (días laborables): de 7:00 a 8:00 y de 14:00 a 15:30. Intersección 1 (sábados): de 11:00 a 13:15.
Intersección 2 (días laborables): de 6:45 a. m. a 7:45 a. m. y de 2:15 p. m. a 3:15 p. m. Intersección 2 (sábados): de 1:45 p. m. a 3:30 p. m.
Intersección 3 (días laborables): de 6:45 a. m. a 7:45 a. m. y de 2:15 p. m. a 3:15 p. m. Intersección 3 (sábados): de 11:00 a. m. a 3:30 p. m.
Intersección 4 (días laborables): de 10:45 a. m. a 12:00 p. m. y de 2:30 p. m. a 3:30 p. m. Intersección 4 (sábados): de 1:30 p. m. a 3:30 p. m.
Intersección 5 (días laborables): de 10:45 a 11:45 y de 14:30 a 15:30. Intersección 5 (sábados): de 14:30 a 15:30.
Cabo Rojo Nuevo A (días laborables): de 6:45 a. m. a 7:45 a. m. y de 2:15 p. m. a 3:15 p. m. Cabo Rojo Nuevo A (sábados): de 12:30 p. m. a 1:30 p. m.
Cabo Rojo Nuevo B (días laborables): de 6:45 a. m. a 7:45 a. m. y de 2:15 p. m. a 3:15 p. m. Cabo Rojo Nuevo B (sábados): de 12:30 p. m. a 1:30 p. m.
Cabo Rojo Nuevo C (días laborables): de 7:00 a. m. a 8:00 a. m. y de 2:15 p. m. a 3:15 p. m. Cabo Rojo Nuevo C (sábados): de 12:15 p. m. a 1:15 p. m.
Cabo Rojo Nuevo D (días laborables): de 7:00 a. m. a 8:00 a. m. y de 2:00 p. m. a 3:00 p. m. Cabo Rojo Nuevo D (sábados): de 12:00 p. m. a 1:00 p. m.

El recuento de los datos brutos, los totales de vehículos y los totales por hora se incluye en el Apéndice A.

MATRIZ DE ESTUDIO

Los nombres de los archivos electrónicos de cada análisis realizado mediante Synchro se incluyen en la Tabla 2.

Tabla 2 Matriz del estudio

Nombre de los archivos electrónicos	
Condición actual - 2023	**Condición en el año de apertura - 2027**
JUEVES ACTUAL (2023) AM.SYN JUEVES ACTUAL (2023) PM.SYN SÁBADO ACTUAL (2023).SYN **Condición del año de apertura: 2029** APERTURA JUEVES (2029) AM.SYN APERTURA JUEVES (2029) PM.SYN APERTURA SÁBADO (2029).SYN	APERTURA JUEVES (2027) AM.SYN APERTURA JUEVES (2027) PM.SYN APERTURA SÁBADO (2027).SYN **Condición del año de apertura: 2028** APERTURA EL JUEVES (2028) AM.SYN APERTURA EL JUEVES (2028) PM.SYN APERTURA EL SÁBADO (2028).SYN
Condición del año de apertura: 2030 APERTURA EL JUEVES (2030) POR LA MAÑANA.SYN APERTURA EL JUEVES (2030) POR LA TARDE.SYN APERTURA EL SÁBADO (2030).SYN	
Año de diseño: 2040	
AÑO DE DISEÑO JUEVES (2040) AM.SYN AÑO DE DISEÑO JUEVES (2040) PM.SYN AÑO DE DISEÑO SÁBADO (2040).SYN	

ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES ACTUALES (2023)

Los análisis de tráfico se realizaron con el software Synchro 10. La figura 4 presenta el modelo Synchro de las condiciones existentes.

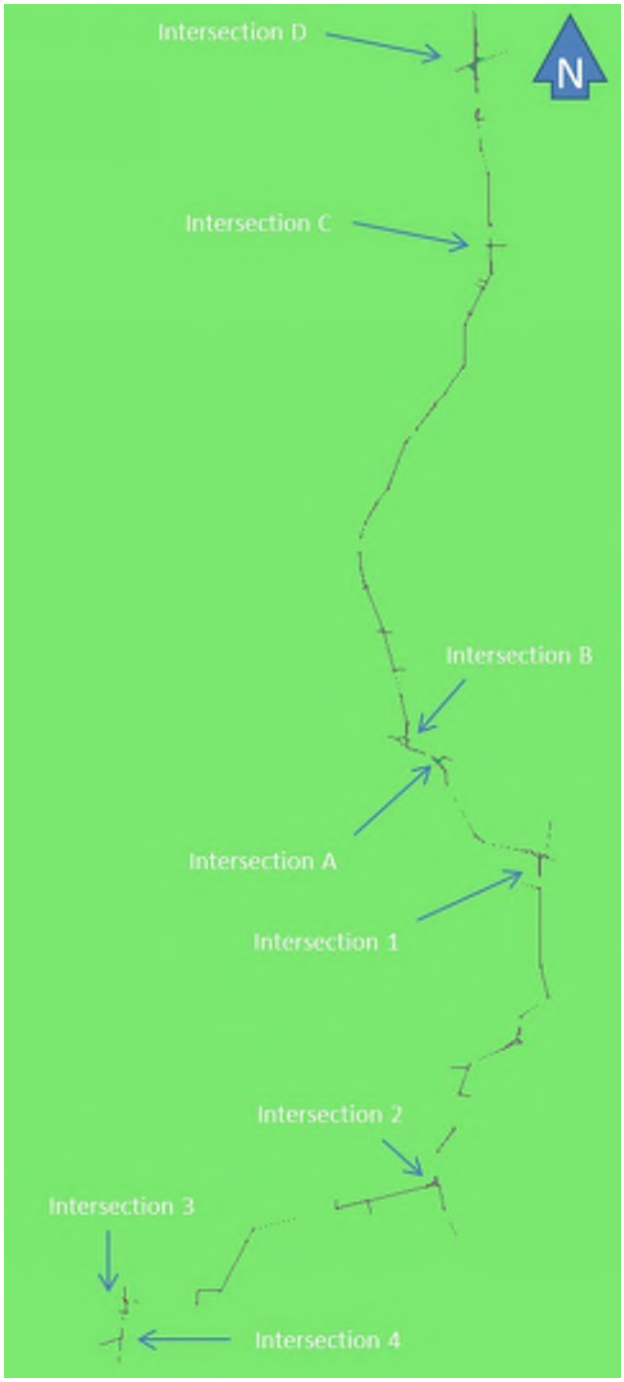


Figura 4 Condiciones existentes - Modelo Synchro

Volúmenes

Los volúmenes en hora punta (PHV) existentes durante los días laborables (por la mañana y por la tarde) para cada intersección analizada se presentan en las figuras 5 a 13.

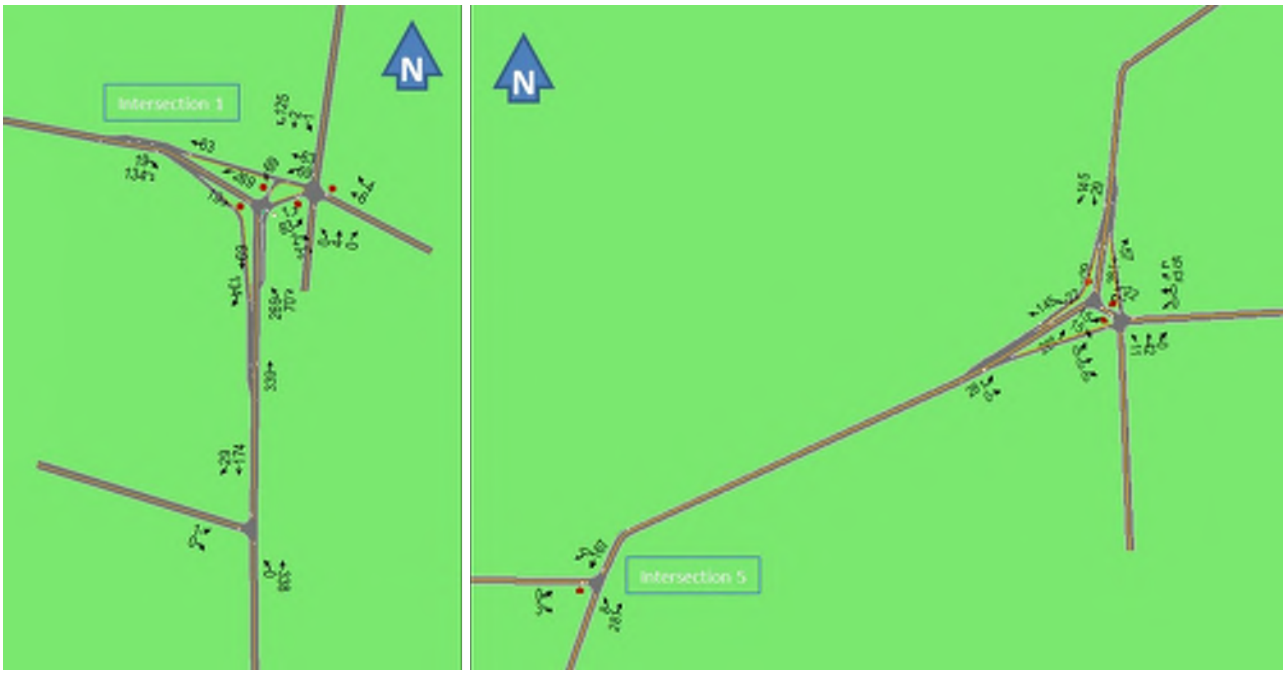


Figura 5 Volumen en hora punta - Jueves - Mañana (intersecciones 1 y 5)

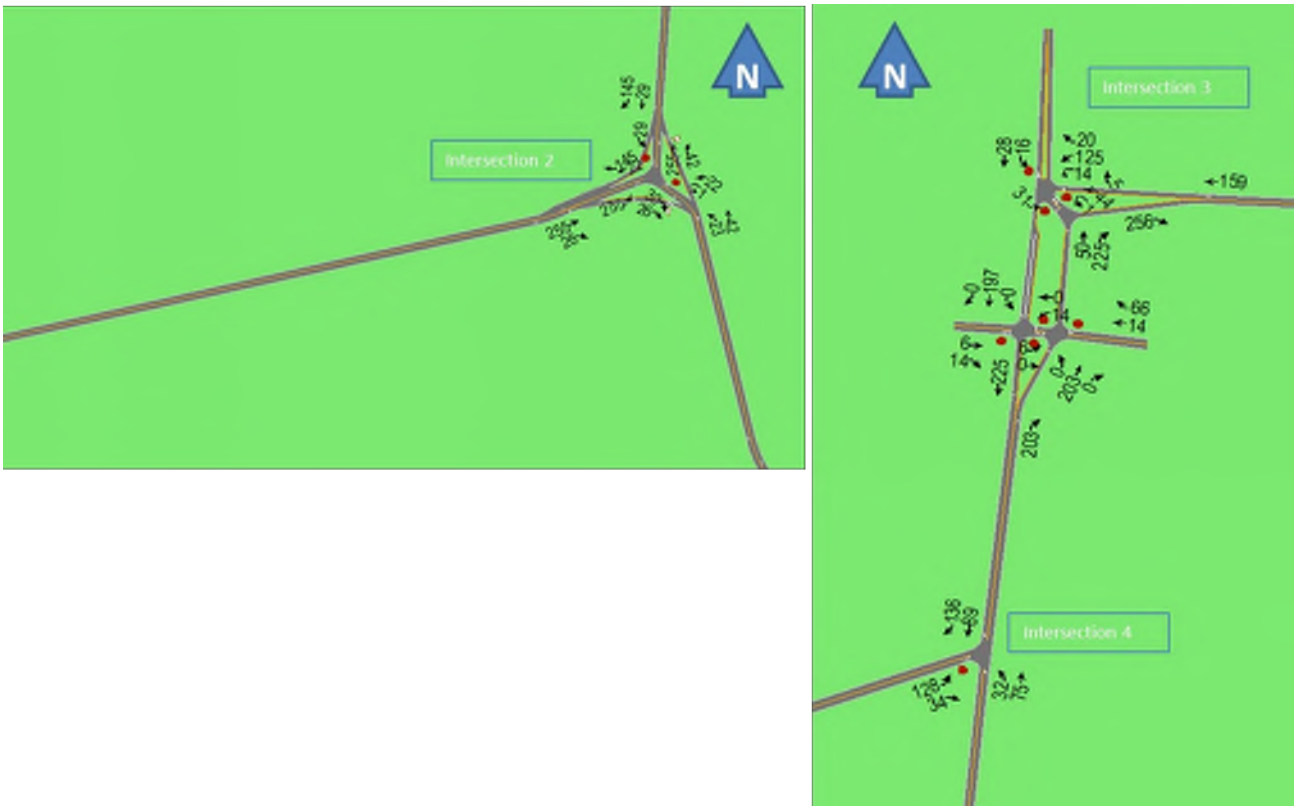


Figura 6 Volumen en hora punta - Jueves - AM (intersecciones 2 a 4)

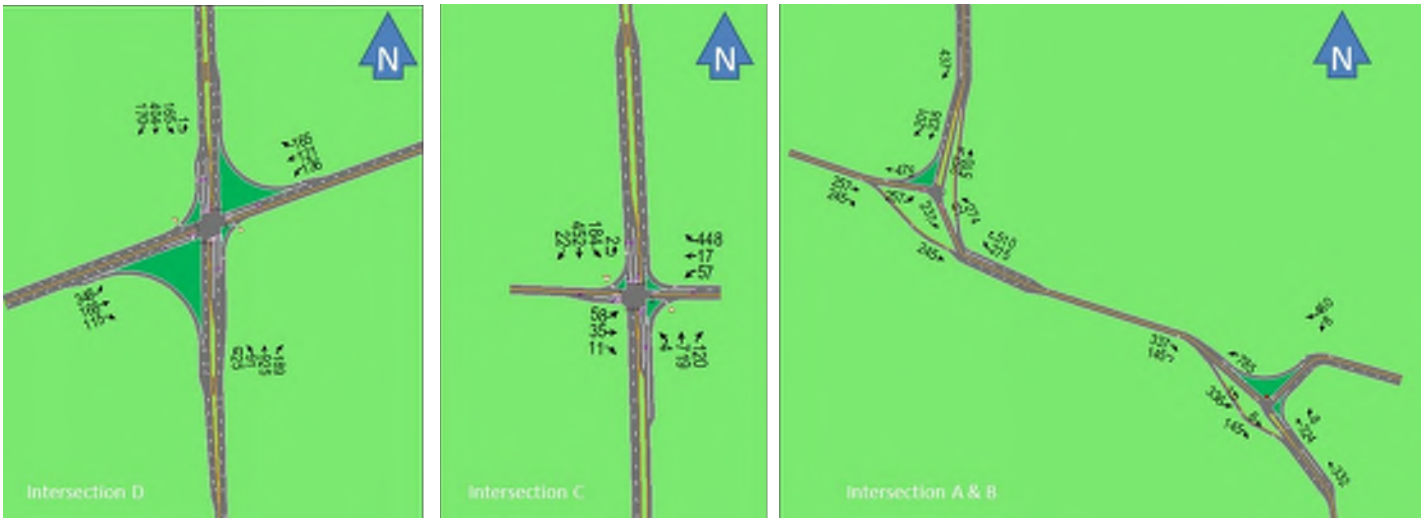


Figura 7 Volumen en hora punta - Jueves - AM (intersecciones A a D)

Figura 8 Volumen en hora punta - Jueves - Tarde (intersecciones 1 y 5)

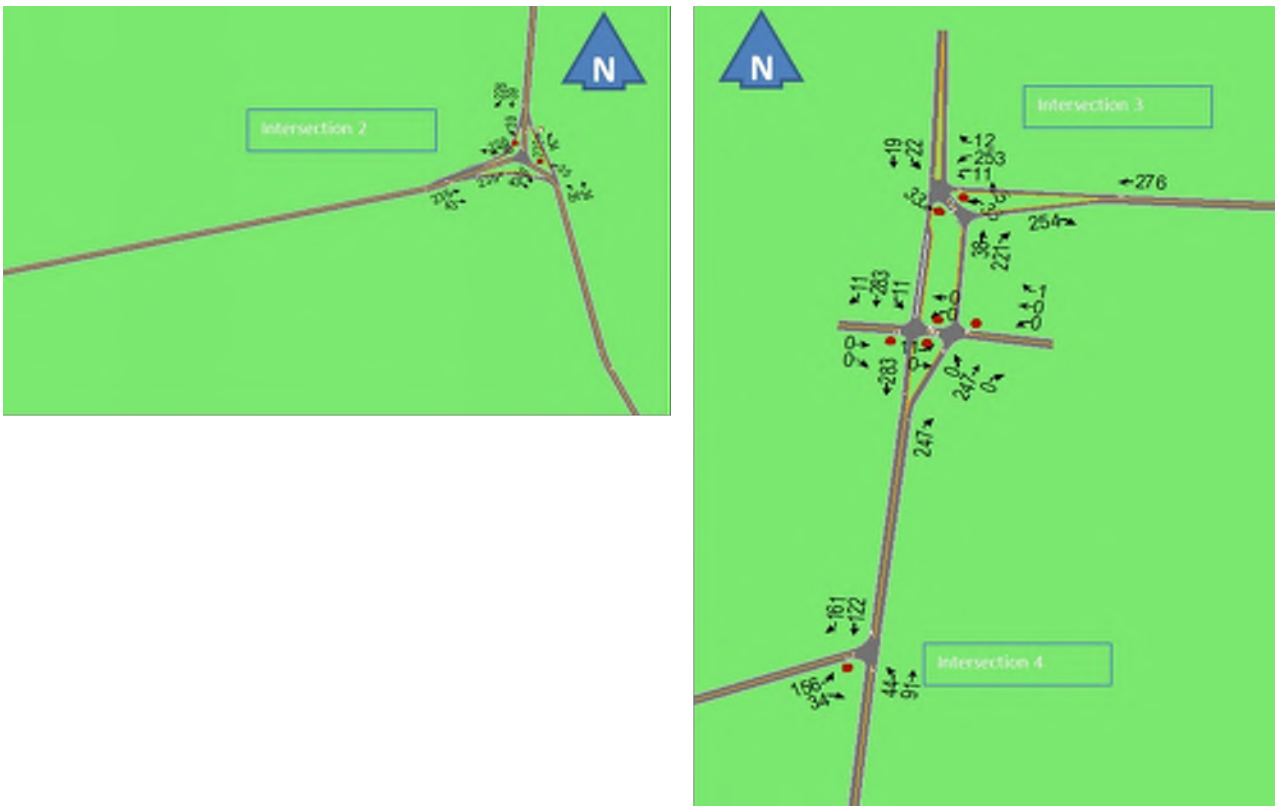


Figura 9. Volumen en hora punta - Jueves - Tarde (intersecciones 2 a 4)

Figura 10. Volumen en hora punta - Jueves - Tarde (intersecciones A a D)

Figura 11 Volumen en hora punta - Sábado (intersecciones 1 y 5)

Figura 12. Volumen en hora punta - Sábado (intersecciones 2 a 4)

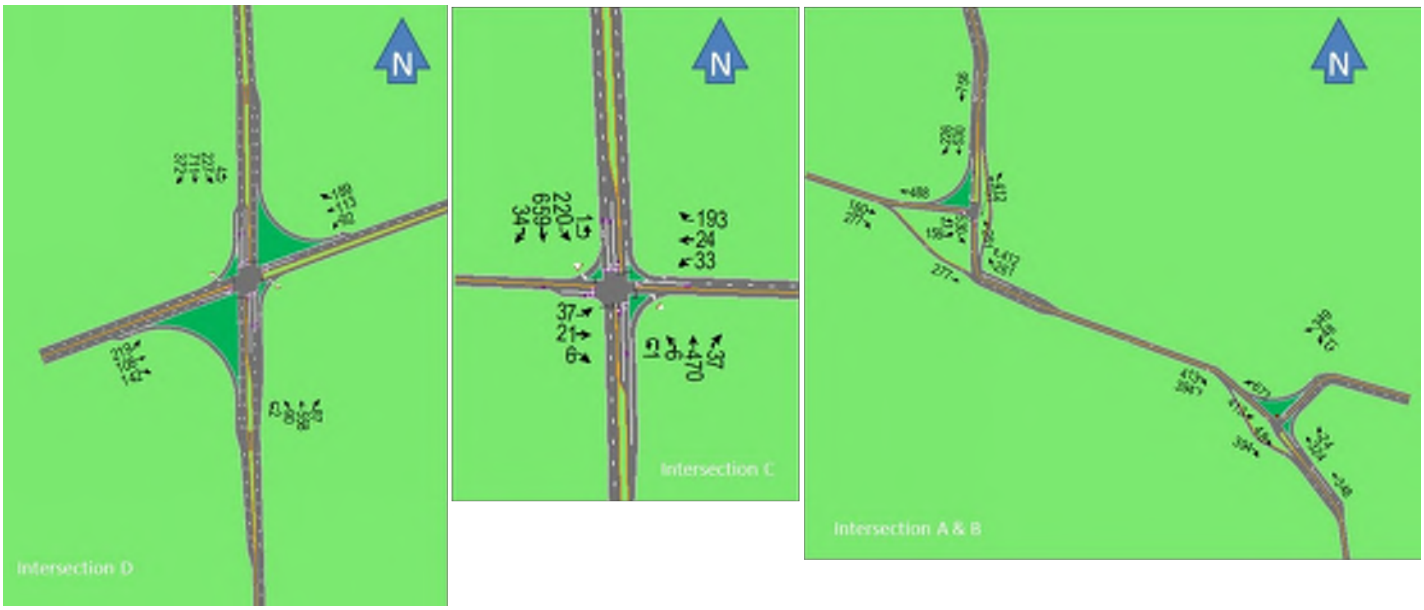


Figura 13 Volumen en hora punta - Sábado (intersecciones A a D)

Geometría de las intersecciones de

La geometría actual de las intersecciones analizadas se describe en el apéndice B y se presenta en las figuras 14 y 16. El apéndice B incluye fotografías de los accesos a todas las intersecciones.

Figura 14. Geometría actual de las intersecciones 1 y 2

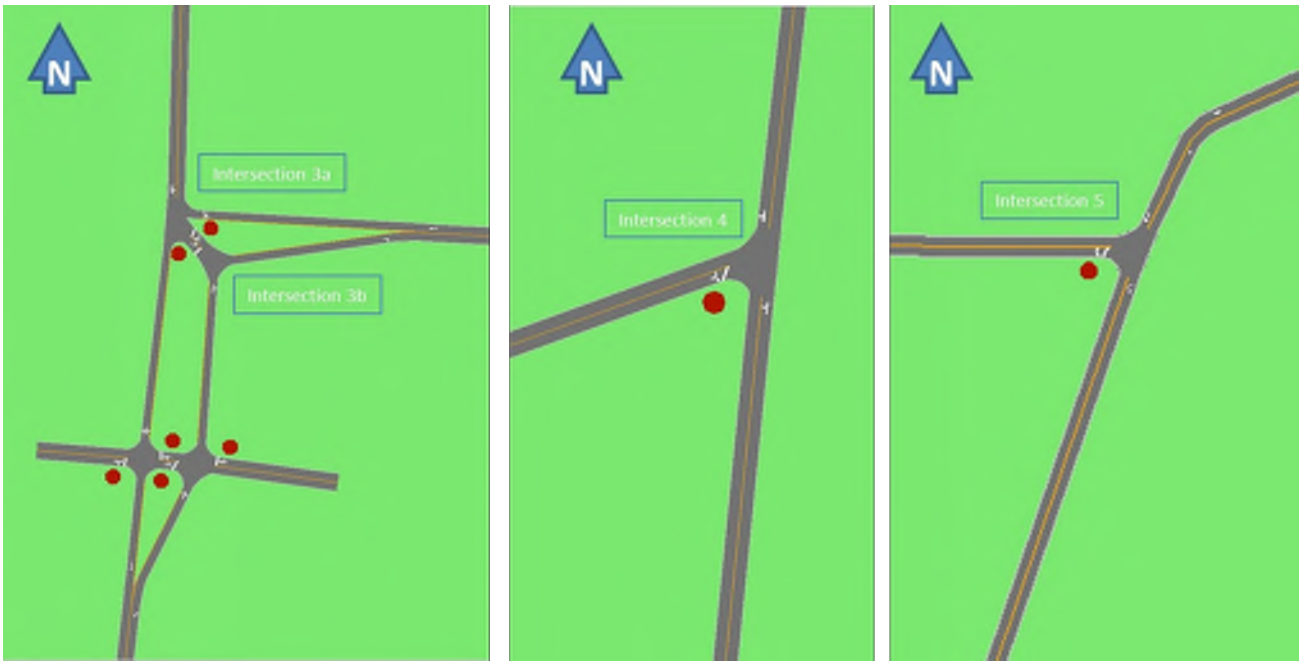


Figura 15. Geometría actual de las intersecciones 3 a 5

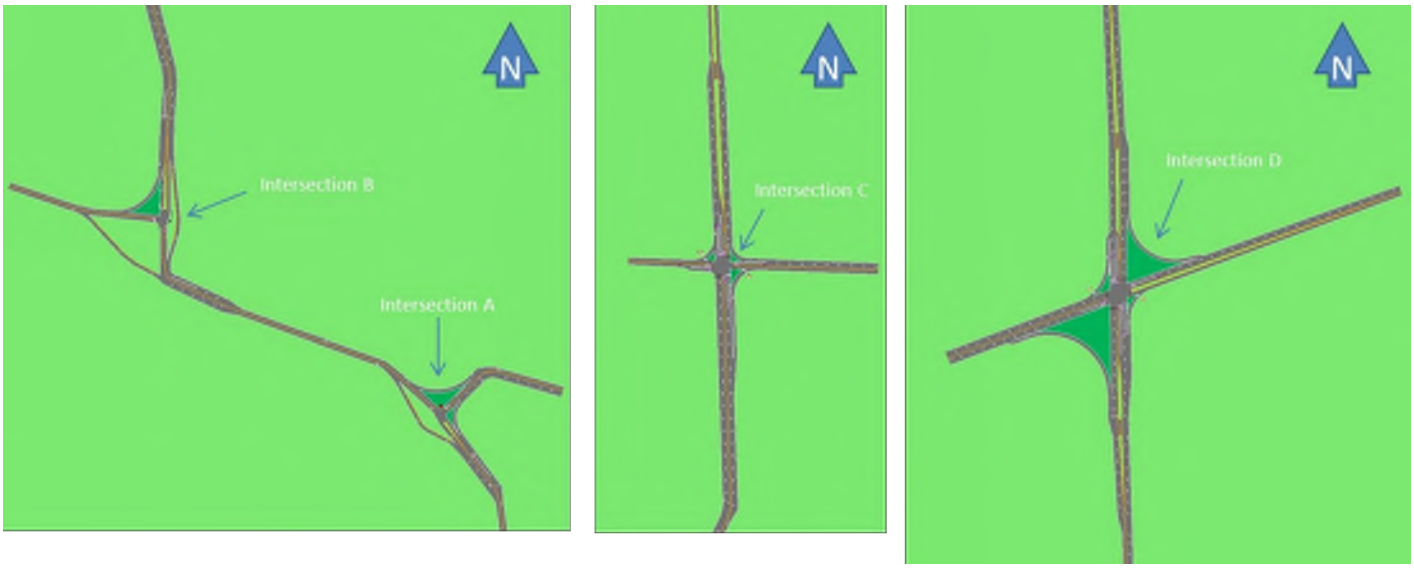


Figura 16. Geometría actual de las intersecciones A a D

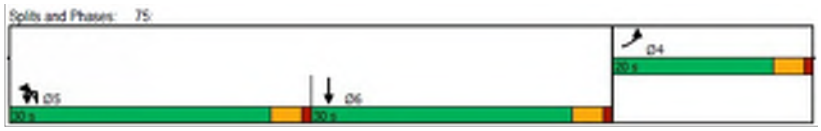
Control de las intersecciones de

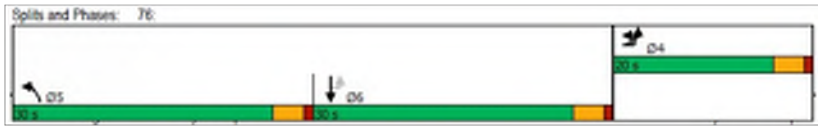
Las intersecciones 1 a 4 y A se controlan mediante una condición de parada en la calle secundaria/acceso, consulte las figuras 14 a 16. Sin embargo, las intersecciones B, C y D se controlan con sistemas de semáforos. La figura 17 presenta la programación existente para las horas pico de la mañana, la tarde y los fines de semana en las intersecciones B, C y D.

AM

Intersection B

PM & Weekends





AM

Intersection C

PM & Weekends

AM

Intersection D

PM & Weekends

Análisis de la capacidad de las intersecciones de

El resumen de los resultados del análisis de la capacidad de tráfico del área de influencia incluye las siguientes medidas de rendimiento para cada intersección: colas máximas, retraso de control por aproximación, LOS por aproximación, retraso de control por intersección y LOS por intersección. Las tablas 3 a 5 presentan el resumen de los resultados para las horas punta de la mañana, la tarde y los fines de semana de todas las intersecciones en el año 2023. El apéndice D presenta los resultados de Synchro de cada análisis.

Tabla 3 Resumen de resultados: condiciones actuales, días laborables por la mañana

Jueves - Actual 2023 am										
Intersecciones	Aproximación								Intersección Retraso general	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	0	A	0,2	A	10,3	B	9,1	A	4,9	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	6	A	18,6	c	-	-	0	A	5,8	A
Cola máxima	1		0		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	15,6	C	7,7	A	-	-	8	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	8,1	A	7,9	A	-	-	8,8	A	8,5	A
Cola máxima	0		0		-		1			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	2,9	A	0	A	13,2	B	-	-	4,7	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,2	A	0	A	9,2	A	-	-	0,2	A
Cola máxima	0		0		0		-			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	10,8	B	0,3	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	27,4	C	14,4	B	51,8	D	-	-	27,8	C
Cola máxima	10		8		13		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	24,3	C	24,6	C	>>600	F	31,4	C	81,3	F
Cola máxima	30		13		9		4			
Int. D - PR-100 con PR-308	39,6	D	37	D	>>600	F	70,3	E	475,1	F
Cola máxima	22		12		34		11			

Tabla 4. Resumen de resultados: situación actual Día de la semana, tarde

Jueves - Actual 2023 pm										
Intersecciones	Aproximación								Retraso total en la intersección	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA		LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	4,5	A	0,2	A	10,8	B	10	B	5,3	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	6.1	A	17,6	C	-	-	0	A	6	A
Cola máxima	1		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	14,6	B	7,7	A	-	-	7,7	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	8,6	A	8,7	A	-	-	11,1	B	10,4	B
Cola máxima	0		0		-		2			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	3,2	A	0	A	17,3	C	-	-	6,6	A
Cola máxima	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0	A	0	A	12,8	B	-	-	0,2	A
Cola máxima	0		0		0		-			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	10,6	B	0,8	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	28,3	C	22,4	C	77,7	E	-	-	37,4	D
Cola máxima	10		18		11		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	52,9	D	23,1	C	284,5	F	36,7	D	45,5	D
Cola máxima	33		13		5		5			
Int. D - PR-100 con PR-308	31,2	C	33,7	C	>>600	F	86,7	F	641,8	F
Cola máxima	14		21		40		13			

Tabla 5. Resumen de resultados: estado actual. Fin de semana

Sábado: situación actual 2023										
Intersecciones	Aproximación								Retraso total en la intersección	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL		LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	2,5	A	0,4	A	11,1	B	10	B	4,9	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	6,4	A	24,8	C	-	-	0	A	6,5	A
Cola máxima	1		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	20,2	C	8,2	A	-	-	7,5	A
Cola máxima	0		2		2		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	8	A	8,6	A	-	-	13,8	B	12,9	B
Cola máxima	0		0		-		4			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	3,4	A	0	A	26,9	D	-	-	8,7	A
Cola máxima	0		0		5					
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0	A	0	A	16,7	C	-	-	0,1	A
Cola máxima	0		0		0		-			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	11,7	B	2	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	25,3	C	38,7	D	33,9	C	-	-	35,1	D
Cola máxima	9		24		7		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	33,7	C	19,2	B	240,5	F	15,5	B	32,6	C
Cola máxima	21		11		7		3			
Int. D - PR-100 con PR-308	31,5	C	31,7	C	>>600	F	43,4	D	217,4	F
Cola máxima	12		19		24		10			

En general, la mayoría de las intersecciones funcionan bien con LOS A y LOS B; sin embargo, algunas aproximaciones sufren retrasos más prolongados, principalmente debido al volumen de giros a la izquierda, ya que la mayoría de las carreteras tienen carriles compartidos para completar todas las maniobras. Las intersecciones C y D, que son intersecciones señalizadas, tienen congestión recurrente (LOS F) o están al límite de su capacidad (LOS E) durante al menos una hora pico. Estas condiciones se deben a la capacidad limitada de algunas de estas intersecciones, lo que se abordará en el proyecto AC-010029.

AÑO DE APERTURA FASE I CONDICIÓN (2027)

Volúmenes

El análisis de la capacidad de tráfico para el año 2027 (año de apertura de la Fase I) incluye la proyección del crecimiento del volumen de tráfico y los desplazamientos generados por la Fase I del proyecto propuesto. El acceso principal propuesto al proyecto será a través de la PR-301, el acceso secundario será a través de una nueva calle local que sale de la PR-301, y el acceso BOH será a través de Camino Monte Carlo (véase la figura 17). A continuación se describe la descripción de los nuevos accesos.

Figura 17 Ubicación del acceso principal y el acceso secundario propuestos

La Figura 18 presenta parte del modelo de diseño del año de apertura en Synchro. El modelo incluye los accesos al proyecto y las mejoras geométricas que serán necesarias para completar el proyecto. En las siguientes secciones se describe las mejoras geométricas.

Figura 18. Modelo de diseño del año de apertura en Synchro

Proyecciones

La proyección del crecimiento del volumen de tráfico para el área de influencia se basó en una tasa de crecimiento de 1,36 (proyección a 20 años), según lo proporcionado por la Oficina de Recopilación y Análisis de Datos de Tráfico de la PRHTA para la PR-301 y la PR-3301 combinadas, y también en 1,38 (proyección a 20 años), según lo proporcionado por la Oficina de Recopilación y Análisis de Datos de Tráfico de la PRHTA para la PR-100. Dadas las tendencias demográficas actuales en Puerto Rico, estas tasas de crecimiento son elevadas, pero se utilizaron como valor conservador para tener en cuenta cualquier nuevo proyecto propuesto cerca de la urbanización en cuestión. La tasa media de crecimiento del tráfico se calculó utilizando la ecuación 1 (*F/P, i%, n)*.

Ecuación 1 $F = P (1 + i)^n$ donde:

F = AADT futuro
P = AADT actual
i = tasa de crecimiento del tráfico
n = número de años en el análisis

El análisis de las condiciones futuras incluye los desplazamientos generados por el proyecto y la proyección del tráfico base que cubrirá cualquier proyecto futuro dentro del área de influencia. El análisis de generación de desplazamientos se basó en la 11ª edición del *Manual de Generación de Desplazamientos*, publicado por el Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE, 2021). El análisis, tal y como lo presenta el ITE, se basa en los usos del suelo y las características del proyecto, y proporciona el porcentaje de desplazamientos que entran y salen del proyecto.

Las tasas típicas de generación de desplazamientos se derivan de los recuentos realizados en las entradas de los distintos usos del suelo. En muchos usos del suelo, no todos los desplazamientos generados en la entrada representan nuevos desplazamientos añadidos a las carreteras. Esto se debe a los desplazamientos «de paso». Los desplazamientos de paso son realizados por el tráfico que ya utiliza la vía adyacente y entra en el emplazamiento como parada intermedia en su camino hacia otro destino. El desplazamiento no tiene por qué estar «generado» por el uso del suelo objeto de estudio y, por lo tanto, no es un nuevo desplazamiento añadido a la red de transporte. Los desplazamientos «de paso» no se han tenido en cuenta en los análisis presentados en este estudio (véase el apéndice C para la generación de desplazamientos).

La tabla 4 presenta el número de viajes generados por el desarrollo propuesto durante las horas pico de la mañana y la tarde de los días laborables para cada fase del proyecto. Se espera que el proyecto propuesto genere un ADT de aproximadamente 15 480 vpd.

Tabla 6 Generación de viajes

2027 - Trip Generation											
Land use	ITE Code	Area Units	Weekday						Weekend		
			AM Peak			PM Peak			Saturday		
			IN	OUT	Total	In	OUT	Total	IN	OUT	Total
Brand 2 and Brand 6 - Single-Family Detached Housing	210	99 Dwelling Units	18	51	69	59	34	93	49	42	91
Brand 2, Component 8 and 12 - Multifamily Housing (Low Rise)	220	163 Dwelling Units	16	50	65	52	31	83	33	33	67
Brand 2 and Brand 6 - Resort Hotel	330	140 Occupied Rooms	37	15	52	28	38	66	28	38	66
Brand 11 - Private School (K-12)	532	1000 Students	498	292	790	73	97	170	-	-	-
Brand 15 - Clinic	630	43,750 SQF	97	23	120	48	113	161	48	113	161
2028 - Trip Generation											
Land use	ITE Code	Area Units	Weekday						Weekend		
			AM Peak			PM Peak			Saturday		
			IN	OUT	Total	In	OUT	Total	IN	OUT	Total
Brand 1 and Brand 3 - Single-Family Detached Housing	210	171 Dwelling Units	37	107	144	122	72	194	102	87	190
Brand 1 and Brand 3 - Resort Hotel	330	170 Occupied Rooms	45	18	63	34	46	80	34	46	80
Brand 3 and Component 14 - Multifamily Housing (Low Rise)	220	122 Dwelling Units	12	37	49	39	23	62	25	25	50
2029 - Trip Generation											
Land use	ITE Code	Area Units	Weekday						Weekend		
			AM Peak			PM Peak			Saturday		
			IN	OUT	Total	In	OUT	Total	IN	OUT	Total
Brand 4 - Single-Family Detached Housing	210	10 Dwelling Units	2	5	7	6	3	9	5	4	9
Component 7 and 13 - Multifamily Housing (Low Rise)	220	96 Dwelling Units	9	29	38	31	18	49	20	20	39
Brand 4 - Resort Hotel	330	20 Occupied Rooms	5	2	7	4	5	9	4	5	9
2030 - Trip Generation											
Land use	ITE Code	Area Units	Weekday						Weekend		
			AM Peak			PM Peak			Saturday		
			IN	OUT	Total	In	OUT	Total	IN	OUT	Total
Brand 5 - Single-Family Detached Housing	210	239 Dwelling Units	37	106	143	121	71	192	101	86	188
Brand 5 and Component 17 - Multifamily Housing (Low Rise)	220	162 Dwelling Units	22	71	93	75	44	118	48	48	95
Brand 5 - Resort Hotel	330	200 Occupied Rooms	53	21	74	40	54	94	40	54	94

Las nuevas distribuciones de viajes se realizaron utilizando los patrones de tráfico existentes a lo largo de la zona de influencia (PR-301). Los patrones de tráfico existentes se presentan en la figura 19.

Figura 19 Distribución de los patrones de tráfico existentes

Las figuras 20 a 25 ilustran los volúmenes en hora punta de la mañana y la tarde del jueves (día laborable típico) y el sábado (día típico de fin de semana) en las nueve intersecciones evaluadas.

Figura 20. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027: jueves por la mañana, intersecciones 1 a 5 y accesos al proyecto.

Figura 21. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027: jueves por la mañana, intersecciones A a D.

Figura 22. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 5 y accesos al proyecto

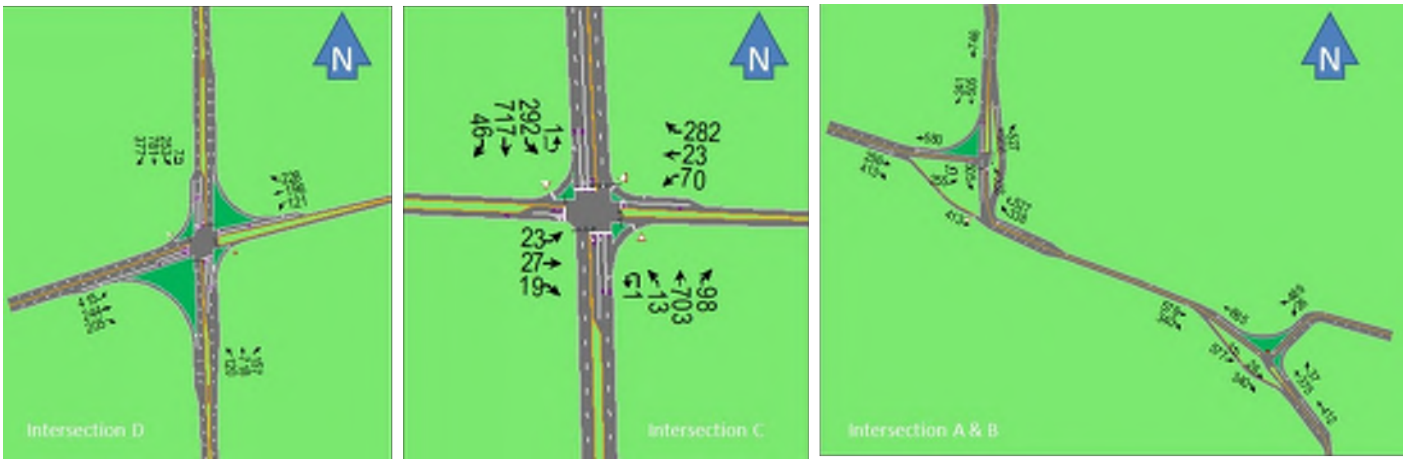


Figura 23. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D

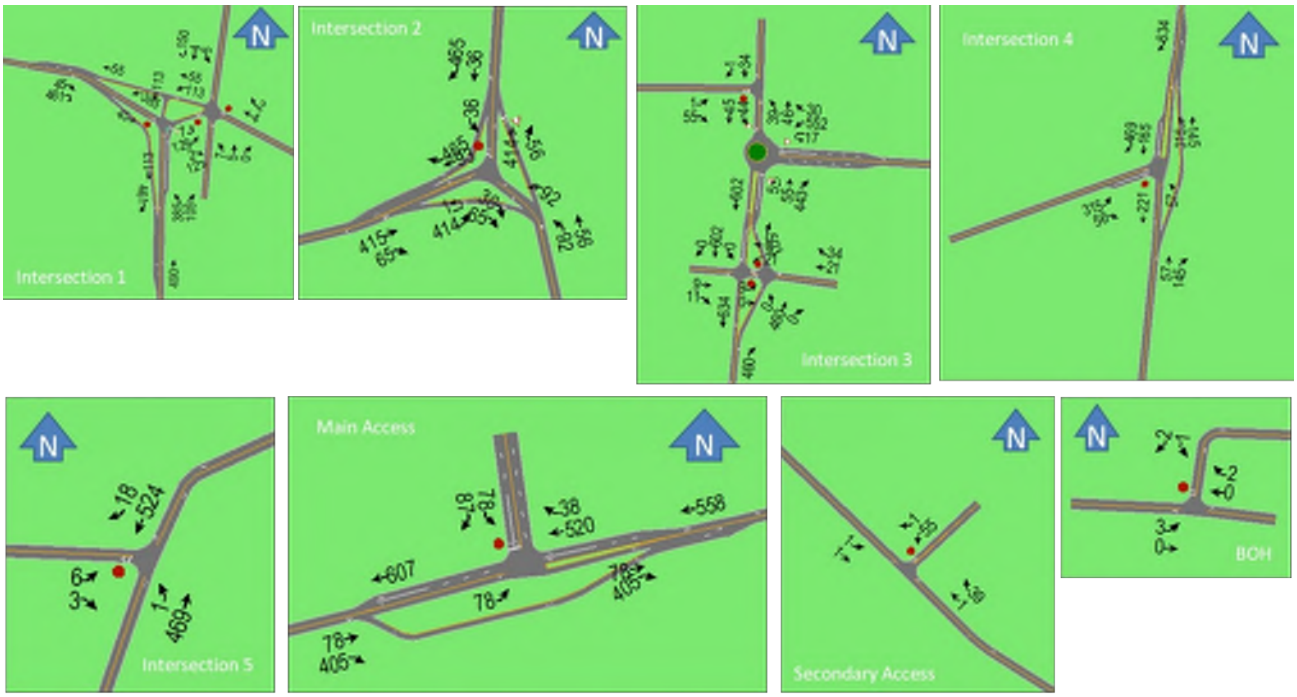


Figura 24. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Sábado – Intersecciones 1 a 5 y accesos al proyecto

Figura 25. Volumen en hora punta para el año de apertura 2027 – Sábado – Intersecciones A a D

Geometría de las intersecciones de l

La geometría de las intersecciones 1 y 2 permanecerá sin cambios. La geometría propuesta para la intersección 4 requerirá una intersección de alto tráfico, con carriles exclusivos para girar a la derecha en la aproximación sur de la PR-301 y en la aproximación este de la PR-3301. La geometría propuesta para la intersección 3 incluirá una rotonda de un solo carril (carril circular), con giros a la derecha exclusivos en las aproximaciones norte y oeste de la PR-301. La figura 26 presenta la geometría de estas dos intersecciones.

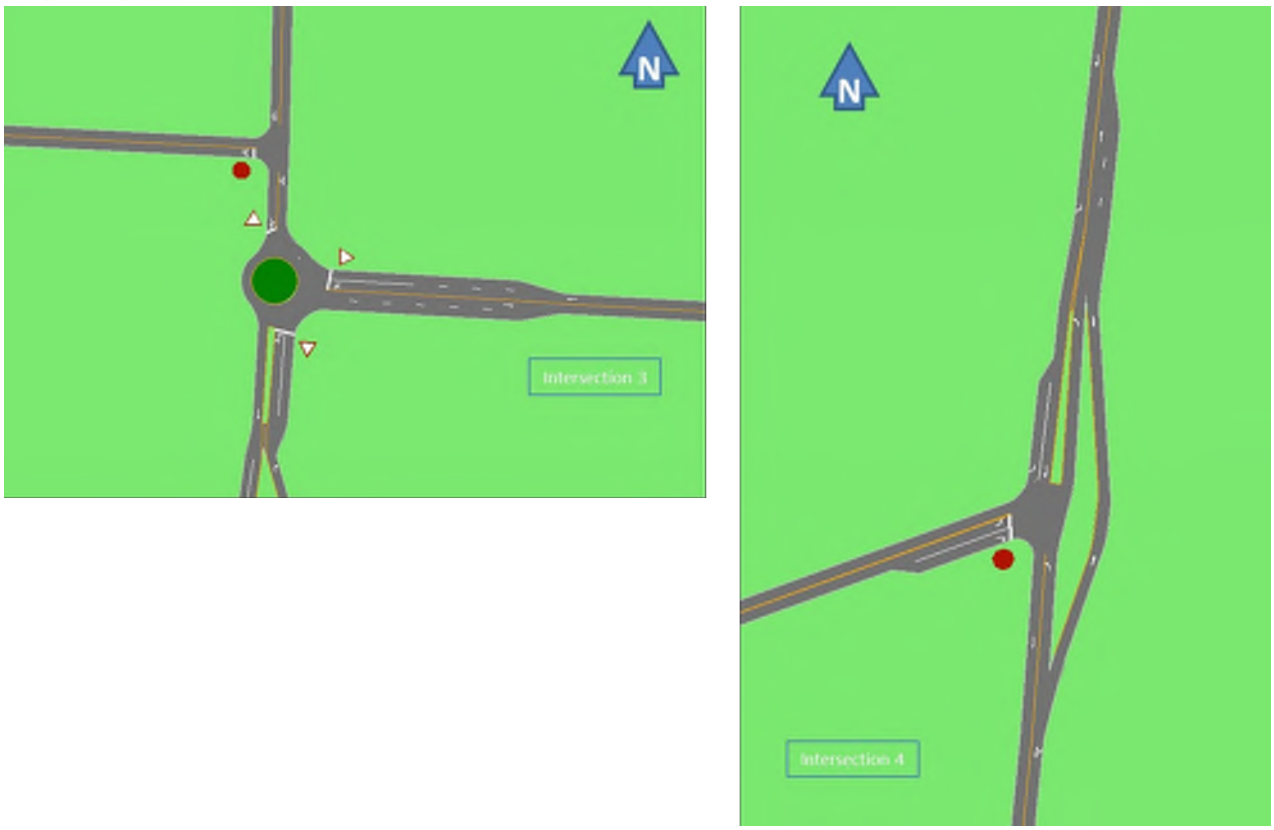


Figura 26 Geometría propuesta para las intersecciones 3 y 4

El acceso principal al proyecto propuesto incluirá una intersección en T alta con carriles de aceleración (con una longitud de almacenamiento de 60 metros) y desaceleración (con una longitud de almacenamiento de 60 metros) en la PR-301, y dos carriles de entrada y dos carriles de salida del emplazamiento. El acceso secundario incluirá una intersección en T, y el acceso BOH incluirá una intersección en T dentro de la propiedad, ya que Camino Monte Carlo termina en la propiedad. Estas intersecciones funcionarán de manera aceptable con condiciones de parada reglamentarias en el acceso secundario. La figura 27 presenta la geometría propuesta para los tres accesos.

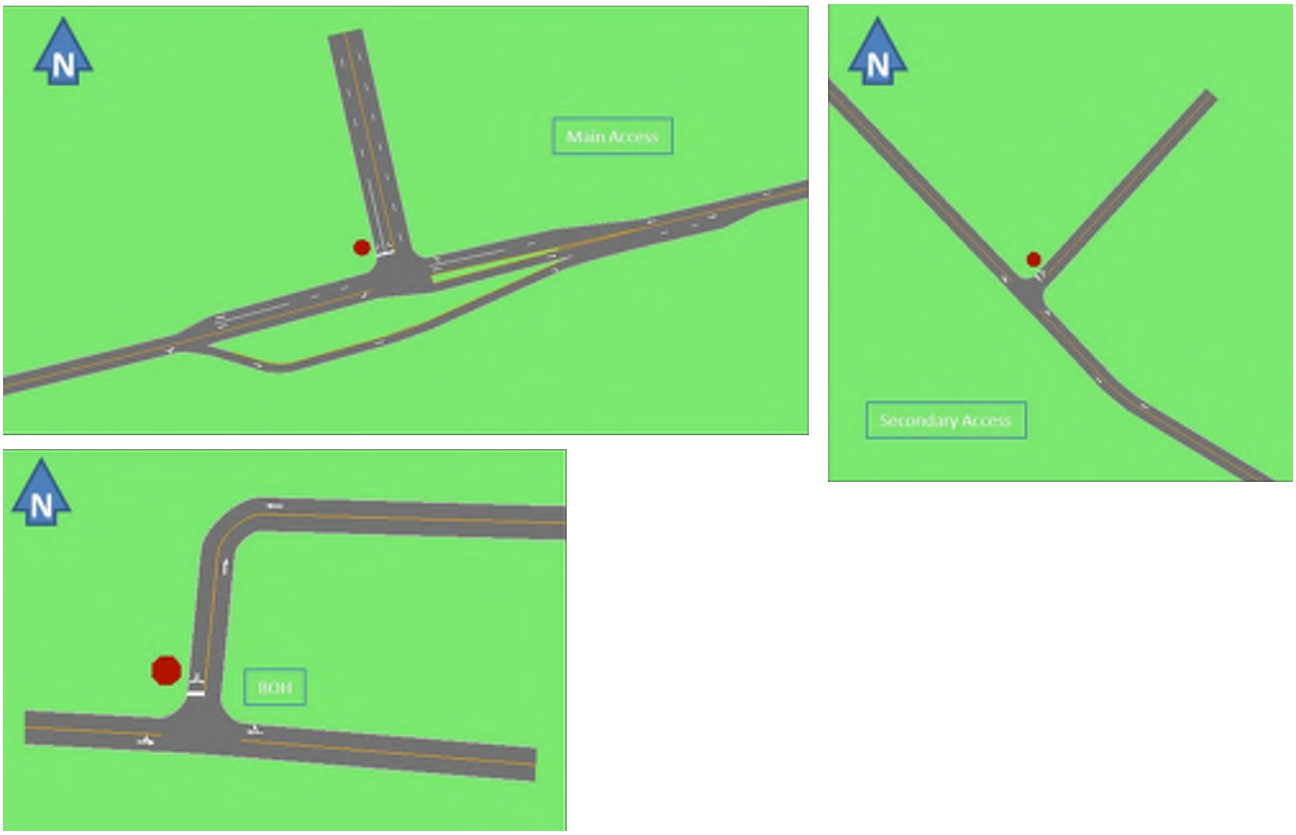


Figura 27 Geometría propuesta para los accesos principal, secundario y BOH del proyecto

El acceso secundario se realizará a través de una nueva carretera que se extiende desde la intersección 3, al oeste de la intersección, y el acceso BOH se realizará a través de Camino Monte Carlo. Camino Monte Carlo es una carretera local existente de dos carriles que terminará en el acceso BOH del proyecto.

La geometría de la intersección A se mantendrá. Sin embargo, las intersecciones B, C y D sufrirán cambios geométricos según lo evaluado como parte del proyecto AC-010029 (véase la figura 28). La geometría propuesta de la PR-100 (AC-010029) desde la PR-308 hasta la PR-101 es la siguiente:

- 6,00 metros de arcén mínimo
- 2,00 metros de carril bici unidireccional
- Mediana de 0,60 metros con poste de tráfico flexible
- 3,00 metros de arcén derecho
- 7,30 metros (dos carriles de 3,65 metros de ancho) de calzada
- 1,85 metros de arcén izquierdo
- 0,30 metros de barrera de hormigón en la mediana

Mitad de sección = 21,05 metros

Figura 28. Geometría propuesta para las intersecciones A a D – AC-010029

Como parte del proyecto AC-010029, la intersección D incluirá un carril adicional para girar a la izquierda en el acceso en dirección este, y la intersección C incluirá un carril exclusivo para girar a la izquierda en el acceso en dirección este y una prolongación del carril exclusivo para girar a la izquierda en el acceso en dirección sur.

Los cambios geométricos adicionales necesarios teniendo en cuenta el proyecto que se está evaluando son para la intersección B, y estos incluirán la creación de dos carriles de paso en dirección sur (eliminando el arcén) y dos carriles libres en dirección norte (eliminando el arcén).

Control de las intersecciones de la e

El control de las intersecciones 1 a 4 y A continuará como TWSC. La programación de los sistemas de semáforos en las intersecciones B, C y D se optimizará tal y como se presenta en la figura 29. Dicha programación se consideró en el proyecto AC-010029.

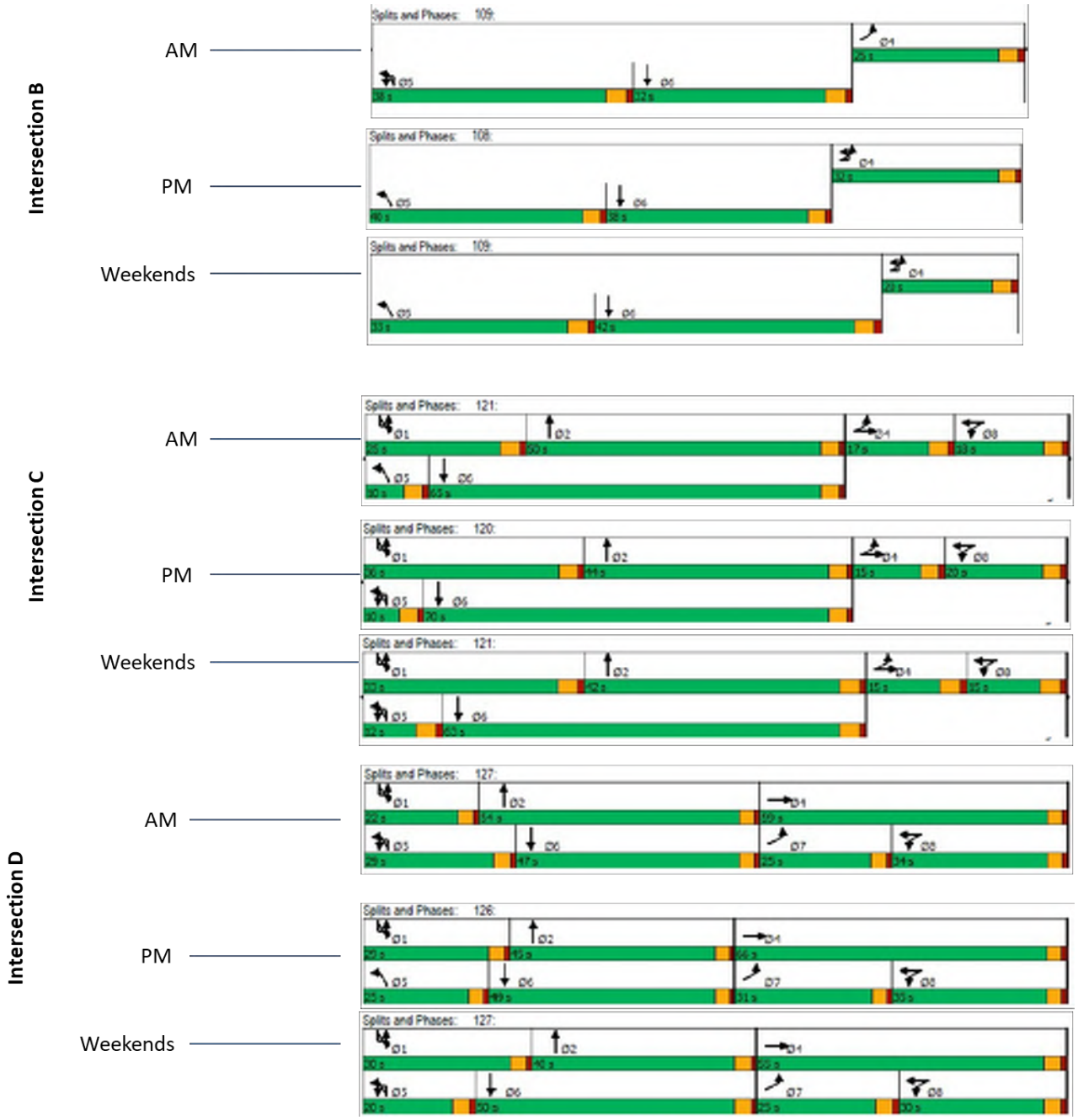


Figura 29 Programación de los sistemas de semáforos para las intersecciones B, C y D

Análisis de la capacidad de las intersecciones de

El resumen de los resultados del análisis de la capacidad de tráfico del área de influencia incluye las siguientes medidas de rendimiento: colas máximas, retraso de control por aproximación, LOS por aproximación, retraso de control por intersección y LOS por intersección. Las tablas 8 a 10 presentan el resumen de los resultados para cada intersección durante las horas punta de los días laborables por la mañana, los días laborables por la tarde y los fines de semana en el año de apertura 2027.

Tabla 7. Resumen de resultados: año de apertura (2027) Condición Jueves por la mañana

Jueves - Apertura 2027 a.m.												
Intersecciones	Acceso								Intersección Retraso total			
	NB		SB		EB		WB					
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS		
Int. 1 - PR-301 con PR-100	0	A	0,1	A	11,3	B	9,5	A	5,5	A		
Cola máxima	0		0		1		0					
Int. 1b - PR-301 con PR-100	6,8	A	18,9	C	-	-	0	A	6,1	A		
Cola máxima	2		0		-		0					
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	20,2	C	8,8	A	-	-	8,6	A		
Cola máxima	0		1		2		-					
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1,3	A	7,6	A	-	-	6,1	A	3,7	A		
Cola máxima	1		1		-		2					
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	14	B	-	-	7,3	A		
Cola máxima	0		0		3		-					
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,3	A	0	A	14	B	-	-	0,4	A		
Cola máxima	0		0		0		-					
Int. 6 - Acceso principal - PR-301	-	-	11,7	B	0	A	0	A	5,1	A		
Cola máxima	-		2		0		0					
Int. 7 - Acceso secundario - PR-302	-	-	9,6	A	3,8	A	0	A	3,8	A		
Cola máxima	-		0		0		0					
Int. 8 - BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A	6,3	A		
Cola máxima	-		0		0		0					
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	13,1	B	0,5	A		
Cola máxima	0		0		-		0					
Int. B - PR-101 con PR-100	32,9	C	24,2	C	51,5	D	-	-	33,2	C		
Cola máxima	15		8		15		-					
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	29,6	C	24	C	47,9	D	12,8	B	24,9	C		
Cola máxima	20		12		4		4					
Int. D - PR-100 con PR-308	42	D	53,1	D	47,4	D	44	D	46,1	D		
Cola máxima	22		14		14		12					

Tabla 8. Resumen de resultados: año de apertura (2027) Condición Jueves por la tarde

Jueves - Apertura 2027 pm												
Intersecciones	Acceso								Intersección Retraso total			
	NB		SB		EB		WB					
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL	Retraso	LOS		
Int. 1 - PR-301 con PR-100	4,9	A	0,1	A	11,6	B	10,3	B	5,9	A		
Cola máxima	0		0		1		0					
Int. 1b - PR-301 con PR-100	6,5	A	18,2	C	-	-	0	A	6	A		
Cola máxima	2		1		-		0					
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	17,3	C	8,3	A	-	-	8,2	A		
Cola máxima	0		1		2		-					
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	0,9	A	9,8	A	-	-	8	A	5,6	A		
Cola máxima	0		1		-		3					
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	11,9	B	-	-	5,1	A		
Cola máxima	0		0		2		-					
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,1	A	0	A	15,5	C	-	-	0,3	A		
Cola máxima	0		0		0		-					
Acceso principal - PR-301	-	-	11,4	B	0	A	0	A	4,4	A		
Cola máxima	-		1		0		0					
Acceso secundario - PR-302	-	-	9	A	7,4	A	0	A	4,9	A		
Cola máxima	-		0		0		0					
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A	5,8	A		
Cola máxima	-		0		0		0					
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	12	B	0,7	A		
Cola máxima	0		0		-		0					
Int. B - PR-101 con PR-100	41,4	D	34,5	C	55,1	E	-	-	41,1	D		
Cola máxima	16		16		13		-					
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	36,7	D	25,2	C	46,1	D	16,6	B	27,8	C		
Cola máxima	18		11		3		5					
Int. D - PR-100 con PR-308	45,5	D	41,1	D	44	D	48,5	D	44	D		
Cola máxima	21		22		22		14					

Tabla 9. Resumen de resultados: año de apertura (2027) Condición Sábado

Sábado - Apertura 2027										
Intersecciones	Enfoque								Intersección General	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	3.1	A	0,3	A	11,6	B	10,2	B	5,3	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	6,7	A	18	C	-	-	0	A	6,2	A
Cola máxima	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	17,3	C	8,6	A	-	-	7,5	A
Cola máxima	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	0,5	A	8,5	A	-	-	10,3	B	6,1	A
Cola máxima	0		1		-		4			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	12,1	B	-	-	4,4	A
Cola máxima	0		0		2		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0	A	0	A	17,9	C	-	-	0,2	A
Cola máxima	0		0		0		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	13,7	B	0	A	0	A	3,1	A
Cola máxima	-		1		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	8,9	A	3,7	A	0	A	5,2	A
Cola máxima	-		0		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,4	A	7,2	A	0	A	5,9	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	12,9	B	2	A
Cola máxima	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 con PR-100	33,9	C	23,4	C	46,9	D	-	-	28,9	C
Cola máxima	13		14		9		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	27,6	C	19,8	B	42,9	D	14,3	B	22,2	C
Cola máxima	11		12		3		4			
Int. D - PR-100 con PR-308	40,1	D	29,7	C	35,2	D	35,5	D	34,3	C
Cola máxima	16		18		10		10			

Los resultados revelaron que todas las intersecciones funcionarían de manera aceptable con un nivel de servicio C o superior durante la apertura de la fase I, dada la geometría propuesta, en condiciones normales. Las medidas de mitigación, en forma de mejoras geométricas propuestas para las intersecciones y accesos al proyecto, permiten que los niveles de servicio se mantengan similares a las condiciones existentes (a lo largo de las intersecciones 1 a 4). A lo largo de la PR-100, la ampliación considerada por la PRHTA como parte del proyecto AC-010029 proporcionará capacidad suficiente para transportar los viajes generados por el proyecto en evaluación.

AÑOS DE APERTURA 2028, 2029, 2030 Y AÑO DE DISEÑO 20 2040

El análisis de la capacidad de tráfico para los años de apertura 2028, 2029, 2030 y el año de diseño 2040 incluye la proyección del crecimiento del volumen de tráfico por el proyecto propuesto y las carreteras circundantes, además de los desplazamientos generados por cada año de apertura. Los volúmenes en hora punta para cada análisis se presentan en las figuras 30 a 53.

Figura 30 Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 - Jueves por la mañana - Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

Figura 31 Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 - Jueves por la mañana - Intersecciones A a D

Figura 32. Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

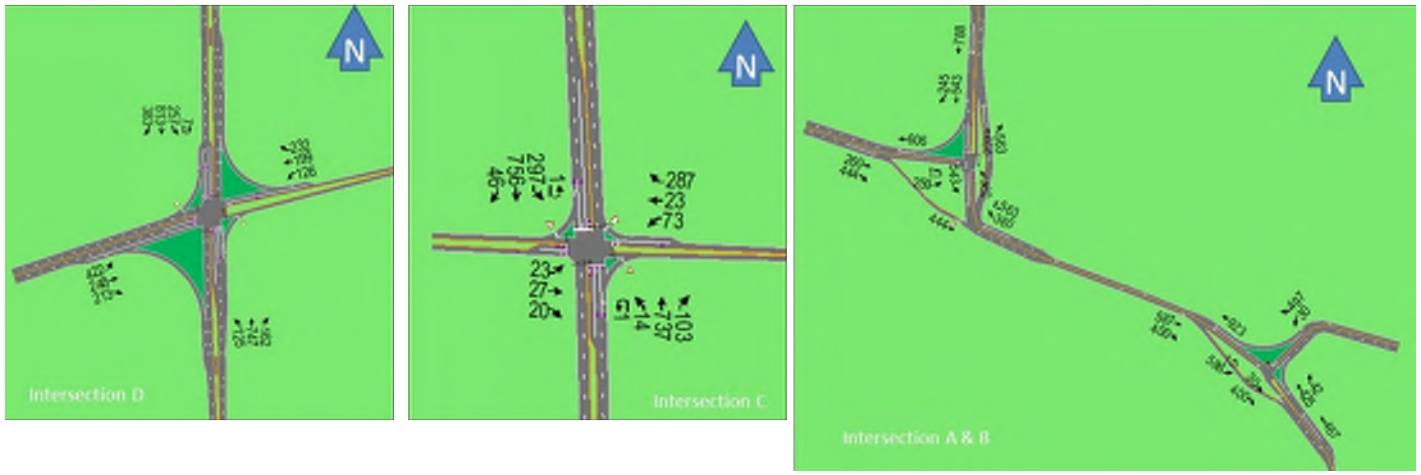


Figura 33. Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D

Figura 34. Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Sábado – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

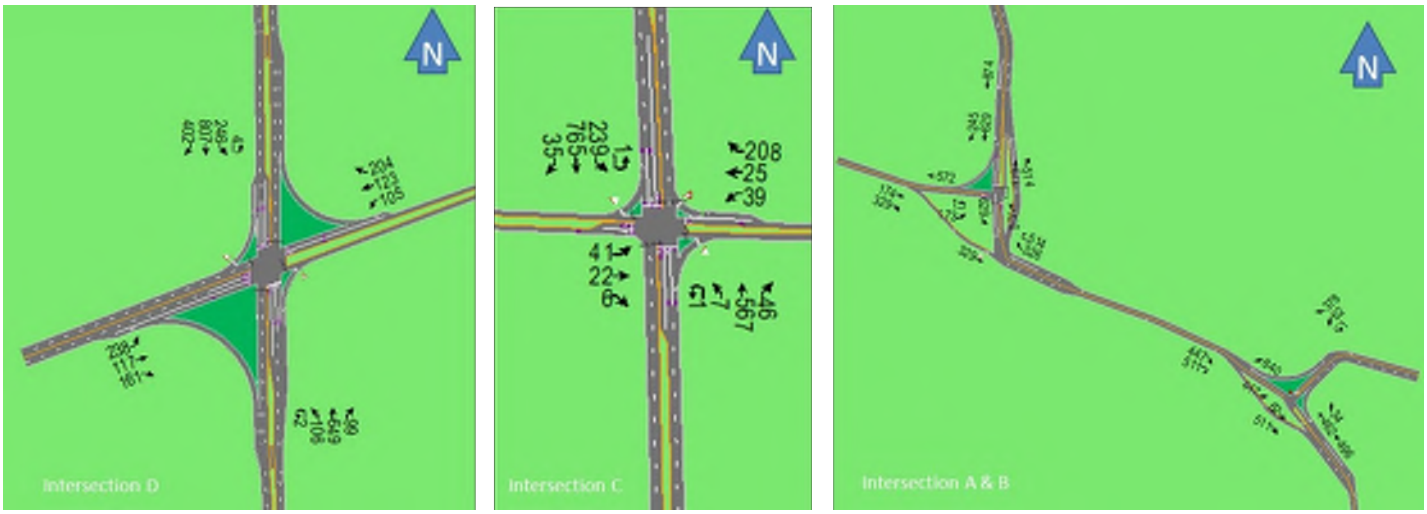


Figura 35. Volumen en hora punta para el año de apertura 2028 – Sábado – Intersecciones A a D

Figura 36. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Jueves por la mañana – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

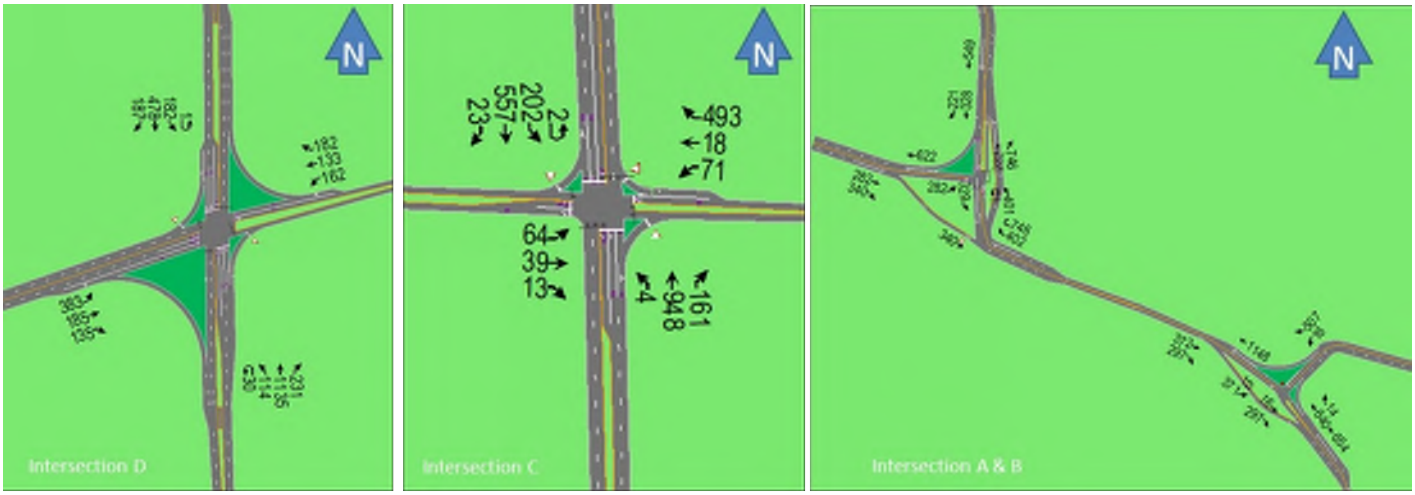


Figura 37. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Jueves por la mañana – Intersecciones A a D

Figura 38. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

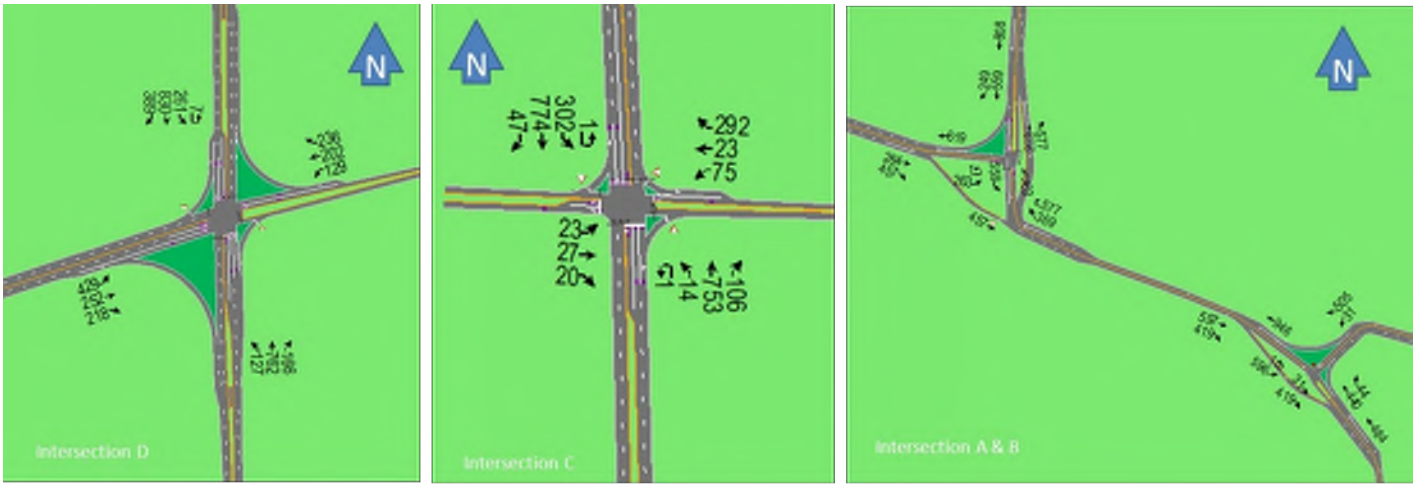


Figura 39. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D

Figura 40. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Sábado – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

Figura 41. Volumen en hora punta para el año de apertura 2029 – Sábado – Intersecciones A a D

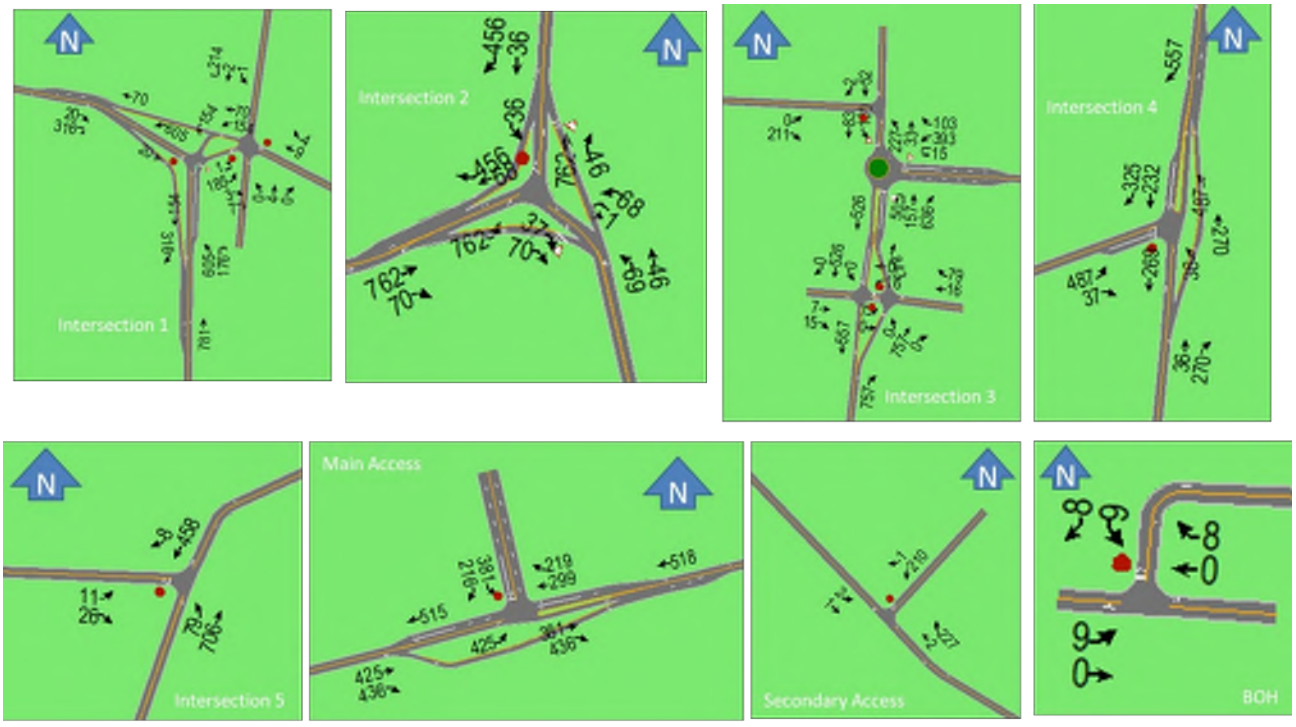


Figura 42. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Jueves por la mañana – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

Figura 43. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Jueves por la mañana – Intersecciones A a D

Figura 44. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

Figura 45. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D

Figura 46. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Sábado – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

Figura 47. Volumen en hora punta para el año de apertura 2030 – Sábado – Intersecciones A a D

Figura 48. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Jueves por la mañana – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

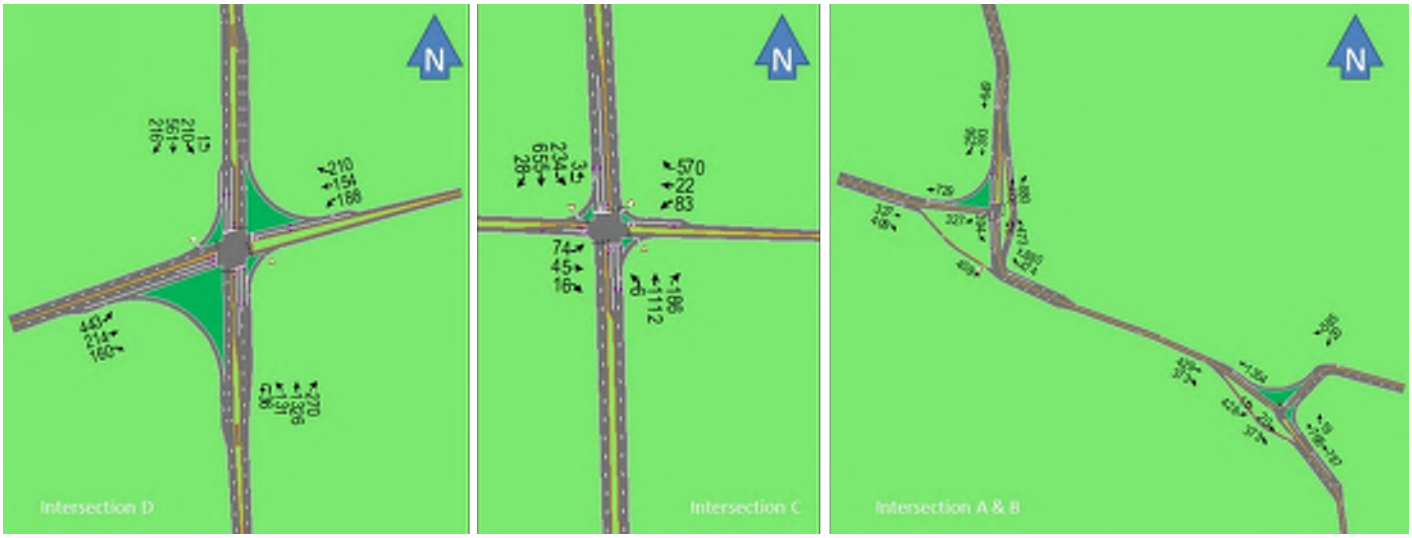


Figura 49. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Jueves por la mañana – Intersecciones A a D

Figura 50. Volumen en hora pico para el año de apertura 2040 – Jueves por la tarde – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

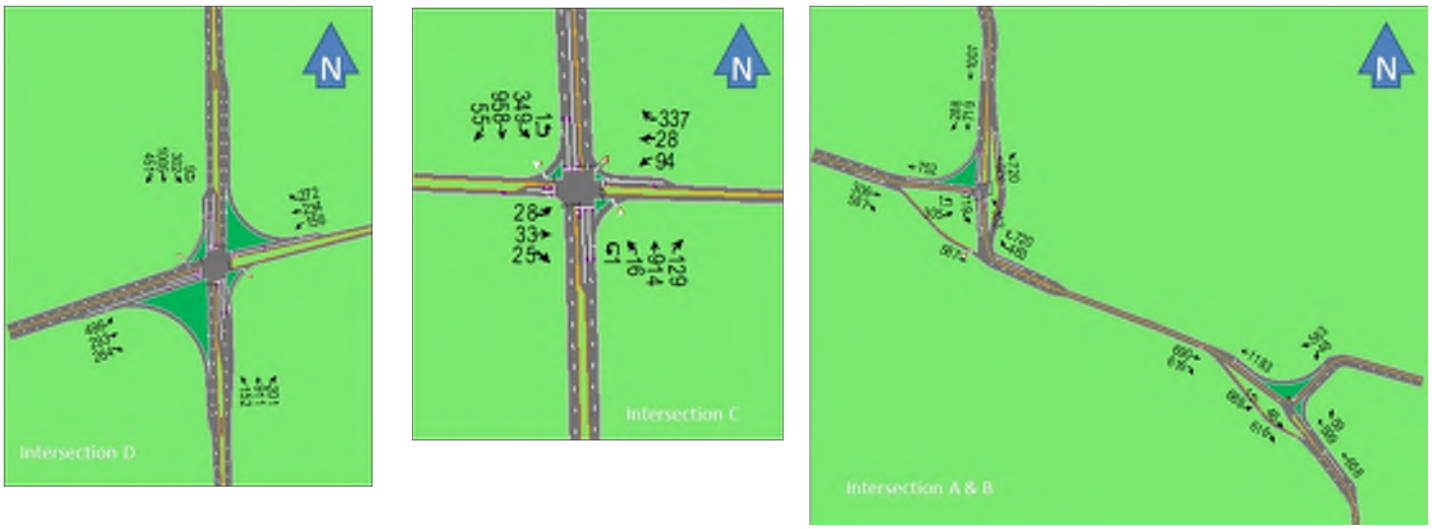


Figura 51. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Jueves por la tarde – Intersecciones A a D

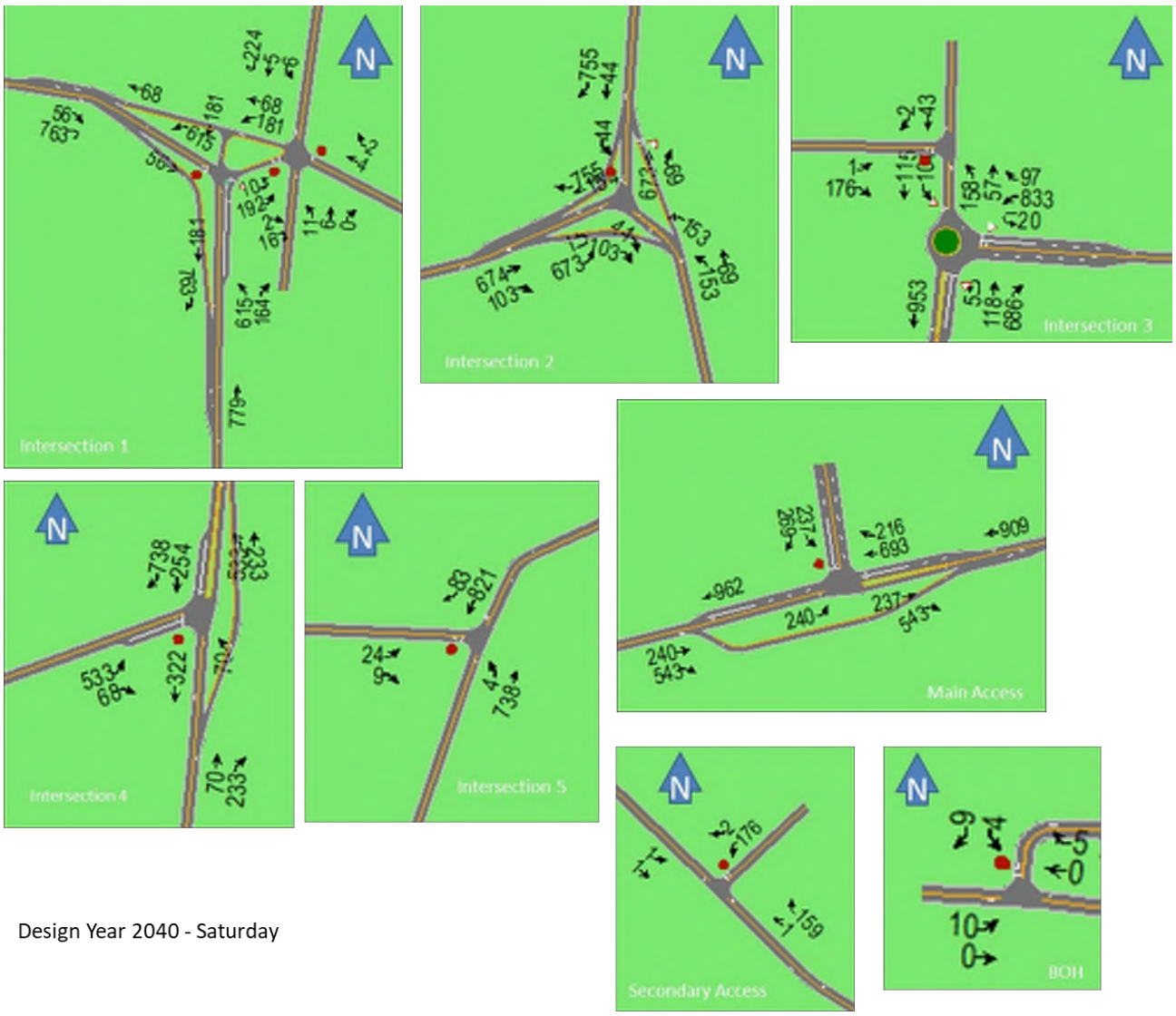


Figura 52. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Sábado – Intersecciones 1 a 4 y accesos al proyecto

Figura 53. Volumen en hora punta para el año de apertura 2040 – Sábado – Intersecciones A a D

Las tablas 10 a 12 presentan el tráfico base previsto por año (sin el proyecto) y el tráfico base previsto por año con la generación de viajes distribuida a través de la red. Esta información se incluye como requisito de la PRHTA en carta fechada el 11 de julio de 2025.

Tabla 10 Tráfico previsto por año - AM

Tráfico base previsto por año

	2023				2027				2028				2029				2030			
Fase	Existente				I				II				III				IV			
Intersección	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	4	128	89	10	4	136	95	11	4	138	96	11	4	140	98	11	4	143	99	11
1B	0	69	153	339	0	73	163	360	0	75	165	366	0	76	168	372	0	77	170	378
2	65	174	281	0	69	185	299	0	70	188	303	0	71	191	308	0	72	194	313	0
3	275	44	0	159	292	47	0	169	297	48	0	172	302	48	0	174	306	49	0	177
4	107	225	162	0	114	239	172	0	116	243	175	0	117	247	178	0	119	251	180	0
A	332	482	0	468	354	514	0	499	360	522	0	507	366	531	0	515	372	539	0	524
B	785	437	502	0	837	466	535	0	851	474	544	0	865	481	553	0	879	489	562	0
C	843	660	104	522	899	704	111	557	914	715	113	566	928	727	115	575	943	739	116	584
D	1230	740	631	422	1312	789	673	450	1333	802	684	457	1355	815	695	465	1377	828	706	472

Tráfico base Tráfico previsto + generación de viajes distribuidos a través de la red

	2023				2027				2028				2029				2030			
Fase	Existente				I				II				III				IV			
Intersección	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	4	128	89	10	4	189	144	13	4	200	165	13	4	204	171	13	4	217	196	13
1B	0	69	153	339	0	129	287	604	0	139	307	704	0	142	313	736	0	154	336	781
2	65	174	281	0	100	394	584	0	106	434	713	0	113	449	763	0	115	492	832	0
3	275	44	0	159	698	155	0	352	771	198	0	406	797	212	0	422	843	263	0	511
4	107	225	162	0	265	385	427	0	292	446	469	0	302	465	482	0	306	557	524	0
A	332	482	0	468	547	632	0	506	627	657	0	515	654	669	0	523	675	697	0	532
B	785	437	257	0	1027	524	595	0	1113	539	612	0	1148	549	622	0	1177	566	642	0
C	843	660	104	522	1022	753	113	563	1084	771	115	573	1113	784	116	582	1137	803	117	592
D	1230	740	631	422	1416	818	680	460	1477	834	692	469	1510	848	703	477	1539	866	715	486

Tabla 11 Tráfico previsto por año - PM

Tráfico base previsto por año

	2023				2027				2028				2029				2030			
Fase	Existente				I				II				III				IV			
Intersección	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	8	126	117	9	9	134	124	10	9	136	126	10	9	138	128	10	9	140	130	10
1B	0	87	291	316	0	93	309	336	0	94	314	341	0	95	319	347	0	97	324	352
2	69	265	278	0	73	282	296	0	75	286	300	0	76	291	305	0	77	295	310	0
3	259	41	0	276	275	44	0	293	280	44	0	298	284	45	0	303	288	46	0	307
4	135	283	190	0	144	301	202	0	146	306	205	0	148	310	208	0	150	315	212	0
A	288	812	0	479	307	866	0	511	312	880	0	519	317	894	0	528	322	909	0	536
B	721	673	605	0	769	718	645	0	781	729	656	0	794	741	666	0	807	753	677	0
C	710	967	65	351	757	1031	69	374	769	1048	70	380	782	1065	72	387	795	1082	73	393
D	888	1314	808	510	947	1401	862	544	962	1424	876	553	978	1447	890	562	994	1471	904	571

Tráfico base Tráfico previsto + generación de viajes distribuidos a través de la red

	2023				2027				2028				2029				2030			
Fase	Existente				I				II				III				IV			
Intersección	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	8	126	117	9	9	151	158	10	10	171	176	12	10	178	182	12	10	204	203	14
1B	0	87	291	316	0	111	366	475	0	133	430	546	0	139	450	567	0	166	569	667
2	69	265	278	0	85	358	461	0	104	425	538	0	109	434	553	0	115	559	649	0
3	259	41	0	276	428	131	0	424	533	167	0	502	571	178	0	523	682	222	0	603
4	135	283	190	0	199	440	298	0	240	506	365	0	257	525	385	0	285	598	471	0
A	288	812	0	479	412	918	0	515	467	987	0	527	484	1016	0	536	565	1136	0	552
B	721	673	605	0	865	746	669	0	923	788	704	0	926	808	721	0	1027	878	779	0
C	710	967	65	351	815	1056	69	375	855	1100	70	383	856	1124	70	390	928	1193	71	401
D	888	1314	808	510	995	1418	864	545	1034	1460	883	557	1055	1487	899	567	1105	1546	923	582

Tabla 12 Tráfico previsto por año - Sábado

Tráfico base previsto por año

	2023				2027				2028				2029				2030			
Fase	Existente				I				II				III				IV			
Intersección	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	10	143	123	6	11	152	131	6	11	154	133	6	11	157	135	7	11	159	137	7
1B	0	98	442	314	0	104	470	334	0	106	477	339	0	107	485	344	0	109	492	350
2	131	429	355	0	139	456	378	0	141	463	383	0	144	470	389	0	146	478	395	0
3	377	29	0	467	401	31	0	497	407	31	0	504	413	32	0	512	420	32	0	520
4	163	484	289	0	173	515	307	0	176	523	312	0	179	531	317	0	182	539	322	0
A	348	807	0	398	371	861	0	424	377	875	0	431	383	889	0	438	389	903	0	445
B	673	756	437	0	718	806	466	0	729	819	474	0	741	833	481	0	753	846	489	0
C	514	914	64	250	548	975	68	266	557	991	69	270	566	1007	70	274	575	1023	71	279
D	737	1314	469	394	786	1401	500	420	799	1424	508	427	812	1447	517	434	825	1471	525	441

Tráfico base Tráfico previsto + generación de viajes distribuidos a través de la red

	2023				2027				2028				2029				2030			
Fase	Existente				I				II				III				IV			
Intersección	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB	NB	SB	EB	WB
1A	10	143	123	6	12	159	150	6	13	176	165	6	13	182	170	6	14	200	189	4
1B	0	98	442	314	0	113	506	490	0	130	573	559	0	135	607	579	0	154	703	669
2	131	429	355	0	148	501	480	0	169	567	550	0	173	588	571	0	190	685	667	0
3	377	29	0	467	503	89	0	599	585	129	0	692	607	139	0	712	694	188	0	815
4	163	484	289	0	202	634	371	0	232	728	433	0	239	749	449	0	260	851	515	0
A	348	807	0	398	440	891	0	428	496	958	0	441	513	995	0	451	586	1088	0	467
B	673	756	437	0	781	826	477	0	840	874	503	0	861	902	519	0	934	968	553	0
C	514	914	64	250	585	993	68	266	621	1040	69	272	636	1070	70	277	680	1132	71	284
D	737	1314	469	394	819	1413	503	422	856	1459	516	432	875	1492	527	440	920	1550	543	451

Los volúmenes en hora punta para el año de diseño 2040 se proyectaron a partir del año de apertura 2030 utilizando el factor de crecimiento mencionado anteriormente en el estudio.

La intersección 3 se evaluó con la geometría existente para el año de diseño (2040) con el fin de determinar las ventajas operativas de la geometría de la rotonda propuesta. Los resultados de este análisis se incluyen en la tabla 25 más adelante.

Para el año de diseño (2040), se optimizará la programación de las señales de tráfico en las intersecciones B, C y D. Sin embargo, antes de implementar dicha programación, se llevará a cabo una evaluación de las condiciones actuales para el año 2040. La figura 54 presenta la programación sugerida para las intersecciones B, C y D para el año de diseño.

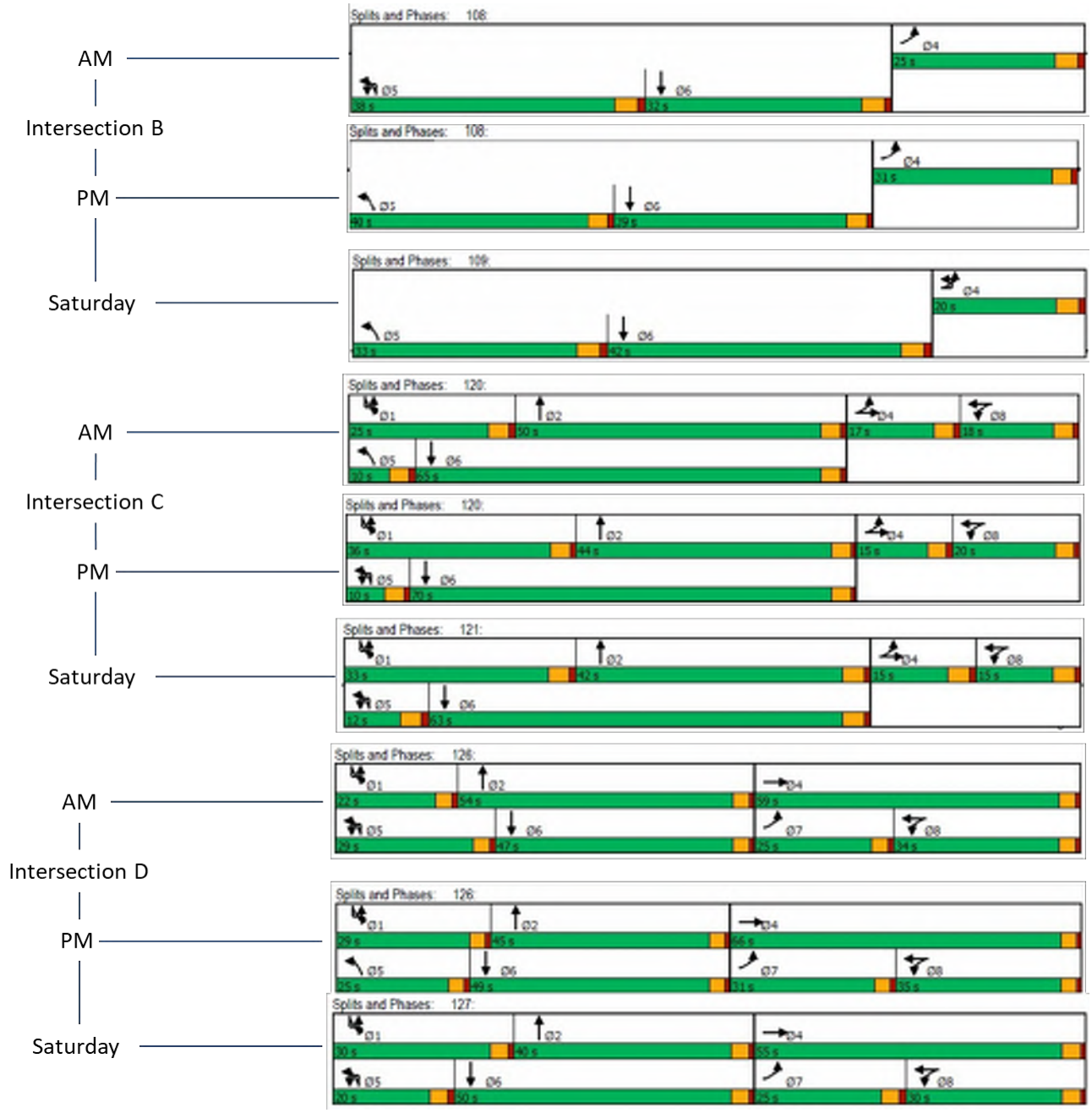


Figura 54 Programación sugerida para los sistemas de semáforos en las intersecciones B, C y D por año de diseño (2040)

El resumen de los resultados de cada análisis (año de apertura 2028, año de apertura 2029, año de apertura 2030 y año de diseño 2040) se presenta en las tablas 13 a 24.

Tabla 13 Resumen de resultados - Año de apertura 2028 - Jueves por la mañana

Jueves - Apertura 2028 a. m.												
Intersecciones	Aproximación										Intersección general	
	NB		SB		EB		WB					
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL			Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	0	A	0,1	A	11,7	B	9,5	A			5,9	A
Cola máxima	0		0		1		0					
Int. 1b - PR-301 con PR-100	7.1	A	24,4	C	-	-	0	A			6,6	A
Cola máxima	3		1		-		0					
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	28,3	D	9,3	A	-	-			9,4	A
Cola máxima	0		1		3		-					
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1,4	A	9,3	A	-	-	7,1	A			4,4	A
Cola máxima	1		2		-		2					
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	16	C	-	-			8,1	A
Cola máxima	0		0		4		-					
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,5	A	0	A	15,6	C	-	-			0,6	A
Cola máxima	0		0		0		-					
Acceso principal - PR-301	-	-	13,1	B	0	A	0	A			6,4	A
Cola máxima	-		2		0		0					
Acceso secundario - PR-302	-	-	10	B	5.1	A	0	A			4,4	A
Cola máxima	-		1		0		0					
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A			6,3	A
Cola máxima	-		0		0		0					
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	14,3	B			0,5	A
Cola máxima	0		0		-		0					
Int. B - PR-101 con PR-100	35,6	D	25,2	C	52,6	D	-	-			34,7	C
Cola máxima	16		8		15		-					
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	31,1	C	24,1	C	48,1	D	13	B			25,6	C
Cola máxima	22		12		4		4					
Int. D - PR-100 con PR-308	44,6	D	54,7	D	47,8	D	44,9	D			47,8	D
Cola máxima	33		15		14		12					

Tabla 14. Resumen de resultados - Año de apertura 2028 - Jueves por la tarde

Jueves - Apertura 2028 p. m.										
Intersecciones	Aproximación								Intersección general	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	5.1	A	0,1	A	12	B	10,6	B	6,1	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	6,8	A	22,7	C	-	-	0	A	6,4	A
Cola máxima	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	21,5	C	8,6	A	-	-	8,5	A
Cola máxima	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1	A	12,9	B	-	-	9,1	A	6,7	A
Cola máxima	0		2		-		4			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	13,6	B	-	-	5,9	A
Cola máxima	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,1	A	0	A	19,3	C	-	-	0,6	A
Cola máxima	0		0		0		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	12,4	B	0	A	0	A	5,3	A
Cola máxima	-		1		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	9,4	A	7,5	A	0	A	4,7	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A	6,3	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	12,7	B	0,8	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	44,1	D	36,9	D	56,1	E	-	-	43,2	D
Cola máxima	17		17		13		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	37,9	D	25,4	C	45,9	D	17,1	B	28,4	C
Cola máxima	19		16		2		5			
Int. D - PR-100 con PR-308	47,1	D	42,4	D	44,6	D	49,6	D	45,2	D
Cola máxima	22		23		23		15			

Tabla 15 Resumen de resultados - Año de apertura 2028 - Sábado

Sábado - Apertura 2028										
Intersecciones	Acceso								Intersección General	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	3,4	A	0,3	A	12	B	10,4	B	5,4	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	7.1	A	22,1	C	-	-	0	A	6,5	A
Cola máxima	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	21,3	C	9	A	-	-	7,9	A
Cola máxima	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	0,6	A	11,1	B	-	-	12,4	B	7,5	A
Cola máxima	0		1		-		5			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	13,7	B	-	-	5	A
Cola máxima	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0	A	0	A	21,5	C	-	-	0,3	A
Cola máxima	0		0		0		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	15,8	C	0	A	0	A	4,8	A
Cola máxima	-		1		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	9,2	A	3,7	A	0	A	5	A
Cola máxima	-		0		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,4	A	7,2	A	0	A	6,2	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	14	B	2,2	A
Cola máxima	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 con PR-100	35,5	D	24,5	C	47,4	D	-	-	30	C
Cola máxima	14		15		9		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	28,2	C	19,9	B	43,2	D	14,8	B	22,6	C
Cola máxima	12		12		3		4			
Int. D - PR-100 con PR-308	41,1	D	30,4	C	35,3	D	36,3	D	35	C
Cola máxima	17		19		11		11			

Tabla 16 Resumen de resultados - Año de apertura 2029 - Jueves por la mañana

Jueves - Apertura 2029 a. m.										
Intersecciones	Aproximación								Intersección general	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	0	A	0,1	A	11,8	B	9,6	A	6	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	7,3	A	26,9	D	-	-	0	A	6,8	A
Cola máxima	3		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	37	E	9,8	A	-	-	10,1	B
Cola máxima	0		1		4		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1,4	A	9,9	A	-	-	7,5	A	4,7	A
Cola máxima	1		2		-		3			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	16,8	C	-	-	8,4	A
Cola máxima	0		0		5		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,7	A	0	A	17	C	-	-	0,9	A
Cola máxima	0		0		0		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	13,8	B	0	A	0	A	6,7	A
Cola máxima	-		3		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	10.1	B	5,1	A	0	A	4,5	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A	6,4	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	14,6	B	0,5	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	37	D	25,5	C	53,6	D	-	-	35,5	D
Cola máxima	17		8		16		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	32	C	24,4	C	48,2	D	13	B	26,1	C
Cola máxima	22		12		5		4			
Int. D - PR-100 con PR-308	46,4	D	55,9	E	48,3	D	45,1	D	49	D
Cola máxima	34		15		15		12			

Tabla 17 Resumen de resultados - Año de apertura 2029 - Jueves por la tarde

Jueves - Apertura 2029 p. m.										
Intersecciones	Aproximación								Intersección general	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL	Retraso	LOS	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	5.1	A	0,1	A	12,2	B	10,7	B	6,1	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	6,9	A	24,5	C	-	-	0	A	6,5	A
Cola máxima	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	22,6	C	8,7	A	-	-	8,6	A
Cola máxima	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1	A	14,1	B	-	-	9,5	A	7,1	A
Cola máxima	0		3		-		4			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	14,2	B	-	-	6,3	A
Cola máxima	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,1	A	0	A	21,1	C	-	-	0,8	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	12,7	B	0	A	0	A	5,5	A
Cola máxima	-		1		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	9,5	A	5	A	0	A	4,7	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A	6,4	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	12,9	B	0,8	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	45,4	D	37,9	D	57,5	E	-	-	44,3	D
Cola máxima	18		17		10		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	38,5	D	25,7	C	45,9	D	17,4	B	28,8	C
Cola máxima	20		16		2		5			
Int. D - PR-100 con PR-308	47,9	D	43,2	D	45,1	D	50,6	D	46	D
Cola máxima	23		24		23		15			

Tabla 18 Resumen de resultados - Año de apertura 2029 - Sábado

Sábado - Apertura 2029										
Intersecciones	Aproximación								Intersección General	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	3,4	A	0,3	A	12,1	B	10,4	B	5,5	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	7,2	A	23,7	C	-	-	0	A	6,7	A
Cola máxima	2		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	22,4	C	9,1	A	-	-	8.1	A
Cola máxima	0		1		2		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	0,6	A	11,9	B	-	-	12,9	B	7,9	A
Cola máxima	0		2		-		6			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	14,3	B	-	-	5,2	A
Cola máxima	0		0		3		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0	A	0	A	23,6	C	-	-	0,4	A
Cola máxima	0		0		0		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	16,4	C	0	A	0	A	5,1	A
Cola máxima	-		2		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	9,3	A	3,7	A	0	A	5	A
Cola máxima	-		0		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,4	A	7,2	A	0	A	6,4	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	14,5	B	2,3	A
Cola máxima	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 con PR-100	36,1	D	25,2	C	47,9	D	-	-	30,6	C
Cola máxima	15		16		9		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	28,4	C	20,1	C	43,3	D	15,2	B	22,8	C
Cola máxima	12		12		3		4			
Int. D - PR-100 con PR-308	41,6	D	30,9	C	35,4	D	37,2	D	35,4	D
Cola máxima	18		19		11		11			

Tabla 19 Resumen de resultados - Año de apertura 2030 - Jueves por la mañana

Jueves - Apertura 2030 a. m.										
Intersecciones	Aproximación								Intersección General	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	0	A	0,1	A	12,4	B	9,6	A	6,5	A
Cola máxima	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	8	A	40,4	E	-	-	0	A	7,7	A
Cola máxima	4		1		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	54,5	F	10,3	B	-	-	11,6	B
Cola máxima	0		2		5		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1,6	A	13,7	B	-	-	9,7	A	6,5	A
Cola máxima	1		3		-		4			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	22,4	C	-	-	10,7	B
Cola máxima	0		0		7		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Montecarlo	0,9	A	0	A	20,2	C	-	-	1,1	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	16,5	C	0	A	0	A	8,8	A
Cola máxima	-		4		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	10,7	B	5,1	A	0	A	5.1	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,6	A	7,2	A	0	A	6,2	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	15	C	0,5	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	38,4	D	26,4	C	55,2	E	-	-	36,7	D
Cola máxima	17		9		16		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	32,7	C	24,5	C	48,2	D	13,2	B	26,5	C
Cola máxima	23		12		5		4			
Int. D - PR-100 con PR-308	48,4	D	57,2	E	48,7	D	46	D	50,3	D
Cola máxima	36		16		15		13			

Tabla 20 Resumen de resultados - Año de apertura 2030 - Jueves por la tarde

Jueves - Apertura 2030 p. m.										
Intersecciones	Aproximación								Intersección general	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	5.2	A	0,1	A	12,8	B	11	B	6,4	A
Cola máxima	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	7,5	A	37,5	E	-	-	0	A	7,5	A
Cola máxima	3		2		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	32,2	D	9,1	A	-	-	9,7	A
Cola máxima	0		2		3		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1,2	A	21,6	C	-	-	11,3	B	9,5	A
Cola máxima	1		5		-		5			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	18,3	C	-	-	8,3	A
Cola máxima	0		0		5		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,2	A	0	A	31,7	D	-	-	1,3	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	14,8	B	0	A	0	A	6,6	A
Cola máxima	-		2		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	10.1	B	4,6	A	0	A	4,8	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A	6,6	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	14..3	B	1	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	51,5	D	43,3	D	59	E	-	-	48,9	D
Cola máxima	20		21		14		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	40,7	D	25,9	C	45,4	D	18,7	B	29,9	C
Cola máxima	21		16		2		5			
Int. D - PR-100 con PR-308	50,9	D	45,2	D	45,8	D	52	D	47,9	D
Cola máxima	24		26		24		16			

Tabla 21 Resumen de resultados - Año de apertura 2030 - Sábado

Sábado - Apertura 2030										
Intersecciones	Aproximación								Intersección General	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	3,7	A	0,3	A	12,7	B	10,6	B	5,8	A
Cola máxima	0		0		1		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	7,7	A	33,2	D	-	-	0	A	7,5	A
Cola máxima	3		2		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	31,3	D	9,7	A	-	-	9	A
Cola máxima	0		1		3		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	0,7	A	17,4	C	-	-	17,1	C	10,7	B
Cola máxima	0		3		-		9			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	17,2	C	-	-	6,3	A
Cola máxima	0		0		5		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,1	A	0	A	32,5	D	-	-	0,7	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	21,2	C	0	A	0	A	7,6	A
Cola máxima	-		3		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	9,7	A	3,8	A	0	A	5,1	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A	6,3	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	16,4	C	2,6	A
Cola máxima	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 con PR-100	38,7	D	27,1	C	48,6	D	-	-	32,4	C
Cola máxima	16		17		10		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	29,1	C	20,4	C	43,5	D	15,9	B	23,2	C
Cola máxima	13		13		3		4			
Int. D - PR-100 con PR-308	42,9	D	31,8	C	35,5	D	38,5	D	36,4	D
Cola máxima	19		21		11		11			

Tabla 22 Resumen de resultados - Año de diseño 2040 - Jueves por la mañana

Jueves - Año de diseño 2040 por la mañana												
Intersecciones	Aproximación								Intersección general	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	0	A	0,1	A	13,4	B	10	B	7,1	A
Cola máxima	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	8.1	A	51,8	F	-	-	0	A	8,2	A
Cola máxima	5		2		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	165,4	F	11,9	B	-	-	18,6	C
Cola máxima	0		5		7		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1,8	A	20	C	-	-	13,4	B	8,9	A
Cola máxima	1		5		-		6			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	40,8	E	-	-	19,5	C
Cola máxima	0		0		12		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,9	A	0	A	28,4	D	-	-	1,4	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	22,9	C	0	A	0	A	12,3	B
Cola máxima	-		7		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	11,3	B	5,2	A	0	A	5,4	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,6	A	7,3	A	0	A	6,2	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	17,2	C	0,6	A
Cola máxima	0		0		-		0			
Int. B - PR-101 con PR-100	50,4	D	20,6	C	73	E	-	-	42	D
Cola máxima	23		8		19		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	41,5	D	27,4	C	50,9	D	15,4	B	31,5	C
Cola máxima	31		16		5		5			
Int. D - PR-100 con PR-308	75,2	E	70,4	E	69,9	E	36,7	D	67,7	E
Cola máxima	44		18		25		11			

Tabla 23 Resumen de resultados - Año de diseño 2040 - Jueves por la tarde

Jueves - Año de diseño 2040 tarde										
Intersecciones	Aproximación								Intersección general	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	LOS	Retraso	LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	5,5	A	0,1	A	14	B	11,5	B	7	A
Cola máxima	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	8,4	A	80	F	-	-	0	A	10,5	B
Cola máxima	4		4		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	59,5	F	9,8	A	-	-	12,4	B
Cola máxima	0		3		3		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	1,3	A	43,8	E	-	-	17,1	C	16,3	C
Cola máxima	1		10		-		9			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	27,7	D	-	-	12,6	B
Cola máxima	0		0		9		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,2	A	0	A	51,3	F	-	-	2,1	A
Cola máxima	0		0		2		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	18,1	C	0	A	0	A	8	A
Cola máxima	-		4		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	10,5	B	4,6	A	0	A	4,9	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,6	A	7,2	A	0	A	6,9	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	16,3	C	1,2	A
Cola máxima	0		0		-		1			
Int. B - PR-101 con PR-100	75,3	E	24,7	C	88	F	-	-	52	D
Cola máxima	26		15		16		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	49,7	D	30	C	49,1	D	23,3	C	35,7	D
Cola máxima	28		20		3		6			
Int. D - PR-100 con PR-308	68,7	E	58	E	88,1	F	70,3	E	69,3	E
Cola máxima	31		33		40		13			

Tabla 24 Resumen de resultados - Diseño Año 2040 - Sábado

Sábado - Año de diseño 2040												
Intersecciones	Aproximación								Retraso total en la intersección	
	NB		SB		EB		WB			
	Retraso	LOS	Retraso	LOS	Retraso	PÉRDIDA DE LÍNEA	Retraso	PÉRDIDA DE SEÑAL		LOS
Int. 1 - PR-301 con PR-100	3,8	A	0,3	A	14	B	11	B	6,3	A
Cola máxima	0		0		2		0			
Int. 1b - PR-301 con PR-100	8,6	A	64,9	F	-	-	0	A	9,9	A
Cola máxima	4		3		-		0			
Int. 2 - PR-301 con PR-303	0	A	56,8	F	10,8	B	-	-	11,2	A
Cola máxima	0		3		4		-			
Int. 3 - PR-301 con Camino Los Vélez	0,8	A	28,3	D	-	-	31,6	D	19,1	C
Cola máxima	0		5		-		15			
Int. 4 - PR-301 con PR-3301	0	A	0	A	24,9	C	-	-	9,1	A
Cola máxima	0		0		8		-			
Int. 5 - PR-301 con Camino Monte Carlo	0,1	A	0	A	49,4	E	-	-	1	A
Cola máxima	0		0		1		-			
Acceso principal - PR-301	-	-	32,8	D	0	A	0	A	11,7	B
Cola máxima	-		5		0		0			
Acceso secundario - PR-302	-	-	10	B	3,8	A	0	A	5,3	A
Cola máxima	-		1		0		0			
BOH - Acceso desde Camino Monte Carlo	-	-	8,5	A	7,2	A	0	A	6,5	A
Cola máxima	-		0		0		0			
Int. A - PR-100 con PR-101	0	A	0	A	-	-	20,3	C	3,3	A
Cola máxima	0		0		-		2			
Int. B - PR-101 con PR-100	46,9	D	49,8	D	54	D	-	-	49,6	D
Cola máxima	21		29		12		-			
Int. C - PR-100 con Camino Vicente Torres	30,9	C	22,8	A	42	D	18,7	B	25,3	C
Cola máxima	15		18		3		5			
Int. D - PR-100 con PR-308	47,9	D	50,8	D	47,5	D	35,3	D	46,9	D
Cola máxima	22		29		18		10			

Los resultados revelan que las intersecciones 1 a 4 analizadas funcionarán de manera aceptable con LOS A y LOS B incluso en el año de diseño (2040) con las mejoras geométricas (mitigación propuesta). Las mejoras necesarias para la finalización del proyecto se tuvieron en cuenta desde el inicio del mismo para completar esos trabajos fuera del emplazamiento como parte de la fase I.

Las nuevas intersecciones añadidas al área de influencia según la carta de la PRHTA de fecha 11 de julio de 2025 (intersecciones A a D) funcionarán de manera aceptable con un nivel de servicio D o superior. Los retrasos de control en la intersección D (PR-100 con PR-308) se reducirán, mejorando su LOS en comparación con las condiciones existentes en el año de diseño 2040, teniendo en cuenta las medidas de mitigación propuestas por el proyecto AC-010029.

La intersección 3 también se evaluó con la geometría existente en el año de diseño (2040). La tabla 25 presenta un resumen de los resultados para esta intersección, dada la condición antes mencionada. Los resultados muestran que la geometría existente no tiene la capacidad para acomodar el tráfico previsto ni los giros previstos que se crearán con el proyecto propuesto. Por esa razón, se recomienda la geometría de rotonda propuesta.

Tabla 25. Resumen de resultados: intersección 3 con geometría existente por año de diseño (2040)

Intersection - 3	No-Build 2040 am								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	22.7	C	30.1	D	-	-	206.6	F	117.7	F
Max Queue	5		6		-		36			

Intersection - 3	No-Build 2040 pm								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	30	D	84	F	-	-	372.5	F	218.6	F
Max Queue	5		14		-		56			

Intersection - 3	No-Build 2040 Saturday								Intersection Overall	
	NB		SB		EB		WB			
	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS	Delay	LOS
Int. 3 - PR-301 with Camino Los Vélez	13.5	B	20.8	C	-	-	313.9	F	217.9	F
Max Queue	1		4		-		59			

Las figuras 55 a 57 presentan el diseño conceptual de las obras fuera del emplazamiento necesarias para las intersecciones 3 y 4 y las mejoras geométricas del acceso principal del proyecto.

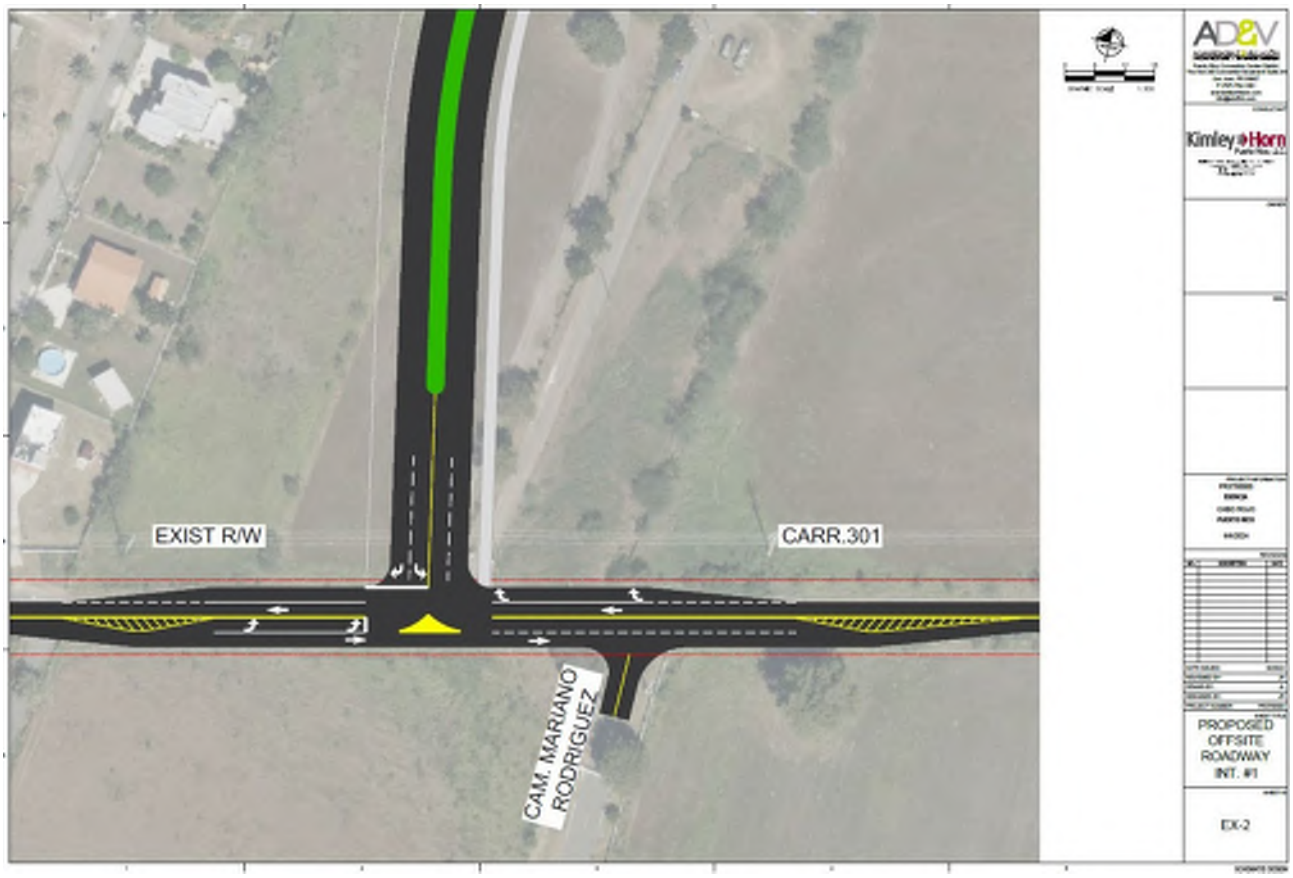


Figura 55 Diseño conceptual del acceso principal del proyecto

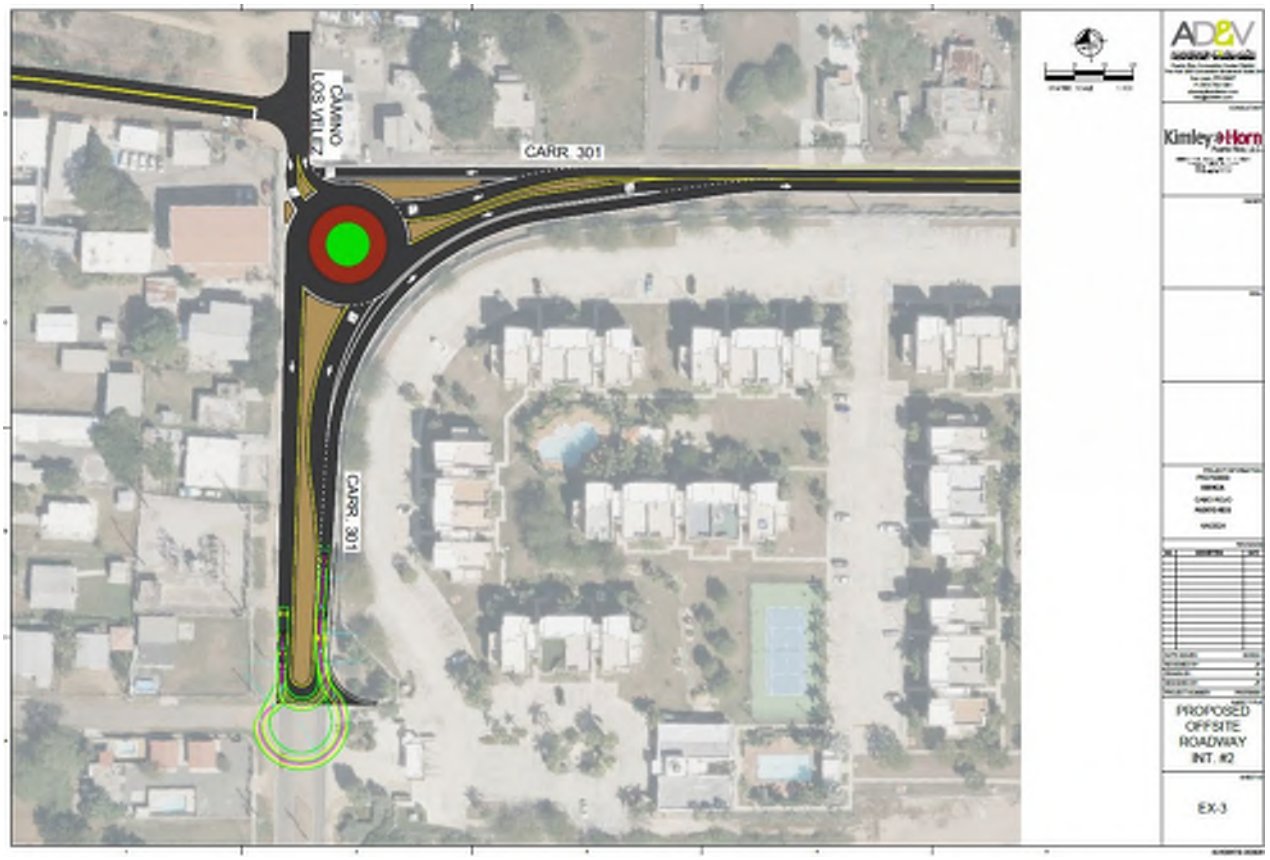


Figura 56 Diseño conceptual de las mejoras geométricas de la intersección 3

Figura 57 Diseño conceptual de las mejoras geométricas de la intersección 4

RESULTADOS

Se realizó un estudio de impacto del tráfico para el nuevo desarrollo turístico-residencial en el municipio de Cabo Rojo. Existen múltiples usos del suelo cerca de los usos propuestos, tales como residencial, institucional, recreativo y comercial. Se recopilaron datos de tráfico durante un día laborable típico y un día de fin de semana, ya que el proyecto se ubicará en una zona turística.

La propiedad limita al norte con el mar Caribe y el canal de Boquerón, y al sur, este y oeste con urbanizaciones residenciales unifamiliares y multifamiliares, zonas sin urbanizar y la PR-
301. El proyecto propuesto tendrá tres accesos (principal, secundario y acceso BOH), el acceso principal será a través de la PR-301 Km 5.2, el acceso secundario será a través de una nueva vía de acceso desde la PR-301 Km 7.5, y el acceso BOH será a través del Camino Monte Carlo, que terminará en el proyecto.

El objetivo principal del estudio fue determinar el impacto que el proyecto propuesto tendrá en la capacidad de tráfico del área de influencia. El estudio se preparó siguiendo los requisitos establecidos por la PRHTA en sus *«Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Accesos y Tránsito para Puerto* Rico» (PRHTA, 2004) y siguiendo los requisitos de la PRHTA establecidos en la carta de fecha 11 de julio de 2025.

Los recuentos de movimientos de giro se recogieron durante períodos de 14 horas en un día laborable típico y un día típico de fin de semana durante el año del estudio (jueves 27 de abril de 2023 y sábado 29 de abril de 2023, y se repitieron el jueves 5 de septiembre de 2024 y el sábado 14 de septiembre de 2024). Se recopilaron recuentos de tráfico adicionales en cuatro nuevas intersecciones (intersecciones A a D, tal y como se describen en el informe), que se recopilaron el jueves 28 de agosto y el sábado 6 de septiembre de 2025. Las horas punta de cada recuento se identifican en los conjuntos de datos sin procesar del apéndice A. La tabulación de los datos sin procesar, los totales de vehículos y los totales por hora se incluye en el apéndice A.

De acuerdo con los requisitos de la PRHTA, se analizaron seis (6) escenarios: condiciones actuales (2023), año de apertura de la fase I (2027), año de apertura de la fase II (2028), año de apertura de la fase III (2029), año de apertura de la fase IV (2030) y año de diseño (2040). Los modelos se desarrollaron utilizando Synchro.

Tras realizar el estudio de impacto del tráfico para el proyecto propuesto, se llegaron a las siguientes conclusiones:

- Las intersecciones analizadas funcionan bien con LOS A y LOS B durante las horas punta (días laborables y fines de semana) en las condiciones actuales.
- Faltan marcas en el pavimento (incluida la barra de parada).
- Faltan señales de tráfico reglamentarias.
- Faltan barreras en los bordes de la carretera.
- Falta iluminación, especialmente en las intersecciones.
- Faltan señales de tráfico de advertencia.
- El pavimento se encuentra en malas condiciones en algunos tramos de la carretera.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES E ES

Tras evaluar la red de carreteras existente dentro del área de influencia, se recomienda el proyecto propuesto. El estudio de impacto del tráfico reveló que, una vez completado el proyecto y teniendo en cuenta todas las recomendaciones de mitigación (mejoras geométricas en las intersecciones y tramos de carretera), el área de influencia funcionará en general de manera similar a las condiciones actuales, manteniendo las condiciones operativas actuales. Se considera que todas las medidas de mitigación fuera del emplazamiento se completarán durante la fase I.

Se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Proporcionar marcas en el pavimento dentro de los límites del proyecto (incluida la intersección de la PR-301 y Camino Monte Carlo).
- Proporcionar las señales de tráfico correspondientes (de advertencia y reglamentarias) dentro de los límites del proyecto (incluida la intersección de la PR-301 y Camino Monte Carlo).
- Proporcionar una señal de alto reglamentaria y una barra de alto en los carriles de salida del proyecto propuesto para controlar el tráfico de salida en los tres accesos (incluida la intersección de la PR-301 y Camino Monte Carlo).
- Proporcione dos (2) carriles de entrada y dos (2) carriles de salida al proyecto en el acceso principal.
- La acumulación de los carriles de entrada antes de cualquier control de acceso será de al menos 100 metros (para un total de 200 metros entre ambos carriles de entrada).
- La geometría propuesta para la intersección 4 incluirá una intersección en T elevada, con carriles exclusivos para girar a la derecha en la aproximación sur de la PR-301 y en la aproximación este de la PR-3301.
- La geometría propuesta para la intersección 3 incluirá una rotonda de un solo carril (carril circular), con giros a la derecha exclusivos en los accesos de la PR-301 en dirección norte y oeste.
- El acceso principal al proyecto propuesto incluirá una intersección en T alta con carril de aceleración (con una longitud de almacenamiento de 60 metros) y carril de desaceleración (con una longitud de almacenamiento de 60 metros) en la PR-301, y dos carriles de entrada y dos carriles de salida del emplazamiento.
- El acceso secundario incluirá una intersección en T.
- El acceso BOH formará una intersección en T entre el final de Camino Monte Carlo y la calle local del proyecto.
- La intersección B (PR-100 con PR-101 Oeste) tendrá dos carriles de paso en los accesos norte y sur. Esto requerirá el reacondicionamiento de la señalización horizontal existente, que tiene arcenes anchos para incluir los dos carriles.
- La ampliación de la PR-100 como parte del proyecto AC-010029 será realizada por terceros.

CERTIFICACIÓN DE TRABAJOS E ES

Certifico que la información aquí presentada es verdadera, precisa y completa, y que fue obtenida y analizada utilizando las mejores prácticas y criterios de la Autoridad de Carreteras y Transportes de Puerto Rico y su Área de Ingeniería y Operaciones de Tráfico.

Vanessa Amado, doctora, ingeniera profesional, número de licencia 20887

Apéndice A: Datos brutos de recuentos de tráfico (intervalos de 15 minutos)

Nombre del archivo:	INT 1 - PR-100 con PR-301
Fecha de inicio:	Sábado, 29 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	8:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			10	1
6:15	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			15	2
6:30	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			12	3
6:45	10	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0			21	5
7:00	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0			18	6
7:15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0			26	7
7:30	19	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	4	0	17		44	10
7:45	15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	14		34	12
8:00	11	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	14		3	13
8:15	18	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	3		15		4	15
8:30	23	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3		13		4	15
8:45	27	1	5	0	0	3	1	0	0	1	3	0	1				5	17
9:00	24	1	1	0	3	3	0	0	0	1	1	0	1		11		4	16
9:15	19	0	0	0	2	6	0	0	0	0	1	0	1		14		4	19
9:30	19	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0	1		26		5	19
9:45	33	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0		22		5	20
10:00	26	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0			16		4	20
10:15	33	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0			24		6	22
10:30	27	1	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0			19		5	23
10:45	29	0	0	1	0	2	0	0	0	2	5	0			14		5	22
11:00	31	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4	1	31		71	249
11:15	34	0	1	0	1	1	0	0	0	2	1	0	0	0	26		69	252
11:30	32	2	2	0	0	2	0	0	0	1	3	0	3	0	25		70	265
11:45	33	1	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	1	23		68	278
12:00	18	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0		18		4	24
12:15	24	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	3		25		5	23
12:30 p.m.	38	1	2	1	0	0	1	0	1	2	3	0	1		32		8	25
12:45 p.m.	33	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		25		6	24
1:00 p.m.	19	0	0	0	3	2	0	0	1	0	0	0			34		6	26
1:15 p.m.	24	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0			20		5	26
1:30 p.m.	32	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0			21		5	23
1:45 p.m.	21	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0			30		5	22
2:00 p.m.	36	2	1	0	0	3	0	0	0	1	1	0			23		7	23
2:15 p.m.	35	0	0	0	0	4	0	0	0	0	5	0			31		7	26
2:30 p.m.	15	1	2	0	1	2	0	0	0	2	1	0			21		4	25
2:45 p.m.	19	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0			26		5	25
3:00 p.m.	29	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0			21		5	24
3:15 p.m.	34	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0			26		6	22
3:30 p.m.	21	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0			22		4	22
3:45 p.m.	21	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0			36		6	22
4:00 p.m.	28	0	0	1	1	0	0	0	0	2	4	0			21		5	22
4:15 p.m.	23	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0			36		6	22
4:30 p.m.	31	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	25		61	24
4:45 p.m.	26	0	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3	2	22		60	24
5:00 p.m.	24	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	1	0	32		6	24
5:15 p.m.	23	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1		32		6	24
5:30 p.m.	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1		23		4	22
5:45 p.m.	21	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0		18		4	21
6:00 p.m.	15	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0		32		5	20
6:15 p.m.	26	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0		31		6	20
6:30 p.m.	27	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1		25		5	21
6:45 p.m.	17	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0			22		4	21
7:00 p.m.	20	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0			32		5	21
7:15 p.m.	16	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0			25		4	20
7:30 p.m.	17	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0			26		5	19
7:45 p.m.	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0			22		4	19

Nombre del archivo:	INT 1 - PR-100 con PR-301
Fecha de inicio:	Sábado, 29 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	8:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	3	0	5	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	10			23	2
6:15	4	0	7	0	1	18	0	0	0	0	0	0	0	18			51	7
6:30	1	0	4	0	3	21	0	0	0	0	0	0	0				46	11
6:45	3	0	8	0	5	20	0	0	0	0	0	0	0	26			64	17
7:00	2	0	5	0	8	24	0	0	0	0	0	0	0	24			66	22
7:15	4	0	12	0	6	22	0	0	0	0	0	0	0	29			77	24
7:30	5	0	15	0	12	29	0	0	0	0	0	0		33			103	31
7:45	8	0	7	0	13	37	0	0	0	0	0	0		30			100	34
8:00	4	0	8	0	13	43	0	0	0	0	0	0		41			116	39
8:15	9	0	10	0	12	46	0	0	0	0	0	0		27			109	42
8:30	13	0	14	0	10	57	0	0	0	0	0	0		33	10		137	46
8:45	13	0	20	0	11	51	0	0	0	0	0	0		35			132	49
9:00	12	0	16	0	8	60	0	0	0	0	0	0		56			151	53
9:15	9	0	19	0	9	40	0	0	0	0	0	0		46			131	55
9:30	8	0	13	0	25	72	0	0	0	0	0	0		48			172	59
9:45	11	0	21	1	12	45	0	0	0	0	0	0		52			150	61
10:00	12	0	17	0	13	65	0	0	0	0	0	0		50			162	61
10:15	14	0	22	0	22	55	0	0	0	0	0	0		59			172	65
10:30	9	0	25	0	13	58	0	0	0	0	0	0		74	13		192	67
10:45	17	0	20	0	10	77	0	0	0	0	0	0		73			202	72
11:00	10	0	23	0	22	69	0	0	0	0	0	0		66	13		203	76
11:15	13	0	25	0	26	75	0	0	0	0	0	0	0	64			203	80
11:30	11	0	24	0	20	82	0	0	0	0	0	0	0	74			211	83
11:45	4	0	35	0	19	83	0	1	0	0	0	0		91			240	86
12:00	5	0	18	0	9	78	0	0	0	0	0	0		87			200	87
12:15 p.m.	10	0	18	0	20	68	0	0	0	0	0	0		82	13		211	87
12:30 p.m.	14	0	31	0	25	99	0	0	0	0	0	0		74	12		255	91
12:45 p.m.	11	0	24	0	23	53	0	0	0	0	0	0		83			202	87
1:00 p.m.	8	0	14	0	24	71	0	0	0	0	0	0		85	11		213	88
1:15 p.m.	5	0	21	0	15	76	0	0	0	0	0	0		90			219	88
1:30 p.m.	7	0	27	0	17	82	0	0	0	0	0	0	0	102	7		242	87
1:45 p.m.	9	0	13	0	25	85	0	0	0	0	0	0	0	101	12		246	91
2:00	21	0	20	0	17	70	0	0	0	0	0	0	0	95	9		232	93
2:15	15	0	31	0	22	59	0	0	0	0	0	0	0	102	13		242	96
2:30 p.m.	7	0	14	0	15	88	0	0	0	0	0	0		86			219	93
2:45 p.m.	5	0	17	0	27	85	0	0	0	0	0	0		79			227	91
3:00 p.m.	8	0	22	0	19	60	0	0	0	0	0	0		86			202	88
3:15 p.m.	7	0	29	0	21	69	0	0	0	0	0	0		68			198	84
3:30 p.m.	4	0	15	1	14	69	0	0	0	0	0	0		81			199	82
3:45 p.m.	5	0	20	0	31	64	0	0	0	0	0	0		74			199	79
4:00 p.m.	7	0	25	2	17	63	0	0	0	0	0	0		74			199	79
4:15 p.m.	8	0	20	0	24	70	0	0	0	0	0	0		74	12		200	80
4:30 p.m.	5	0	29	0	23	70	0	0	0	0	0	0	0	84			219	81
4:45 p.m.	9	0	22	0	15	68	0	0	0	0	0	0	0	72	14		200	81
5:00 p.m.	10	0	17	0	26	58	0	0	0	0	0	0		59			176	80
5:15 p.m.	7	0	18	0	21	73	0	0	0	0	0	0		60			186	78
5:30 p.m.	6	0	14	0	17	62	0	0	0	0	0	0		86			195	75
5:45 p.m.	9	0	17	0	16	68	0	0	0	0	0	0		90			209	76
6:00 p.m.	7	0	10	0	21	75	0	0	0	0	0	0		84	14		211	80
6:15 p.m.	6	0	23	0	29	65	0	0	0	0	0	0		69			199	81
6:30 p.m.	8	0	22	0	22	71	0	0	0	0	0	0		56			186	80
6:45 p.m.	6	0	13	0	22	86	0	0	0	0	0	0		54			188	78
7:00 p.m.	5	0	16	0	23	80	0	0	0	0	0	0		59	14		197	76
7:15 p.m.	7	0	15	0	21	79	0	0	0	0	0	0		81			212	78
7:30 p.m.	8	0	13	0	23	98	0	0	0	0	0	0		64	11		217	81
7:45 p.m.	4	0	12	0	11	72	0	0	0	0	0	0		42	13		154	78

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_1(1)_WEEKEND, PR-301 con PR-100
Fecha de inicio:	Sábado, 14 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	0	7	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]		15	1[illegible]
6:15	6	0	7	0	4	17	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]		34	4[illegible]
6:30	3	0	7	0	3	20	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]		34	8[illegible]
6:45	4	0	6	0	7	12	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]		36	11[illegible]
7:00	1	0	13	0	4	20	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]		44	14[illegible]
7:15	3	0	10	0	5	39	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]		59	17[illegible]
7:30	10	0	9	0	10	32	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]		64	20[illegible]
7:45	14	0	10	0	15	32	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]		7[illegible]	24[illegible]
8:00	6	0	5	0	7	40	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]		6[illegible]	25[illegible]
8:15	10	0	6	0	11	40	0	1	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]		7[illegible]	27[illegible]
8:30	7	0	11	0	12	51	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]		8[illegible]	29[illegible]
8:45	17	0	11	0	10	46	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		8[illegible]	30[illegible]
9:00 a.m.	9	0	14	0	9	44	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		8[illegible]	32[illegible]
9:15	6	0	23	0	8	46	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		8[illegible]	34[illegible]
9:30	12	0	17	0	17	59	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		11[illegible]	37[illegible]
9:45	12	0	13	0	16	41	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		8[illegible]	37[illegible]
10:00	9	0	20	0	10	48	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		9[illegible]	38[illegible]
10:15	5	0	15	0	12	53	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		9[illegible]	38[illegible]
10:30	3	0	15	0	13	48	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		8[illegible]	35[illegible]
10:45	4	0	20	0	16	55	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		10[illegible]	36[illegible]
11:00	9	0	16	0	15	51	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		10[illegible]	37[illegible]
11:15	7	0	18	0	14	66	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]		11[illegible]	39[illegible]
11:30	14	0	20	0	26	67	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	11		13[illegible]	45[illegible]
11:45	8	0	23	1	22	56	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]		11[illegible]	46[illegible]
12:00	4	0	21	0	16	69	0	0	0	0	0	0	0		[illegible]		12[illegible]	48[illegible]
12:15 p.m.	12	0	26	0	21	51	0	0	0	0	0	0	0	0	11		121	492
12:30	9	0	24	0	8	55	0	0	0	0	0	0	0	0	12		109	463
12:45	7	0	21	0	19	58	0	0	0	0	0	0	0	0	2		107	457
1:00	8	0	16	0	17	50	0	0	0	0	0	0	0	0	8		99	436
1:15 p.m.	7	0	24	0	16	52	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	11		11[illegible]	42[illegible]
1:30 p.m.	2	0	22	0	13	58	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		10[illegible]	41[illegible]
1:45 p.m.	4	0	19	0	17	62	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	15		11[illegible]	42[illegible]
2:00 p.m.	4	0	18	0	16	54	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		9[illegible]	42[illegible]
2:15 p.m.	9	0	24	0	16	56	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	15		12[illegible]	43[illegible]
2:30 p.m.	12	0	27	0	23	34	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		10[illegible]	43[illegible]
2:45 p.m.	4	0	28	0	26	59	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	16		12[illegible]	44[illegible]
3:00 p.m.	11	0	23	0	23	49	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	13		12[illegible]	47[illegible]
3:15 p.m.	7	0	19	0	21	52	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		10[illegible]	45[illegible]
3:30 p.m.	6	0	21	0	27	55	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11		12[illegible]	47[illegible]
3:45 p.m.	5	0	18	0	30	58	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		12[illegible]	46[illegible]
4:00 p.m.	6	0	17	0	17	59	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		10[illegible]	44[illegible]
4:15 p.m.	8	0	14	0	21	66	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		11[illegible]	46[illegible]
4:30 p.m.	3	0	20	0	19	56	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]		10[illegible]	44[illegible]
4:45 p.m.	6	0	16	0	14	45	0	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]		9[illegible]	41[illegible]
5:00 p.m.	7	0	25	0	14	49	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	13		10[illegible]	41[illegible]
5:15 p.m.	7	0	18	1	24	63	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	11		12[illegible]	42[illegible]
5:30 p.m.	4	0	17	0	20	59	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	[illegible]		10[illegible]	42[illegible]
5:45 p.m.	6	0	19	0	18	43	0	0	0	0	0	0	0	[illegible]	11		9[illegible]	43[illegible]

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_1(2)_WEEKEND, PR-301 con PR-100
Fecha de inicio:	Sábado, 14 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
6:15	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0			17	2
6:30	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			14	3
6:45	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0			22	6
7:00	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0			25	7
7:15	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0			20	8
7:30	16	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	2	0	10		33	10
7:45	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	18		44	12
8:00	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0			21	11
8:15	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	3	0	13		37	13
8:30	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	2	0	14		35	13
8:45	25	3	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	12		44	13
9:00	21	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	12		39	15
9:15	24	2	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	1	0	11		43	16
9:30	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	3	0	20		52	17
9:45	20	1	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	2	0	22		52	18
10:00	26	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3	0	1	0	15		48	19
10:15	18	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	16		38	19
10:30	17	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	17		38	17
10:45	24	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	20		48	17
11:00	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	5	0	17		47	17
11:15	25	2	0	1	0	0	0	0	0	5	2	0	5	0	18		58	19
11:30	29	3	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	3	0	32		73	22
11:45	28	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	24		61	23
12:00	26	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	22		54	24
12:15 p.m.	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	27		68	25
12:30 p.m.	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5	0	16		53	23
12:45 p.m.	24	2	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	4	0	26		63	23
1:00 p.m.	20	1	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	3	0	20		51	23
1:15 p.m.	28	1	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	3	0	25		63	23
1:30 p.m.	23	4	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	19		50	22
1:45 p.m.	21	4	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0	25		60	22
2:00 p.m.	20	5	0	0	0	0	0	0	0	5	3	0	1	0	21		55	22
2:15 p.m.	33	4	3	1	3	0	0	0	0	4	0	0	5	3	25		81	246
2:30 p.m.	34	4	2	1	3	3	0	0	0	4	4	0	4	3	25		89	285
2:45 p.m.	30	3	3	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	4	33		80	305
3:00 p.m.	28	4	4	0	3	1	0	0	0	2	2	0	1	1	31		80	330
3:15 p.m.	22	1	0	1	0	0	0	0	0	3	3	0	3	0	27		59	307
3:30 p.m.	25	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	32		68	284
3:45 p.m.	18	5	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	31		68	272
4:00 p.m.	21	3	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	16		47	239
4:15 p.m.	18	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	28		52	233
4:30 p.m.	23	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	22		47	214
4:45 p.m.	23	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	2	0	21		50	198
5:00 p.m.	29	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	24		61	210
5:15 p.m.	25	4	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	0	32		66	224
5:30 p.m.	21	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	24		52	230
5:45 p.m.	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	23		51	231

Nombre del archivo:	INT 1 - PR-100 con PR-301
Fecha de inicio:	Jueves, 27 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	8:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	9	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	15	1
6:15	10	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	15	3
6:30	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	13	0	36	6
6:45	35	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	52	118
7:00	29	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	2	1	21	0	59	162
7:15	34	0	1	0	3	2	0	0	0	1	0	0	1	1	29	0	72	219
7:30	27	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	47	230
7:45	21	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2	1	16	0	4	22
8:00	20	1	1	0	1	1	0	0	0	0	2	0	3	1	13	0	4	20
8:15	19	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	15	0	3	17
8:30	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	10	0	3	15
8:45	17	1	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	3	14
9:00	22	1	0	0	1	2	0	0	0	3	1	0	1	0	1	0	4	14
9:15 a.m.	15	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	13	0	3	13
9:30	15	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	4	14
9:45	22	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	12	0	4	15
10:00	18	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	13	0	3	15
10:15	19	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	1	13	0	3	15
10:30	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	24	0	4	16
10:45	21	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	17	0	4	16
11:00	14	0	1	0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	19	0	3	16
11:15	26	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	1	19	0	5	18
11:30	19	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0	0	17	0	4	17
11:45	15	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	1	0	21	0	4	17
12:00	22	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	17	0	4	18
12:15 p.m.	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	12	0	3	16
12:30 p.m.	29	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	17	0	5	17
12:45 p.m.	15	1	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	13	0	3	16
1:00 p.m.	16	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	19	0	4	16
1:15 p.m.	17	0	1	0	1	0	0	0	0	1	2	0	1	0	14	0	4	17
1:30 p.m.	23	0	0	0	1	3	0	0	1	0	4	0	0	0	13	0	4	16
1:45 p.m.	21	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	25	0	5	18
2:00 p.m.	15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	36	0	5	19
2:15 p.m.	19	0	1	0	1	1	0	0	0	1	3	0	0	1	36	0	6	21
2:30 p.m.	25	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	2	27	0	59	229
2:45 p.m.	34	1	1	0	1	4	0	0	0	0	1	0	0	1	16	0	59	236
3:00	22	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	1	0	33	0	60	238
3:15	25	3	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	3	0	33	0	69	247
3:30 p.m.	17	1	3	0	0	3	0	0	1	2	1	0	0	0	17	0	4	23
3:45 p.m.	25	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	21	0	5	23
4:00 p.m.	25	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	26	0	5	23
4:15 p.m.	19	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	31	0	5	21
4:30 p.m.	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	24	0	4	21
4:45 p.m.	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	18	0	4	19
5:00 p.m.	16	1	2	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	20	0	4	18
5:15 p.m.	28	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	5	18
5:30 p.m.	22	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	23	0	5	18
5:45 p.m.	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	21	0	4	19
6:00 p.m.	17	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	23	0	4	19
6:15 p.m.	10	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	3	18
6:30 p.m.	11	1	1	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	25	0	4	17
6:45 p.m.	16	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	23	0	4	17
7:00 p.m.	14	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	18	0	3	16
7:15 p.m.	18	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	3	15
7:30 p.m.	17	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	3	14
7:45 p.m.	19	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	3	13

Nombre del archivo:	INT 1 - PR-100 con PR-301
Fecha de inicio:	Jueves, 27 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	8:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	3	0	7	0	3	19	0	0	0	0	0	0	0	17			52	52
6:15	4	0	7	0	2	43	0	0	0	0	0	0	0	24			81	133
6:30	10	0	11	0	11	49	0	0	0	0	0	0	0	28			115	248
6:45	19	0	17	0	12	64	0	0	0	0	0	0	0	27	2		141	389
7:00	11	0	14	0	21	76	0	0	0	0	0	0	0	32	4		158	495
7:15	15	0	18	0	25	65	0	0	0	0	0	0	0	35	6		164	578
7:30	9	0	20	0	12	64	0	0	0	0	0	0	0	40	7		152	615
7:45	10	0	14	0	17	43	0	0	0	0	0	0	0	46	4		134	603
8:00	9	0	15	0	15	42	0	0	0	0	0	0	0	26	3		109	559
8:15	9	0	11	0	14	56	0	0	0	0	0	0	0	32	3		124	516
8:30	5	0	9	0	9	59	0	0	0	0	0	0	0	43	6		131	498
8:45	7	0	11	0	5	49	0	0	0	0	0	0	0	25	5		102	469
9:00	11	0	14	0	5	43	0	0	0	0	0	0	0	24	4		101	459
9:15	4	0	13	0	6	40	0	0	0	0	0	0	0	36	6		105	441
9:30	6	0	11	0	14	52	0	0	0	0	0	0	0	41	6		130	442
9:45	7	0	18	0	13	49	0	0	0	0	0	0	0	53	3		143	483
10:00	1	0	18	0	11	38	0	0	0	0	0	0	0	36	3		107	488
10:15	8	0	15	0	11	31	0	0	0	1	0	0	0	43	5		113	496
10:30	7	0	17	0	20	45	0	0	0	1	0	0	0	43	5		138	500
10:45	7	0	16	0	10	54	0	0	0	0	0	0	0	47	6		140	491
11:00	57	0	10	0	10	58	0	0	0	0	0	0	0	43	5		183	571
11:15	5	0	22	0	15	52	0	0	0	0	0	0	0	41	4		139	607
11:30	11	0	10	0	16	55	0	0	0	0	0	0	0	38	4		134	604
11:45	7	0	13	0	17	38	0	0	0	0	0	0	0	52	5		132	596
12:00	3	0	19	0	13	50	0	0	0	0	0	0	0	48	7		140	548
12:15 p.m.	10	0	14	0	15	47	0	0	0	0	0	0	0	37	3		126	531
12:30 p.m.	5	0	24	0	10	46	0	0	0	0	0	0	0	38	6		129	526
12:45 p.m.	8	0	7	0	9	46	0	0	0	0	0	0	0	47	5		122	516
1:00 p.m.	4	0	14	0	22	51	0	0	0	0	0	0	0	64	5		161	533
1:15 p.m.	6	0	12	0	13	49	0	0	0	0	0	0	0	50	4		134	546
1:30 p.m.	9	0	21	0	12	47	0	0	0	0	0	0	0	44	4		137	554
1:45 p.m.	5	0	17	0	17	41	0	0	0	0	0	0	0	48	11		139	571
2:00 p.m.	2	0	15	0	34	58	0	0	0	0	0	0	0	56	4		172	583
2:15 p.m.	8	0	14	0	23	70	0	0	0	0	0	0	0	56	10		181	630
2:30 p.m.	5	0	22	0	18	62	0	0	0	0	0	0	0	63	11		181	674
2:45 p.m.	8	0	30	0	11	55	0	0	0	0	0	0	0	47	9		160	695
3:00 p.m.	13	0	19	0	22	55	0	0	0	0	0	0	0	82	13		204	726
3:15 p.m.	15	0	8	0	25	46	0	0	0	1	0	0	0	70	12		176	721
3:30 p.m.	9	0	12	0	16	33	0	0	0	1	0	0	0	48	4		122	662
3:45 p.m.	7	0	22	0	17	42	0	0	0	1	0	0	0	52	16		157	653
4:00 p.m.	5	0	21	0	13	36	0	0	0	1	0	0	0	64	14		153	602
4:15 p.m.	5	0	15	0	23	36	0	0	0	1	0	0	0	58	10		142	573
4:30 p.m.	7	0	12	0	17	47	0	0	0	0	0	0	0	45	15		143	594
4:45 p.m.	3	0	18	0	13	38	0	0	0	0	0	0	0	66	7		145	588
5:00 p.m.	8	0	12	0	13	56	0	0	0	0	0	0	0	59	6		154	591
5:15 p.m.	7	0	22	0	12	50	0	0	0	0	0	0	0	62	10		163	603
5:30 p.m.	9	0	16	0	15	50	0	0	0	0	0	0	0	60	11		161	625
5:45 p.m.	5	0	17	0	12	43	0	1	0	0	0	0	0	49	13		140	620
6:00 p.m.	8	0	13	0	18	36	0	0	0	0	0	0	0	51	9		135	598
6:15 p.m.	0	0	9	0	18	51	0	0	0	0	0	0	0	48	10		136	572
6:30 p.m.	6	0	8	0	15	27	0	0	0	0	0	0	0	37	6		101	512
6:45 p.m.	4	0	14	0	12	29	0	0	0	0	0	0	0	42	15		116	488
7:00 p.m.	5	0	10	0	10	45	0	0	0	0	0	0	0	42	9		121	474
7:15 p.m.	6	0	13	0	7	31	0	0	0	0	0	0	0	40	9		106	448
7:30 p.m.	6	0	13	0	10	23	0	0	0	0	0	0	0	21	6		79	416
7:45 p.m.	4	0	14	0	6	15	0	0	0	0	0	0	0	38	4		81	383

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_1(1), PR-301 con PR-100
Fecha de inicio:	Jueves, 5 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	3	0	6	0	7	31	0	0	0	0	0	0	0	14			61	61
6:15	7	0	10	0	3	35	0	0	0	0	0	0	0	15			71	132
6:30	16	0	12	0	5	56	0	0	0	0	0	0	0	23			113	245
6:45	11	0	13	0	11	81	0	0	0	0	0	0	0	25			144	388
7:00	20	0	10	0	18	91	0	0	0	0	0	0	0	33			175	503
7:15	16	0	12	0	16	79	0	0	0	0	0	0	0	42			168	600
7:30	10	0	20	0	12	56	0	0	0	0	0	0	0	40			147	634
7:45 a.m.	6	0	20	0	18	40	0	0	0	0	0	0	0	49	11		144	634
8:00	7	0	13	0	10	27	0	0	0	0	0	0	0	33			99	556
8:15	5	0	8	0	10	56	0	0	0	0	0	0	0	32			115	507
8:30	12	0	8	0	4	41	0	0	0	0	0	0	0	33			100	466
8:45	3	0	8	0	6	36	0	0	0	0	0	0	0	37			90	416
9:00	4	0	12	0	6	47	0	0	0	0	0	0	0	36			105	423
9:15	11	0	11	0	8	42	0	0	0	0	0	0	0	38			115	423
9:30	5	0	8	0	8	45	0	0	0	0	0	0	0	26			99	416
9:45	0	0	11	0	8	38	0	0	0	0	0	0	0	27			84	400
10:00	5	0	7	0	11	48	0	0	0	0	0	0	0	42			113	416
10:15	6	0	16	0	11	41	0	0	0	0	0	0	0	37			111	416
10:30	7	0	19	0	14	46	0	0	0	0	0	0	0	30			123	442
10:45	9	0	12	0	8	42	0	0	0	0	0	0	0	40			113	469
11:00	6	0	19	0	12	46	0	0	0	0	0	0	0	38			128	476
11:15	9	0	14	0	16	48	0	0	0	0	0	0	0	45			140	502
11:30	13	0	10	0	15	37	0	0	0	0	0	0	0	53			138	516
11:45	14	0	11	0	9	38	0	0	0	0	0	0	0	45	13		130	533
12:00	5	0	15	0	14	42	0	0	0	0	0	0	0	44			128	533
12:15 p.m.	10	0	15	0	13	41	0	0	0	0	0	0	0	42			123	526
12:30 p.m.	3	0	13	0	10	51	0	0	0	0	0	0	0	44			122	512
12:45 p.m.	6	0	16	0	14	46	0	0	0	0	0	0	0	36			122	500
1:00 p.m.	3	0	13	0	16	52	0	0	0	0	0	0	0	40			125	500
1:15 p.m.	8	0	11	0	17	43	0	0	0	0	0	0	0	53			136	515
1:30 p.m.	8	0	19	0	13	54	0	0	0	0	0	0	0	45			142	531
1:45 p.m.	10	0	18	0	19	60	0	0	0	0	0	0	0	50	11		168	576
2:00 p.m.	9	0	16	0	12	57	0	0	0	0	0	0	0	46	7		147	594
2:15 p.m.	8	0	16	0	16	51	0	0	0	0	0	0	0	44	4		139	597
2:30	4	0	17	0	15	40	0	0	0	0	0	0	0	74	10		160	614
2:45	7	0	24	0	23	49	0	0	0	0	0	0	0	63	13		179	625
3:00 p.m.	4	0	17	0	11	48	0	0	0	0	0	0	0	52	12		144	622
3:15 p.m.	10	0	19	0	15	35	0	0	0	0	0	0	0	47	14		139	618
3:30 p.m.	2	0	15	0	15	33	0	0	0	0	0	0	0	64	5		134	592
3:45 p.m.	8	0	18	0	14	36	0	0	0	0	0	0	0	45	10		131	544
4:00 p.m.	10	0	11	0	16	45	0	0	0	0	0	0	0	51	7		140	546
4:15 p.m.	8	0	18	0	15	51	0	0	0	0	0	0	0	54	0		154	559
4:30 p.m.	4	0	17	0	13	32	0	0	0	0	0	0	0	50	0		125	550
4:45 p.m.	4	0	20	0	11	33	0	0	0	0	0	0	0	39	9		116	539
5:00 p.m.	5	0	12	0	16	33	0	0	0	0	0	0	0	65	0		131	534
5:15 p.m.	7	0	9	0	12	38	0	0	0	0	0	0	0	45	16		127	503
5:30 p.m.	2	0	8	0	8	26	0	0	0	0	0	0	0	40	3		87	469
5:45 p.m.	3	0	16	0	12	37	0	0	0	0	0	0	0	41	0		117	470

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_1(2), PR-301 con PR-100
Fecha de inicio:	Jueves, 5 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		14	1
6:15	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3		21	3
6:30	28	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	6		36	7
6:45	24	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	12		39	11
7:00	24	1	0	0	2	6	1	1	0	5	6	0	2	1	18		67	163
7:15	26	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	20		50	192
7:30	27	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	1	0	22		55	211
7:45	25	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4	2	25		58	230
8:00	19	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	13		40	20
8:15	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	16		33	18
8:30	19	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0	10		34	16
8:45	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	10		23	13
9:00	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		0	0		23	11
9:15	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0		0	14		38	11
9:30	12	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	11		27	11
9:45	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		0	0		21	10
10:00	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0		0	14		29	11
10:15	26	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	14		44	12
10:30	21	1	0	1	0	0	0	0	0	3	2	0		0	16		48	14
10:45	20	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		0	10		38	15
11:00	24	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0		0	16		47	17
11:15	22	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	0	20		47	17
11:30	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	21		41	17
11:45	22	2	0	0	0	0	0	0	0	3	5	0	4	0	18		54	19
12:00	18	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	19		43	19
12:15	24	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	17		47	19
12:30	13	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0	14		32	17
12:45 p.m.	20	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	18		44	16
1:00 p.m.	15	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	19		41	16
1:15 p.m.	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	21		45	16
1:30 p.m.	20	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	16		42	17
1:45 p.m.	28	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		0	29		60	18
2:00 p.m.	25	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0		0	18		48	19
2:15 p.m.	21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	19		48	19
2:30 p.m.	20	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	22		47	20
2:45 p.m.	28	2	1	0	0	2	0	0	0	0	2	0	5	1	31		72	21
3:00	20	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	21		49	21
3:15	23	2	1	0	1	4	0	0	0	5	5	0	3	2	25		72	24
3:30 p.m.	16	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		0	15		40	23
3:45 p.m.	24	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0		0	26		52	21
4:00 p.m.	13	1	0	1	0	0	0	0	0	1	7	0		0	21		48	21
4:15 p.m.	23	1	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0		0	26		51	18
4:30 p.m.	20	3	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0	19		47	19
4:45 p.m.	20	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	16		43	18
5:00 p.m.	16	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	24		46	18
5:15 p.m.	14	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	4	0	24		46	18
5:30 p.m.	10	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	11		25	16
5:45 p.m.	18	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	19		42	15

Nombre del archivo:	INT 2 - PR-301 con PR-303
Fecha de inicio:	Sábado, 29 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	8:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	0	0	0	0	8	1	0	2	0	2	0	1	6			20	2
6:15	0	0	0	0	0	12	3	0	4	0	0	0	1	16			3	5
6:30	0	0	0	0	0	6	2	0	2	0	0	0	3	15			2	8
6:45	0	0	0	0	0	24	3	1	3	0	4	0	3	17			5	13
7:00	0	0	0	0	0	19	3	0	2	0	3	0	0	29			5	17
7:15	0	0	0	0	0	25	5	0	10	0	5	0	4	22			7	21
7:30	0	0	0	0	0	35	4	0	4	0	10	0	1	32			8	26
7:45	0	0	0	0	0	28	4	0	8	0	4	0	4	42			9	30
8:00	0	0	0	0	0	31	2	0	10	0	6	0	4	39			9	33
8:15	0	0	0	0	0	24	5	1	8	0	4	0	6	38			8	35
8:30	0	0	0	0	0	31	3	0	6	0	6	0	6	50			10	37
8:45	0	0	0	0	0	51	6	0	3	0	7	0	3	47			11	39
9:00	0	0	0	0	0	52	5	0	10	0	7	0	6	56			13	44
9:15	0	0	0	0	0	58	8	1	6	0	9	0	1	41			13	48
9:30	0	0	0	0	0	49	7	0	10	0	10	0	6	76			15	54
9:45	0	0	0	0	0	53	6	0	5	0	11	0	1	52			13	56
10:00	0	0	0	0	0	63	3	0	6	0	8	0	12	63			15	57
10:15	0	0	0	0	0	70	9	0	7	0	25	0	11	53			17	62
10:30	0	0	0	0	0	70	8	0	7	0	19	0	11	60			17	64
10:45	0	0	0	0	0	75	7	0	7	0	14	0	1	75			18	69
11:00	0	0	0	0	0	69	6	0	10	0	26	0	12	64			18	72
11:15	0	0	0	0	0	84	6	1	7	0	16	0	19	76			20	75
11:30	0	0	0	0	0	71	14	0	7	0	20	0	14	85			21	79
11:45	0	0	0	0	0	92	5	0	12	0	25	0	13	72			21	82
12:00	0	0	0	0	0	80	11	0	15	0	15	0	20	69			21	84
12:15 p.m.	0	0	0	0	0	86	9	0	12	0	14	0	13	74			20	84
12:30 p.m.	0	0	0	0	0	91	8	0	13	0	16	0	11	76			21	85
12:45 p.m.	0	0	0	0	0	84	11	0	11	0	16	0	13	63			19	83
1:00 p.m.	0	0	0	0	0	86	7	1	6	0	21	0	14	70			20	82
1:15 p.m.	0	0	0	0	0	88	5	2	13	0	22	0	14	65			21	82
1:30 p.m.	0	0	0	0	0	120	9	1	12	0	11	0	14	78			24	85
1:45 p.m.	0	0	0	0	0	102	10	0	10	0	23	0	10	83	0		239	899
2:00 p.m.	0	0	0	0	0	103	7	0	16	0	16	0	11	68	0		221	915
2:15 p.m.	0	0	0	0	0	95	4	0	14	0	19	0	10	61	0		203	908
2:30 p.m.	0	0	0	0	0	95	13	0	13	0	20	0	17	94	0		252	915
2:45 p.m.	0	0	0	0	0	87	11	1	1	0	15	0	17	77	0		217	893
3:00 p.m.	0	0	0	0	0	84	17	0	11	0	14	0	14	72	0		212	884
3:15 p.m.	0	0	0	0	0	81	8	0	0	0	12	0	13	68	0		190	871
3:30 p.m.	0	0	0	0	0	78	14	0	12	0	13	0	0	70	0		195	814
3:45 p.m.	0	0	0	0	0	77	13	0	11	0	16	0	11	72	0		200	791
4:00 p.m.	0	0	0	0	0	81	6	0	0	0	0	0	16	61	0		177	762
4:15 p.m.	0	0	0	0	0	76	11	0	1	0	24	0	15	77	0		214	788
4:30 p.m.	0	0	0	0	0	74	10	0	11	0	18	0	24	70	0		207	798
4:45 p.m.	0	0	0	0	0	88	11	0	16	0	16	0	11	73	0		215	813
5:00 p.m.	0	0	0	0	0	62	11	0	8	0	15	0	10	54	0		160	798
5:15 p.m.	0	0	0	0	0	54	6	1	8	0	16	0	17	94	0		196	778
5:30 p.m.	0	0	0	0	0	77	10	0	4	0	17	1	20	59	0		188	759
5:45 p.m.	0	0	0	0	0	74	10	0	14	0	8	0	17	74	0		197	741
18:00	0	0	0	0	0	96	3	0	9	0	15	0	20	71	0		214	798
6:15 p.m.	0	0	0	0	0	61	8	0	6	0	13	0	0	74	0		162	765
6:30 p.m.	0	0	0	0	0	78	9	0	9	0	17	0	27	90	0		230	809
6:45 p.m.	0	0	0	0	0	61	6	0	7	0	18	0	17	91	0		200	812
7:00 p.m.	0	0	0	0	0	49	6	0	5	0	9	0	18	73	0		160	759
7:15 p.m.	0	0	0	0	0	67	7	0	5	0	13	0	15	94	0		201	791
7:30 p.m.	0	0	0	0	0	83	4	0	4	0	11	0	1	90	0		201	762
7:45 p.m.	0	0	0	0	0	41	8	0	4	0	14	0	13	67	0		147	709

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_2_WEEKEND, PR-301 con PR-303
Fecha de inicio:	Sábado, 14 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	1	0	3	11	0	0	24	24
6:15	0	0	0	0	0	15	1	0	3	0	1	0	4	11	0	0	35	5
6:30	0	0	0	0	0	10	4	0	2	0	2	0	2	15	0	0	35	9
6:45	0	0	0	0	0	20	5	0	1	0	9	0	2	16	0	0	53	14
7:00	0	0	0	0	0	16	5	0	3	0	0	0	2	19	0	0	45	16
7:15	0	0	0	0	0	33	2	0	5	0	6	0	6	39	0	0	91	22
7:30	0	0	0	0	0	19	4	0	4	0	9	0	1	34	0	0	71	28
7:45	0	0	0	0	0	20	5	0	9	0	7	0	5	27	0	0	73	28
8:00	0	0	0	0	0	18	3	0	8	0	2	0	6	40	0	0	77	31
8:15	0	0	0	0	0	29	5	0	5	0	1	0	3	35	0	0	78	29
8:30	0	0	0	0	0	27	5	0	8	0	8	1	1	52	0	0	109	33
8:45	0	0	0	0	0	37	6	0	6	0	6	0	4	36	0	0	95	35
9:00	0	0	0	0	0	32	10	0	7	0	6	0	10	42	0	0	107	38
9:15	0	0	0	0	0	32	7	0	7	0	14	0	4	47	0	0	111	42
9:30	0	0	0	0	0	44	8	0	9	0	9	0	3	41	0	0	113	42
9:45	0	0	0	0	0	47	5	0	5	0	6	0	10	54	0	0	127	45
10:00	0	0	0	0	0	55	7	0	6	0	8	0	1	31	0	0	114	46
10:15	0	0	0	0	0	50	5	1	4	0	12	1	1	43	0	0	122	47
10:30	0	0	0	0	0	59	6	0	6	0	7	1	1	53	0	0	133	50
10:45	0	0	0	0	0	61	2	0	6	0	7	1	0	53	0	0	130	50
11:00	0	0	0	0	0	56	8	0	8	0	8	1	1	59	0	0	140	54
11:15	0	0	0	0	0	72	7	0	10	0	12	0	7	60	0	0	168	58
11:30	0	0	0	0	0	65	12	0	9	0	12	1	6	58	0	0	163	61
11:45	0	0	0	0	0	52	3	0	13	0	10	0	1	62	0	0	146	62
12:00	0	0	0	0	0	77	4	0	8	0	15	0	1	55	0	0	160	64
12:15	0	0	0	0	0	54	11	0	10	0	13	0	1	52	0	0	141	62
12:30 p.m.	0	0	0	0	0	61	11	0	8	0	12	1	11	43	0	0	146	60
12:45 p.m.	0	0	0	0	0	65	12	0	10	0	8	1	1	52	0	0	152	61
1:00 p.m.	0	0	0	0	0	65	7	0	8	0	14	1	14	41	0	0	149	59
1:15 p.m.	0	0	0	0	0	69	3	0	5	0	10	1	4	55	0	0	148	59
1:30 p.m.	0	0	0	0	0	67	6	0	14	0	13	1	0	50	0	0	150	60
1:45 p.m.	0	0	0	0	0	68	6	0	12	0	11	1	1	51	0	0	153	61
2:00 p.m.	0	0	0	0	0	67	10	0	11	0	10	1	16	55	0	0	169	63
2:15 p.m.	0	0	0	0	0	73	8	0	10	1	13	1	1	46	0	0	153	64
2:30 p.m.	0	0	0	0	0	78	8	0	5	0	15	1	12	61	0	0	179	669
2:45 p.m.	0	0	0	0	0	94	6	0	5	0	15	1	11	71	0	0	202	708
3:00 p.m.	0	0	0	0	0	70	9	0	6	0	10	1	10	51	0	0	156	695
3:15	0	0	0	0	0	68	8	0	5	0	19	1	9	63	0	0	172	709
3:30 p.m.	0	0	0	0	0	76	13	0	13	1	1	1	16	46	0	0	176	700
3:45 p.m.	0	0	0	0	0	72	8	0	11	1	14	1	11	61	0	0	173	681
4:00 p.m.	0	0	0	0	0	59	6	0	13	1	1	1	16	61	0	0	161	688
4:15 p.m.	0	0	0	0	0	60	9	0	1	1	1	1	1	65	0	0	159	672
4:30 p.m.	0	0	0	0	0	64	7	0	8	0	14	0	11	51	0	0	155	652
4:45 p.m.	0	0	0	0	0	54	7	0	5	0	8	0	14	57	0	0	145	626
5:00 p.m.	0	0	0	0	0	76	9	0	4	0	20	0	15	64	0	0	188	647
5:15 p.m.	0	0	0	0	0	74	7	0	8	0	8	0	14	61	0	0	172	668
5:30 p.m.	0	0	0	0	0	48	5	0	8	0	6	0	10	68	0	0	145	650
5:45 p.m.	0	0	0	0	0	47	19	0	6	0	7	0	7	44	0	0	130	630

Nombre del archivo:	INT 2 - PR-301 con PR-303
Fecha de inicio:	Jueves, 27 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	8:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	0	0	0	0	19	5	0	6	0	3	0	4	20	0	0	5	5
6:15	0	0	0	0	0	21	4	0	5	0	6	0	11	37	0	0	8	14
6:30	0	0	0	0	0	22	9	0	6	0	10	0	6	37	0	0	9	23
6:45	0	0	0	0	0	32	3	0	7	0	7	0	4	61	0	0	114	347
7:00	0	0	0	0	0	39	8	0	18	0	6	0	3	63	0	0	137	427
7:15	0	0	0	0	0	37	10	0	11	0	3	0	12	71	0	0	144	467
7:30	0	0	0	0	0	37	8	0	6	0	6	1	7	60	0	0	125	520
7:45	0	0	0	0	0	43	5	0	7	0	7	0	4	39	0	0	105	511
8:00	0	0	0	0	0	23	5	0	13	0	6	0	3	44	0	0	94	469
8:15	0	0	0	0	0	33	4	0	19	0	4	0	5	57	0	0	122	446
8:30	0	0	0	0	0	34	7	0	10	0	7	0	6	35	0	0	100	421
8:45	0	0	0	0	0	30	7	0	4	0	8	0	6	38	0	0	93	409
9:00	0	0	0	0	0	31	2	1	8	0	1	0	3	40	0	0	85	400
9:15	0	0	0	0	0	35	5	0	8	0	5	1	3	39	0	0	96	373
9:30	0	0	0	0	0	37	5	0	9	0	2	1	5	46	0	0	104	377
9:45	0	0	0	0	0	49	9	1	6	0	9	1	4	34	0	0	112	398
10:00	0	0	0	0	0	43	6	0	4	0	7	1	4	41	0	0	106	417
10:15	0	0	0	0	0	41	6	0	6	0	5	0	4	30	0	0	92	414
10:30	0	0	0	0	0	40	9	0	10	0	13	1	3	41	0	0	117	425
10:45	0	0	0	0	0	54	6	0	8	0	13	1	5	43	0	0	129	442
11:00	0	0	0	0	0	32	8	0	14	0	13	1	1	38	0	0	112	448
11:15	0	0	0	0	0	44	8	0	13	0	14	0	9	54	0	0	142	496
11:30	0	0	0	0	0	53	3	1	4	0	6	0	6	52	0	0	125	500
11:45	0	0	0	0	0	43	4	0	8	0	10	0	10	38	0	0	113	492
12:00	0	0	0	0	0	44	8	0	8	0	8	0	1	50	0	0	126	506
12:15 p.m.	0	0	0	0	0	54	7	0	11	0	8	0	10	54	0	0	144	508
12:30 p.m.	0	0	0	0	0	34	9	0	11	0	7	0	10	34	0	0	105	488
12:45 p.m.	0	0	0	0	0	49	5	0	7	0	8	0	10	34	0	0	113	488
1:00 p.m.	0	0	0	0	0	57	10	0	7	0	12	1	1	45	0	0	140	502
1:15 p.m.	0	0	0	0	0	44	11	0	7	0	8	1	10	48	0	0	129	486
1:30 p.m.	0	0	0	0	0	48	8	0	2	0	10	1	10	47	0	0	125	500
1:45 p.m.	0	0	0	0	0	40	13	0	7	0	3	1	10	45	0	0	119	511
2:00 p.m.	0	0	0	0	0	52	11	0	12	0	13	1	0	63	0	0	151	528
2:15 p.m.	0	0	0	0	0	50	8	0	9	0	9	1	15	61	0	0	152	552
2:30 p.m.	0	0	0	0	0	53	13	0	8	0	4	1	4	63	0	0	145	572
2:45 p.m.	0	0	0	0	0	60	7	0	13	0	10	1	10	47	0	0	147	601
3:00	0	0	0	0	0	63	11	0	4	0	12	1	14	64	0	0	168	612
3:15 p.m.	0	0	0	0	0	54	9	0	11	0	6	1	13	48	0	0	142	602
3:30 p.m.	0	0	0	0	0	49	6	0	12	0	5	1	10	49	0	0	131	588
3:45 p.m.	0	0	0	0	0	50	11	0	3	0	5	1	14	34	0	0	121	562
4:00 p.m.	0	0	0	0	0	65	14	0	7	0	7	1	6	47	0	0	148	542
4:15 p.m.	0	0	0	0	0	53	7	0	5	0	13	1	0	48	0	0	132	533
4:30 p.m.	0	0	0	0	0	46	11	0	6	0	9	0	8	46	0	0	127	528
4:45 p.m.	0	0	0	0	0	55	4	0	5	0	8	0	7	47	0	0	126	533
5:00 p.m.	0	0	0	0	0	54	10	0	6	0	9	0	4	43	0	0	126	512
5:15 p.m.	0	0	0	0	0	56	13	0	10	0	13	0	15	36	0	0	143	524
5:30 p.m.	0	0	0	0	0	57	15	1	6	0	6	0	11	45	0	0	142	540
5:45 p.m.	0	0	0	0	0	43	7	0	10	0	13	0	12	48	0	0	133	547
6:00 p.m.	0	0	0	0	0	47	6	0	3	0	4	0	1	39	0	0	100	522
6:15 p.m.	0	0	0	0	0	39	4	1	3	0	2	0	0	44	0	0	93	478
6:30 p.m.	0	0	0	0	0	36	5	0	6	0	3	0	4	29	0	0	85	421
6:45 p.m.	0	0	0	0	0	34	6	0	3	0	9	0	3	37	0	0	92	386
7:00 p.m.	0	0	0	0	0	38	3	0	4	0	1	0	4	40	0	0	90	369
7:15 p.m.	0	0	0	0	0	42	11	0	3	0	5	0	1	34	0	0	100	365
7:30 p.m.	0	0	0	0	0	29	3	0	3	0	3	0	4	21	0	0	63	345
7:45 p.m.	0	0	0	0	0	55	5	0	3	0	6	1	3	21	0	0	93	345

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_2, PR-301 con PR-303
Fecha de inicio:	Jueves, 5 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	U-Turn	Derecha	Recto	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	0	0	0	0	16	5	0	3	0	3	0	8	25	0		60	6
6:15	0	0	0	0	0	19	4	0	0	0	9	0	6	31	0		69	12
6:30	0	0	0	0	0	19	5	0	5	0	3	0	7	52	0		91	22
6:45 a.m.	0	0	0	0	0	33	6	0	9	0	9	0	5	65	0		127	347
7:00	0	0	0	0	0	33	2	0	8	0	2	0	10	81	0		137	424
7:15	0	0	0	0	0	38	8	0	4	0	2	0	9	66	0		127	492
7:30	0	0	0	0	0	36	7	0	5	0	6	0	7	40	0		101	492
7:45	0	0	0	0	0	39	7	0	7	0	5	0	8	41	0		108	472
8:00	0	0	0	0	0	30	9	0	9	0	8	0	5	37	0		98	434
8:15	0	0	0	0	0	27	6	0	3	0	2	0	9	45	0		92	399
8:30	0	0	0	0	0	30	6	0	9	0	3	0	4	32	0		84	382
8:45	0	0	0	0	0	32	5	0	4	0	11	0	5	26	0		83	357
9:00	0	0	0	0	0	37	10	1	2	0	4	0	4	37	0		95	359
9:15	0	0	0	0	0	38	7	0	12	0	6	0	3	37	0		103	369
9:30	0	0	0	0	0	30	6	0	7	0	6	0	4	35	0		88	369
9:45	0	0	0	0	0	26	3	0	11	0	10	0	6	37	0		93	381
10:00	0	0	0	0	0	33	8	0	4	0	3	0	6	46	0		100	388
10:15	0	0	0	0	0	39	8	0	6	0	5	0	3	41	0		101	384
10:30	0	0	0	0	0	36	7	0	5	0	4	0	3	38	0		93	388
10:45	0	0	0	0	0	45	5	0	8	0	1	0	4	42	0		113	401
11:00	0	0	0	0	0	37	6	0	4	0	3	0	3	46	0		99	405
11:15	0	0	0	0	0	46	10	0	5	0	4	1	9	53	0		128	432
11:30	0	0	0	0	0	61	5	0	11	0	8	0	2	32	0		119	458
11:45	0	0	0	0	0	50	9	1	4	0	4	0	6	41	0		115	460
12:00	0	0	0	0	0	33	9	0	8	0	8	0	7	40	0		105	461
12:15 p.m.	0	0	0	0	0	52	6	0	6	0	11	0	6	40	0		121	466
12:30 p.m.	0	0	0	0	0	41	8	0	10	0	4	0	1	37	0		101	458
12:45 p.m.	0	0	0	0	0	38	7	0	6	0	8	0	1	47	0		111	448
1:00 p.m.	0	0	0	0	0	43	11	0	11	0	4	0	1	47	0		123	468
1:15 p.m.	0	0	0	0	0	44	11	0	9	0	6	0	1	43	0		115	464
1:30 p.m.	0	0	0	0	0	47	8	0	8	0	6	0	10	60	0		139	494
1:45 p.m.	0	0	0	0	0	52	4	0	9	0	2	0	1	61	0		137	520
2:00 p.m.	0	0	0	0	0	45	11	0	1	0	9	0	12	48	0		126	521
2:15 p.m.	0	0	0	0	0	47	4	0	3	0	8	0	10	61	0		133	535
2:30 p.m.	0	0	0	0	0	59	15	0	6	0	8	0	8	48	0		144	540
2:45 p.m.	0	0	0	0	0	69	8	0	9	0	8	0	9	43	0		146	549
3:00	0	0	0	0	0	58	12	0	5	0	18	0	6	45	0		144	567
3:15 p.m.	0	0	0	0	0	42	9	0	6	0	14	0	1	39	0		111	552
3:30 p.m.	0	0	0	0	0	57	8	0	3	0	4	0	1	39	0		112	528
3:45 p.m.	0	0	0	0	0	54	10	0	2	0	6	0	10	40	0		122	503
4:00 p.m.	0	0	0	0	0	42	9	0	2	0	11	0	17	53	0		134	496
4:15 p.m.	0	0	0	0	0	60	14	0	6	0	6	0	16	45	0		147	522
4:30 p.m.	0	0	0	0	0	42	11	0	3	0	3	0	12	28	0		99	502
4:45 p.m.	0	0	0	0	0	39	10	1	7	0	6	1	7	40	0		111	491
5:00 p.m.	0	0	0	0	0	57	6	0	7	0	8	0	6	43	0		127	484
5:15 p.m.	0	0	0	0	0	49	6	0	4	0	4	0	5	23	0		91	428
5:30 p.m.	0	0	0	0	0	42	6	0	4	0	12	0	8	27	0		99	428
5:45 p.m.	0	0	0	0	0	31	4	0	2	0	6	0	7	38	0		88	409

Archivo Nombre:	INT 3 - PR-301 con Camino Los Vélez
Fecha de inicio:	Sábado, 29 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00 a.m.
Hora de finalización:	7:00 p.m.

	INTERSECCIÓN1								INTERSECCIÓN2																	
	SB_1				EB_1				SB_2				WB				NB				EB_2					
Hora de inicio	Derecha	Atrasa	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	0	0	0	0	9	3	0	1	0	0	0	0	10	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	26	26
6:15	0	0	2	0	0	15	0	0	1	2	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	59
6:30 a.m.	0	0	1	0	0	20	1	0	0	0	0	0	2	12	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	38	97
6:45	0	0	1	0	0	32	3	0	2	1	0	0	1	23	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	66	163
7:00	0	0	1	0	0	24	4	0	4	0	0	0	1	25	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	64	226
7:15	0	0	3	0	0	30	6	0	1	2	0	0	2	28	1	0	0	5	1	0	0	0	0	0	79	247
7:30	0	0	2	0	0	36	4	0	0	1	0	0	2	45	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	94	333
7:45	0	0	2	0	0	48	9	0	6	1	0	0	5	37	2	0	1	8	1	0	0	0	0	0	120	357
8:00	0	0	6	0	0	49	3	0	5	3	0	0	3	41	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	115	408
8:15	0	0	1	0	0	51	7	0	3	1	0	0	1	35	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	106	435
8:30	0	0	4	0	0	46	5	0	3	1	0	0	4	39	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	108	449
8:45	0	0	2	0	0	61	6	0	5	1	0	0	2	62	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	146	475
9:00	0	0	6	0	0	65	6	0	3	4	0	0	4	59	2	0	0	5	1	0	0	0	0	0	154	514
9:15	0	0	6	0	0	64	6	0	4	6	0	0	4	71	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	165	573
9:30	0	0	8	0	0	77	5	0	5	5	0	0	6	71	2	0	2	4	0	0	0	0	0	0	185	650
9:45	0	0	11	0	0	54	8	0	6	8	0	0	2	73	1	0	1	6	1	0	0	0	0	0	171	675
10:00	0	0	3	0	0	73	6	0	11	1	0	0	1	89	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	192	713
10:15	0	0	7	0	0	69	10	0	2	2	0	0	5	92	1	0	2	7	1	0	0	0	0	0	198	746
10:30	0	0	6	0	0	73	9	0	3	4	0	0	4	94	2	0	0	9	0	0	0	0	0	0	204	765
10:45	0	0	5	0	0	79	9	0	2	1	0	0	1	81	1	0	1	8	0	0	0	0	0	0	186	782
11:00	0	0	10	0	0	86	4	0	0	5	0	0	2	117	5	0	0	3	1	0	0	0	0	0	233	823
11:15	0	0	5	0	0	98	11	0	2	1	0	0	6	104	4	0	1	9	0	0	0	0	0	0	241	865
11:30	0	0	11	0	0	82	8	0	6	5	0	0	4	104	5	0	0	5	3	1	0	0	0	0	234	896
11:45	0	0	6	0	0	78	10	0	6	4	0	0	4	110	2	0	0	9	1	0	0	0	0	0	230	938
12:00	0	0	8	0	0	85	6	0	8	4	1	0	3	92	4	0	2	4	0	0	0	0	0	0	217	922
12:15	0	0	4	0	0	87	7	0	1	3	0	0	6	94	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	210	891
12:30	0	0	5	0	0	100	6	0	6	3	0	0	4	111	2	0	0	5	1	0	0	0	0	0	243	900
12:45 p.m.	0	0	3	0	0	88	7	0	6	2	0	0	4	99	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	197	867
1:00 p.m.	0	0	4	0	0	83	5	0	6	2	0	0	3	94	2	0	0	6	0	0	0	0	0	0	205	855
1:15 p.m.	0	0	11	0	0	82	8	0	1	4	0	0	7	109	7	0	0	8	0	0	0	0	0	0	237	882
1:30 p.m.	0	0	4	0	0	85	2	0	4	3	0	0	3	128	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	232	871
1:45 p.m.	0	0	2	0	0	85	4	0	5	0	0	0	1	115	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	218	892
2:00 p.m.	0	0	4	0	0	72	7	0	3	1	0	0	2	118	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0	217	904
2:15 p.m.	0	0	2	0	0	88	5	0	2	0	0	0	3	116	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	223	890
2:30 p.m.	0	0	7	0	0	86	5	0	2	5	0	0	6	98	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	216	874
2:45 p.m.	0	0	3	0	0	84	6	0	10	3	0	0	4	105	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	221	877
3:00 p.m.	0	0	8	0	0	73	8	0	4	3	0	0	2	92	5	0	0	8	0	0	0	0	0	0	203	863
3:15 p.m.	0	0	3	0	0	92	8	0	4	1	0	0	5	98	2	0	1	6	1	0	0	0	0	0	221	851
3:30 p.m.	0	0	6	0	0	68	9	0	8	5	0	0	5	78	2	0	1	7	1	0	0	0	0	0	190	835
3:45 p.m.	0	0	8	0	0	78	5	0	5	6	0	0	1	102	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	210	824
4:00 p.m.	0	0	4	0	0	68	11	0	7	0	0	0	6	97	3	0	1	10	1	0	0	0	0	0	208	829
4:15 p.m.	0	0	8	0	0	92	1	0	5	2	0	0	3	99	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	214	822
4:30 p.m.	0	0	2	0	0	87	8	0	3	2	0	0	4	101	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	215	847
4:45 p.m.	0	0	5	0	0	72	3	0	3	2	0	0	14	77	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	182	819
5:00 p.m.	0	0	4	0	0	96	5	0	9	2	0	0	2	91	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	215	826
5:15 p.m.	0	0	4	0	0	88	6	0	4	2	0	0	4	74	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	189	801
17:30	0	0	6	0	0	74	6	0	3	3	0	0	6	71	2	0	0	5	1	0	0	0	0	0	177	783
5:45 p.m.	0	0	4	0	0	92	7	0	6	0	0	0	6	87	4	0	1	6	1	0	0	0	0	0	214	795
18:00	0	0	4	0	0	79	3	0	3	2	0	0	1	96	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	193	773
6:15 p.m.	0	0	7	0	0	90	13	0	9	5	0	0	2	90	2	0	0	12	1	0	0	0	0	0	231	815
6:30 p.m.	0	0	11	0	0	90	8	0	5	2	0	0	1	79	9	0	1	7	1	0	0	0	0	0	214	852
6:45 p.m.	0	0	4	0	0	108	8	0	4	2	0	0	0	93	2	0	1	7	0	0	0	0	0	0	229	867
7:00 p.m.	0	0	3	0	0	92	4	0	0	1	0	0	2	59	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	167	841
7:15 p.m.	0	0	4	0	0	102	4	0	4	2	0	0	3	77	2	0	0	3	1	0	0	0	0	0	202	812
7:30 p.m.	0	0	3	0	0	87	3	0	1	1	0	0	3	83	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	184	782
7:45 p.m.	0	0	5	0	0	80	7	0	1	2	0	0	0	73	1	0	2	5	0	0	0	0	0	0	176	739

Archivo Nombre:	ADV_CABO_ROJO_INT_3(1) FIN DE SEMANA, PR-301 con Camino los Vélez
Fecha de inicio:	Sábado, 14 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p.m.

	INTERSECCIÓN 1								INTERSECCIÓN 2																	
	SB_1				EB_1				SB_2				WB				NB				EB_2					
Inicio Hora	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	A través de	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	0	0	0	0	20	2	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	28	28
6:15	0	0	2	0	0	10	3	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	29	58
6:30	0	0	0	0	0	16	3	0	2	2	0	0	1	15	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	42	100
6:45	0	0	4	0	0	17	2	0	2	0	0	0	1	20	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	48	148
7:00	0	0	1	0	0	25	0	0	1	2	0	0	1	17	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	65	194
7:15	0	0	2	0	0	43	2	0	2	1	0	0	1	36	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	88	243
7:30	0	0	2	0	0	40	5	0	2	2	0	0	1	30	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	86	287
7:45	0	0	2	0	0	37	4	0	5	2	0	0	2	23	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	79	318
8:00	0	0	3	0	0	42	5	0	2	1	0	0	3	20	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	80	333
8:15	0	0	2	0	0	41	6	0	1	2	0	0	2	24	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	84	326
8:30	0	0	0	0	0	55	3	0	1	0	0	0	1	37	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	99	342
8:45	0	0	6	0	0	44	5	0	0	1	0	0	2	40	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	102	365
9:00	0	0	5	0	0	40	6	0	1	4	0	0	4	36	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	106	390
9:15	0	0	2	0	0	44	2	0	1	6	0	0	0	41	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	98	408
9:30	0	0	3	0	0	48	7	0	4	1	0	0	1	45	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	116	425
9:45	0	0	3	0	0	51	2	0	3	3	0	0	1	56	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	121	444
10:00	0	0	4	0	0	53	6	0	2	2	0	0	2	60	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	135	471
10:15	0	0	6	0	0	56	4	0	4	2	0	0	1	61	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	140	512
10:30	0	0	4	0	0	63	11	0	2	4	0	0	3	57	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	152	548
10:45	0	0	4	0	0	51	3	0	6	2	0	0	4	68	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	141	568
11:00	0	0	5	0	0	64	5	0	3	2	0	0	1	72	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	155	588
11:15	0	0	5	0	0	69	4	0	2	3	0	0	1	73	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	160	608
11:30	0	0	9	0	0	60	6	0	1	3	0	0	4	65	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	154	610
11:45	0	0	5	0	0	67	6	0	6	1	0	0	5	64	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	161	630
12:00	0	0	6	0	0	54	5	0	7	4	0	0	4	73	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	160	635
12:15	0	0	5	0	0	47	7	0	4	6	0	0	5	66	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	147	622
12:30	0	0	3	0	0	64	8	0	5	1	0	0	10	61	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	160	628
12:45 p.m.	0	0	5	0	0	48	4	0	2	0	0	0	0	67	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	130	606
1:00 p.m.	0	0	5	0	0	46	7	0	2	1	0	0	2	72	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	142	598
1:15 p.m.	0	0	6	0	0	50	6	0	4	3	0	0	4	65	1	0	0	7	1	0	0	0	0	0	151	592
1:30 p.m.	0	0	4	0	0	57	7	0	2	5	0	0	1	62	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	165	597
1:45 p.m.	0	0	2	0	0	57	8	0	4	0	0	0	0	70	1	0	0	6	1	0	0	0	0	0	155	613
2:00 p.m.	0	0	1	0	0	63	4	0	3	1	0	0	2	78	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	156	627
2:15 p.m.	0	0	7	0	0	54	5	0	2	1	0	0	2	71	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	145	621
2:30 p.m.	0	0	5	0	0	71	7	0	5	5	0	0	3	83	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	186	642
2:45 p.m.	0	0	2	0	0	66	9	0	4	3	0	0	2	78	0	0	0	6	3	0	0	0	0	0	173	650
3:00	0	0	7	0	0	73	2	0	5	2	0	0	1	91	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	184	688
3:15	0	0	3	0	0	59	4	0	5	4	0	0	2	81	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	162	705
3:30 p.m.	0	0	9	0	0	69	8	0	5	3	0	0	3	76	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	182	701
3:45 p.m.	0	0	4	0	0	60	4	0	3	6	0	0	3	78	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	163	691
4:00 p.m.	0	0	3	0	0	69	8	0	3	1	0	0	5	63	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	162	667
4:15 p.m.	0	0	4	0	0	71	7	0	5	1	0	0	5	63	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	163	668
4:30 p.m.	0	0	5	0	0	60	5	0	3	2	0	0	3	72	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	154	646
4:45 p.m.	0	0	6	0	0	75	13	0	4	2	0	0	2	64	0	0	0	62	0	0	0	0	0	0	178	655
5:00 p.m.	0	0	7	0	0	70	4	0	2	2	0	0	2	70	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	160	655
5:15 p.m.	0	0	2	0	0	66	2	0	5	5	0	0	1	76	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	167	659
5:30 p.m.	0	0	5	0	0	70	5	0	3	2	0	0	0	55	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	145	650
5:45 p.m.	0	0	0	0	0	52	3	0	3	1	0	0	1	47	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	109	591

Archivo Nombre:	INT 3 - PR-301 con Camino Los Vélez
Fecha de inicio:	Jueves, 27 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	7:00 p.m.

	INTERSECCIÓN1								INTERSECCIÓN2																	
	SB_1				EB_1				SB_2				WB				NB				EB_2					
Hora de Inicio	Derecha	Atrasa	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	0	1	0	0	21	2	0	1	0	0	0	2	10	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	40	40
6:15	0	0	4	0	0	42	7	0	3	0	0	0	4	20	4	0	4	3	0	0	0	0	0	0	91	131
6:30	0	0	6	0	0	45	4	0	0	1	0	0	4	22	5	0	0	4	0	0	0	0	0	0	91	222
6:45	0	0	6	0	0	45	12	0	3	3	0	0	4	28	3	0	1	11	0	0	0	0	0	0	116	338
7:00	0	0	10	0	0	62	17	0	5	5	0	0	8	39	5	0	1	15	0	0	0	0	0	0	167	465
7:15	0	0	7	0	0	67	16	0	10	4	0	0	5	23	4	0	2	15	0	0	0	0	0	0	155	529
7:30	0	0	8	0	0	51	3	0	10	4	0	0	3	35	2	0	1	3	0	1	0	0	0	0	121	559
7:45	0	0	4	0	0	40	5	0	2	4	0	0	4	34	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	98	541
8:00	0	0	4	0	0	40	8	0	3	2	0	0	2	33	2	0	0	7	0	0	0	0	0	0	101	475
8:15	0	0	8	0	0	39	5	0	2	3	0	0	4	34	5	0	1	4	1	0	0	0	0	0	106	426
8:30	0	0	3	0	0	38	2	0	3	2	0	0	1	35	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	87	392
8:45	0	0	3	0	0	42	2	0	3	1	0	0	1	37	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	93	387
9:00	0	0	3	0	0	44	1	0	0	1	0	0	0	39	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	91	377
9:15	0	0	3	0	0	44	2	0	2	3	0	0	1	42	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	99	370
9:30	0	0	2	0	0	47	5	0	0	1	0	0	1	36	1	0	3	2	0	0	0	0	0	0	98	381
9:45	0	0	7	0	0	38	1	0	2	4	0	0	3	46	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	105	393
10:00	0	0	2	0	0	38	3	0	2	2	0	0	3	53	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	106	408
10:15	0	0	3	0	0	32	5	0	3	1	0	0	5	40	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	96	405
10:30	0	0	4	0	0	40	5	0	4	3	0	0	3	55	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	120	427
10:45	0	0	3	0	0	45	6	0	7	2	0	0	1	59	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	130	452
11:00	0	0	4	0	0	38	3	0	5	1	0	0	1	45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	103	460
11:15	0	0	4	0	0	52	6	0	2	2	0	0	3	47	2	0	1	5	0	0	0	0	0	0	124	477
11:30	0	0	7	0	0	53	5	0	2	7	0	0	1	65	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	145	532
11:45	0	0	3	0	0	47	5	0	5	1	1	0	5	57	2	0	1	3	0	0	0	0	0	0	130	532
12:00	0	0	5	0	0	48	3	0	7	5	0	0	0	46	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	117	516
12:15	0	0	2	0	0	59	6	0	5	1	0	0	4	49	1	0	1	5	0	0	0	0	0	0	133	525
12:30	0	0	1	0	0	33	0	0	0	1	0	0	1	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	460
12:45 p.m.	0	0	1	0	0	52	7	0	2	2	0	0	5	45	0	0	1	5	1	0	0	0	0	0	121	451
1:00 p.m.	0	0	3	0	0	52	5	0	5	1	0	0	6	58	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	137	471
1:15 p.m.	0	0	3	0	0	51	4	0	4	3	0	0	2	58	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	129	467
1:30 p.m.	0	0	6	0	0	50	5	0	4	2	0	0	2	41	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	119	506
1:45 p.m.	0	0	4	0	0	50	6	0	2	3	0	0	3	54	1	0	0	5	1	0	0	0	0	0	129	514
2:00 p.m.	0	0	9	0	0	74	6	0	1	5	0	0	1	50	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	155	532
2:15 p.m.	0	0	6	0	0	55	7	0	1	1	0	0	6	62	5	0	0	6	1	0	0	0	0	0	150	553
2:30 p.m.	0	0	11	0	0	51	14	0	12	10	0	0	2	45	1	0	0	14	0	0	0	0	0	0	160	594
2:45 p.m.	0	0	8	0	0	52	8	0	2	7	0	0	1	68	1	0	3	5	0	0	0	0	0	0	155	620
3:00 p.m.	0	0	8	0	0	63	9	0	4	4	0	0	3	78	4	0	2	8	0	0	0	0	0	0	183	648
3:15 p.m.	0	0	2	0	0	48	3	0	2	2	0	0	2	83	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	146	644
3:30 p.m.	0	0	9	0	0	47	6	0	4	8	0	0	3	56	1	0	1	5	0	0	0	0	0	0	140	634
3:45 p.m.	0	0	2	0	0	34	6	0	2	2	0	0	4	57	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	113	582
4:00 p.m.	0	0	8	0	0	50	3	0	5	6	0	0	5	64	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	146	545
4:15 p.m.	0	0	4	0	0	50	5	0	1	2	0	0	3	60	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	132	531
4:30 p.m.	0	0	4	0	0	46	7	0	6	4	0	0	5	60	0	0	2	5	0	0	0	0	0	0	139	530
4:45 p.m.	0	0	7	0	0	46	11	0	8	3	0	0	3	52	4	0	2	7	1	0	0	0	0	0	144	561
5:00 p.m.	0	0	4	0	0	45	12	0	9	2	0	0	2	64	2	0	0	13	0	0	0	0	0	0	153	569
5:15 p.m.	0	0	7	0	0	51	5	0	3	5	0	0	2	72	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	152	588
5:30 p.m.	0	0	3	0	0	44	6	0	1	3	0	0	4	58	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	125	574
5:45 p.m.	0	0	4	0	0	52	2	0	6	2	0	0	0	62	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	132	562
6:00 p.m.	0	0	2	0	0	37	7	0	4	1	0	0	4	53	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	116	525
6:15 p.m.	0	0	9	0	0	43	12	0	1	6	0	0	1	36	3	0	1	10	1	0	0	0	0	0	123	496
6:30 p.m.	0	0	3	0	0	35	4	0	1	2	0	0	2	54	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	106	477
6:45 p.m.	0	0	1	0	0	40	5	0	2	0	0	0	1	40	1	0	1	4	0	0	0	0	0	0	95	443
7:00 p.m.	0	0	4	0	0	39	9	0	5	3	0	0	3	35	1	0	1	6	0	0	0	0	0	0	106	430
7:15 p.m.	0	0	3	0	0	38	6	0	0	1	0	0	0	51	2	0	1	6	0	0	0	0	0	0	108	415
7:30 p.m.	0	0	6	0	0	20	7	0	0	2	0	0	1	41	4	0	3	4	0	0	0	0	0	0	88	397
7:45 p.m.	0	0	2	0	0	21	1	0	0	0	0	0	3	41	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	71	373

Archivo Nombre:	ADV_CABO_ROJO_INT_3(1). PR-301 con Camino los Vélez
Fecha de inicio:	Jueves, 5 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p.m.

	INTERSECCIÓN 1								INTERSECCIÓN 2																	
	SB_1				EB_1				SB_2				WB				NB				EB_2					
Inicio Hora	Derecha	Adelante	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	PCR HORA
6:00	0	0	2	0	0	21	6	0	2	2	0	0	3	0	0	0	0								4	4
6:15	0	0	3	0	0	35	2	0	0	0	0	0	3	21	0	0	0								6	11
6:30	0	0	6	0	0	63	2	0	2	2	0	0	2	18	0	0	0								9	21
6:45	0	0	1	0	0	60	11	0	1	3	0	0	8	18	1	0	0	10	1		0	0	0		120	335
7:00	0	0	8	0	0	63	11	0	7	9	0	0	8	37	0	0	0	9	0		0	0	0		152	438
7:15	0	0	4	0	0	44	12	0	5	6	0	0	7	24	0	0	0	10	0		0	0	0		114	494
7:30	0	0	1	0	0	43	5	0	7	4	0	0	2	35	1	0	0	8	2		0	0	0		112	498
7:45	0	0	2	0	0	37	5	0	4	1	0	0	4	43	0	0									10	47
8:00	0	0	3	0	0	51	4	0	1	2	0	0	3	38	0	0									10	43
8:15	0	0	2	0	0	36	3	0	1	0	0	0	1	27	0	0									7	39
8:30	0	0	3	0	0	29	4	0	1	2	0	0	0	23	0										6	34
8:45	0	0	5	0	0	37	1	0	3	1	0	0	2	33	0										8	32
9:00	0	0	3	0	0	38	6	0	4	4	0	0	3	38	0										10	31
9:15	0	0	6	0	0	46	0	0	2	2	0	0	6	18	0										7	32
9:30	0	0	3	0	0	39	3	0	0	5	0	0	6	47											10	36
9:45	0	0	1	0	0	38	4	0	2	1	0	0	5	34	0	0	0								8	33
10:00	0	0	7	0	0	46	4	0	0	1	0	0	0	36	0										10	33
10:15	0	0	8	0	0	42	6	0	1	5	0	0	2	38	1										11	40
10:30	0	0	2	0	0	33	1	0	3	6	0	0	1	34	0										8	38
10:45	0	0	6	0	0	41	2	0	1	2	0	0	4	50	0										11	41
11:00	0	0	3	0	0	43	7	0	3	3	0	0	1	37	0										10	41
11:15	0	0	6	0	0	47	6	0	2	2	0	0	1	46	1										11	42
11:30	0	0	1	0	0	31	4	0	0	4	0	0	1	56	0										10	44
11:45	0	0	6	0	0	38	4	0	4	1	0	0	3	46	0										10	43
12:00	0	0	3	0	0	46	5	0	3	3	0	0	1	45	1										11	44
12:15	0	0	2	0	0	38	2	0	1	2	0	0	3	45	0										9	41
12:30	0	0	6	0	0	49	7	0	2	1	0	0	1	52	0										12	43
12:45 p.m.	0	0	5	0	0	42	2	0	0	5	0	0	0	35	0										9	42
1:00 p.m.	0	0	1	0	0	46	1	0	2	4	0	0	3	39	0										9	40
1:15 p.m.	0	0	6	0	0	51	6	0	2	1	0	0	4	42	0		0								12	43
1:30 p.m.	0	0	4	0	0	56	5	0	7	5	0	0	2	50	1		0								13	44
1:45 p.m.	0	0	5	0	0	57	6	0	1	0	0	0	0	44	0		0								11	45
2:00 p.m.	0	0	2	0	0	62	9	0	0	3	0	0	0	56	0		0	6	0		0	0	0		138	513
2:15 p.m.	0	0	20	0	0	50	16	0	3	1	0	0	2	36	0		0	11	0		0	0	0		139	531
2:30 p.m.	0	0	6	0	0	43	12	0	22	20	0	0	3	55	0		0	13	2		0	0	0		176	572
2:45 p.m.	0	0	1	0	0	37	11	0	1	5	0	0	4	64	0		0	11	0		0	0	0		144	597
3:00 p.m.	0	0	5	0	0	47	6	0	2	4	0	0	3	58	1										13	58
3:15 p.m.	0	0	6	0	0	44	5	0	3	4	0	0	4	62	0										13	58
3:30 p.m.	0	0	4	0	0	45	5	0	2	5	0	0	2	41	0										10	52
3:45 p.m.	0	0	4	0	0	42	2	0	0	1	0	0	1	56	1										10	46
4:00 p.m.	0	0	2	0	0	56	3	0	1	4	0	0	2	48	0										11	47
4:15 p.m.	0	0	3	0	0	49	2	0	1	1	0	0	1	60	0										11	45
4:30 p.m.	0	0	0	0	0	31	3	0	0	2	0	0	1	43	0										8	42
4:45 p.m.	0	0	2	0	0	43	1	0	1	0	0	0	1	32	0										8	40
5:00 p.m.	0	0	3	0	0	46	3	0	2	2	0	0	2	50	0										11	39
5:15 p.m.	0	0	2	0	0	26	3	0	5	2	0	0	0	50	0										9	38
5:30 p.m.	0	0	3	0	0	29	3	0	1	1	0	0	3	46	0										8	37
5:45 p.m.	0	0	0	0	0	39	1	0	2	1	0	0	2	40	0										9	36

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_4_WEEKEND, PR-301 con PR-3301
Fecha de inicio:	Sábado, 14 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	5	3	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0	2	0	17		35	3
6:15	7	6	0	0	0	0	0	0	0	7	3	1	0	0	4		28	6
6:30	14	7	0	0	0	0	0	0	0	12	3	0	3	0	11		50	11
6:45	17	5	0	0	0	0	0	0	0	3	5	0	2	0	15		47	16
7:00	18	4	0	0	0	0	0	0	0	15	7	0	4	0	21		69	19
7:15	19	18	0	0	0	0	0	0	0	19	7	0	4	0	21		88	25
7:30	20	15	0	0	0	0	0	0	0	17	4	0	9	0	31		96	30
7:45 a.m.	23	10	0	0	0	0	0	0	0	19	7	0	10	0	17		86	33
8:00	16	5	0	0	0	0	0	0	0	20	8	0	3	0	27		79	34
8:15	19	10	0	0	0	0	0	0	0	22	4	0	1	0	26		86	34
8:30	28	22	0	0	0	0	0	0	0	28	5	0	0	0	29		119	37
8:45	27	21	0	0	0	0	0	0	0	16	10	0	1	0	31		112	39
9:00	26	19	0	0	0	0	0	0	0	22	13	0	10	0	24		114	43
9:15	30	13	0	0	0	0	0	0	0	17	5	0	1	0	28		100	44
9:30	36	16	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	1	0	28		113	44
9:45	41	14	0	0	0	0	0	0	0	24	13	0	0	0	31		123	46
10:00	48	20	0	0	0	0	0	0	0	19	14	0	14	0	30		150	49
10:15	48	20	0	0	0	0	0	0	0	15	11	0	9	0	45		144	54
10:30 a.m.	36	23	0	0	0	0	0	0	0	18	18	0	16	0	56		152	57
10:45	44	31	0	0	0	0	0	0	0	21	16	0	11	0	32		155	60
11:00	51	22	0	0	0	0	0	0	0	20	9	0	15	0	46		163	62
11:15	53	22	0	0	0	0	0	0	0	21	17	0	13	0	48		174	65
11:30	51	23	0	0	0	0	0	0	0	18	8	0	15	0	40		155	65
11:45	47	23	0	0	0	0	0	0	0	28	9	0	9	0	38		154	64
12:00	55	25	0	0	0	0	0	0	0	27	9	0	12	0	34		162	64
12:15	55	34	0	0	0	0	0	0	0	28	12	0	1	0	30		160	63
12:30	48	19	0	0	0	0	0	0	0	27	7	0	12	0	42		155	63
12:45	51	29	0	0	0	0	0	0	0	18	6	0	1	0	26		139	62
1:00 p.m.	48	20	0	0	0	0	0	0	0	15	9	0	10	0	42		144	60
1:15 p.m.	56	29	0	0	0	0	0	0	0	20	6	0	14	0	32		157	59
1:30 p.m.	70	17	0	0	0	0	0	0	0	22	10	0	14	0	42		175	61
1:45 p.m.	56	20	0	0	0	0	0	0	0	22	11	0	1	0	30		159	63
2:00 p.m.	60	28	0	0	0	0	0	0	0	26	9	0	15	0	43		181	66
2:15 p.m.	50	21	0	0	0	0	0	0	0	17	15	0	14	0	36		159	66
2:30 p.m.	59	38	0	0	0	0	0	0	0	33	6	0	8	0	46		190	682
2:45 p.m.	61	28	0	0	0	0	0	0	0	29	15	0	10	0	46		189	716
3:00	68	31	0	0	0	0	0	0	0	27	11	0	18	0	44		199	734
3:15	63	29	0	0	0	0	0	0	0	31	6	0	10	0	33		172	750
3:30 p.m.	55	31	0	0	0	0	0	0	0	25	10	0	14	0	47		182	742
3:45 p.m.	63	28	0	0	0	0	0	0	0	18	17	0	17	0	43		186	739
4:00 p.m.	45	14	0	0	0	0	0	0	0	26	18	0	1	0	46		168	700
4:15 p.m.	51	25	0	0	0	0	0	0	0	22	10	0	12	0	53		173	709
4:30 p.m.	54	27	0	0	0	0	0	0	0	30	8	0	4	0	39		162	689
4:45 p.m.	59	22	0	0	0	0	0	0	0	35	5	0	6	0	49		176	675
5:00 p.m.	51	19	0	0	0	0	0	0	0	19	9	0	10	0	58		166	681
5:15 p.m.	67	21	0	0	0	0	0	0	0	25	8	0	8	0	47		176	686
5:30 p.m.	45	18	0	0	0	0	0	0	0	23	13	0	10	0	47		156	674
5:45 p.m.	40	13	0	0	0	0	0	0	0	18	12	0	1	0	42		126	630

Nombre del archivo:	INT 4 - PR-301 con PR-3301
Fecha de inicio:	Jueves, 27 de abril de 2023
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	8:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	8	2	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	4	(	10		3	3
6:15	14	9	0	0	0	0	0	0	0	31	4	0	7	(	20		8	12
6:30	17	5	0	0	0	0	0	0	0	32	7	0	3	(	18		8	20
6:45	27	4	0	0	0	0	0	0	0	41	9	0	1	(	17		9	30
7:00	29	13	0	0	0	0	0	0	0	44	6	0	1	(	30		12	39
7:15	22	13	0	0	0	0	0	0	0	53	6	0	1	(	30		13	44
7:30	17	22	0	0	0	0	0	0	0	26	7	0	(	(	22		10	46
7:45	31	13	0	0	0	0	0	0	0	22	5	0	(	(	26		10	46
8:00	24	11	0	0	0	0	0	0	0	23	10		1	(	21		9	43
8:15	26	9	0	0	0	0	0	0	0	24	5		1	(	17		8	38
8:30	24	13	0	0	0	0	0	0	0	20	6		1	(	19		8	37
8:45	31	11	0	0	0	0	0	0	0	22	(		1	(	21		9	36
9:00	21	15	0	0	0	0	0	0	0	17	5		1	(	26		9	35
9:15	28	16	0	0	0	0	0	0	0	29	(		11	(	21		11	38
9:30	22	14	0	0	0	0	0	0	0	21	1		1	(	32		10	40
9:45	26	20	0	0	0	0	0	0	0	18	11		1	(	18		10	40
10:00	33	21	0	0	0	0	0	0	0	14	15		1	(	26		11	43
10:15 a.m.	27	18	0	0	0	0	0	0	0	20	4		1	(	19		9	42
10:30	38	18	0	0	0	0	0	0	(	18	13		1	(	25		12	43
10:45	47	16	0	0	0	0	0	0	(	22	1		1	(	26		12	46
11:00	31	17	0	0	0	0	0	0	0	14	4		9	(	28		10	44
11:15	29	20	0	0	0	0	0	0	0	23	14	0	8	(	31		12	47
11:30	40	26	0	0	0	0	0	0	0	24	7	0	8	(	33		13	48
11:45	36	26	0	0	0	0	0	0	0	14	7	0	9	(	36		12	49
12:00	27	28	0	0	0	0	0	0	0	24	7	0	12	(	27		12	51
12:15 p.m.	35	22	0	0	0	0	0	0	0	15	5	0	19	(	49		14	53
12:30	29	14	0	0	0	0	0	0	0	15	12	0	3	(	23		9	49
12:45 p.m.	27	19	0	0	0	0	0	0	0	25	11	0	14	(	25		12	49
1:00 p.m.	36	27	0	0	0	0	0	0	0	19	9		1	(	36		13	50
1:15 p.m.	34	27	0	0	0	0	0	0	0	27	10		11	(	28		13	49
1:30 p.m.	24	14	0	0	0	0	0	0	0	20	9		15	(	31		11	51
1:45 p.m.	31	23	0	0	0	0	0	0	0	24	(		1	(	33		12	51
2:00 p.m.	36	19	0	0	0	0	0	0	0	32	1		1	(	46		14	52
2:15 p.m.	32	30	0	0	0	0	0	0	0	26	14		(	(	37		14	53
2:30 p.m.	24	33	0	0	0	0	0	0	0	28	7		16	(	36		14	56
2:45 p.m.	43	30	0	0	0	0	0	0	0	23	13		10	(	40		15	59
3:00 p.m.	45	26	0	0	0	0	0	0	0	21	6		5	(	49		15	60
3:15 p.m.	49	33	0	0	0	0	0	0	0	19	18		3	(	31		15	60
3:30 p.m.	36	26	0	0	0	0	0	0	0	23	(		1	(	29		13	60
3:45 p.m.	28	25	0	0	0	0	0	0	0	19	10		(	(	22		11	55
4:00 p.m.	42	29	0	0	0	0	0	0	0	21	1		1	(	32		13	53
4:15 p.m.	35	22	0	0	0	0	0	0	(	22	(		(	(	25		12	50
4:30 p.m.	29	36	0	0	0	0	0	0	0	24	5	0	1	(	24		12	49
4:45 p.m.	40	20	0	0	0	0	0	0	0	21	12	0	1	(	35		13	51
5:00 p.m.	39	34	0	0	0	0	0	0	0	26	15	0	1	(	31		15	54
5:15 p.m.	45	35	0	0	0	0	0	0	0	16	12	0	1	(	34		15	57
5:30 p.m.	29	30	0	0	0	0	0	0	0	25	8	0	1	(	26		13	57
5:45 p.m.	36	33	0	0	0	0	0	0	0	25	9	0	1	(	34		14	59
6:00 p.m.	25	24	0	0	0	0	0	0	0	19	8		1	(	26		10	54
6:15 p.m.	23	19	0	0	0	0	0	0	0	26	9		1	(	23		11	50
6:30 p.m.	23	32	0	0	0	0	0	0	0	18	14		1	(	23		12	49
6:45 p.m.	25	13	0	0	0	0	0	0	0	18	10		1	(	24		10	45
7:00 p.m.	21	17	0	0	0	0	0	0	0	14	1		1	(	32		9	43
7:15 p.m.	30	18	0	0	0	0	0	0	0	22	1		1	(	26		10	43
7:30 p.m.	23	19	0	0	0	0	0	0	0	10	1		1	(	16		7	38
7:45 p.m.	21	18	0	0	0	0	0	0	0	1	(		1	(	19		7	35

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_4, PR-301 con PR-3301
Fecha de inicio:	Jueves, 5 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	4	5	0	0	0	0	0	0	0	14	5	0	3	0	12		43	4
6:15	11	10	0	0	0	0	0	0	0	25	6	0	8		14		74	11
6:30	16	4	0	0	0	0	0	0	0	37	9	0	7		27		100	21
6:45	13	6	0	0	0	0	0	0	0	47	10	0	3		24		103	32
7:00	35	8	0	0	0	0	0	0	0	43	12	0	5		26		129	40
7:15	17	17	0	0	0	0	0	0	0	37	4	0	10		22		107	43
7:30	21	20	0	0	0	0	0	0	0	26	4	0	3		24		98	43
7:45	30	22	0	0	0	0	0	0	0	20	6	0	1		21		104	43
8:00	25	12	0	0	0	0	0	0	0	29	8	0	4		25		103	41
8:15	23	13	0	0	0	0	0	0	0	19	3	0	11		15		84	39
8:30	12	15	0	0	0	0	0	0	0	17	7		1		22		76	37
8:45	24	14	0	0	0	0	0	0	0	19	10		4		14		85	35
9:00	23	18	0	0	0	0	0	0	0	22	1		11		24		103	35
9:15	17	5	0	0	0	0	0	0	0	23	11		3		25		83	34
9:30	34	16	0	0	0	0	0	0	0	20	4		12		21		109	38
9:45	25	14	0	0	0	0	0	0	0	26	1		3		19		92	38
10:00	23	20	0	0	0	0	0	0	0	22	4		16		25		109	39
10:15	30	11	0	0	0	0	0	0	0	22	10		4		26		103	41
10:30	26	16	0	0	0	0	0	0	0	1	10		1		22		90	39
10:45	34	26	0	0	0	0	0	0	0	15	10		13	0	26		124	430
11:00	30	9	0	0	0	0	0	0	0	22	5		10	0	28		104	425
11:15	36	19	0	0	0	0	0	0	0	21	10	0	4	0	29		119	437
11:30	40	24	0	0	0	0	0	0	0	13	12	0	11	0	25		125	472
11:45	28	23	0	0	0	0	0	0	0	17	6	0	7		21		103	45
12:00	30	21	0	0	0	0	0	0	0	18	11	0	5		37		122	468
12:15 p.m.	26	18	0	0	0	0	0	0	0	11	9	0	4		24		92	441
12:30 p.m.	35	24	0	0	0	0	0	0	0	23	6	0	11		38		133	452
12:45 p.m.	27	15	0	0	0	0	0	0	0	13	7	0	10		25		97	448
1:00 p.m.	27	13	0	0	0	0	0	0	0	22	9	0	1		31		103	43
1:15 p.m.	26	21	0	0	0	0	0	0	0	26	9		1		30		123	464
1:30 p.m.	33	30	0	0	0	0	0	0	0	27	6		1		33		138	469
1:45 p.m.	30	14	0	0	0	0	0	0	0	20	10		13		30		125	493
2:00 p.m.	25	35	0	0	0	0	0	0	0	24	6		1		50		150	534
2:15 p.m.	25	22	0	0	0	0	0	0	0	27	7		1		36		128	536
2:30 p.m.	33	42	0	0	0	0	0	0	0	23	6		5	0	31		140	541
2:45 p.m.	34	40	0	0	0	0	0	0	0	21	5		7	0	27		138	554
3:00	34	31	0	0	0	0	0	0	0	14	5		14	0	36		138	542
3:15 p.m.	43	34	0	0	0	0	0	0	0	27	1		10	0	23		144	560
3:30 p.m.	24	17	0	0	0	0	0	0	0	22	5		3		29		104	524
3:45 p.m.	27	28	0	0	0	0	0	0	0	17	5		1		24		119	498
4:00 p.m.	26	24	0	0	0	0	0	0	0	23	4		11		33		121	479
4:15 p.m.	31	25	0	0	0	0	0	0	0	18	4		4		34		116	453
4:30 p.m.	28	23	0	0	0	0	0	0	0	19	7	0	8	0	19		104	453
4:45 p.m.	22	14	0	0	0	0	0	0	0	15	5	0	6		26		88	431
5:00 p.m.	28	28	0	0	0	0	0	0	0	17	10	0	9		28		120	436
5:15 p.m.	28	24	0	0	0	0	0	0	0	14	9	0	8		17		100	412
5:30 p.m.	30	25	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	11		24		110	418
5:45 p.m.	24	26	0	0	0	0	0	0	0	19	8	0	4		28		113	442

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_5, PR-301 con Camino Monte Carlo
Fecha de inicio:	Jueves, 5 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	1	8	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	22	2
6:15	1	21	0	0	0	0	0	0	0	25	1	0	0	0	0	0	48	7
6:30	0	18	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	53	12
6:45	0	18	0	0	0	0	0	0	0	44	1	0	0	0	0	0	64	18
7:00	1	37	0	0	0	0	0	0	0	41	2	0	1	0	0	0	83	24
7:15	1	22	0	0	0	0	0	0	0	38	1	0	1	0	0	0	63	26
7:30	0	30	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	2	0	2	0	59	26
7:45	0	40	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	59	26
8:00	2	37	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	64	24
8:15	1	27	0	0	0	0	0	0	0	16	2	0	0	0	0	0	46	22
8:30	1	23	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	42	21
8:45	0	33	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	0	0	2	0	56	20
9:00	0	38	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	1	0	0	0	64	20
9:15	0	18	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	1	0	0	0	39	20
9:30	2	47	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	2	0	0	0	70	22
9:45	0	33	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	58	23
10:00	0	36	0	0	0	0	0	0	0	21	2	0	0	0	0	0	60	22
10:15	0	32	0	0	0	0	0	0	0	29	1	0	1	0	0	0	63	25
10:30	1	34	0	0	0	0	0	0	0	50	1	0	1	0	0	0	87	27
10:45	0	51	0	0	0	0	0	0	0	63	2	0	0	0	0	0	116	330
11:00	0	37	0	0	0	0	0	0	0	59	2	0	1	0	0	0	99	369
11:15	0	42	0	0	0	0	0	0	0	54	2	0	2	0	0	0	100	403
11:30	0	50	0	0	0	0	0	0	0	63	2	0	0	0	0	0	115	430
11:45	1	49	0	0	0	0	0	0	0	51	1	0	1	0	1	0	104	418
12:00	0	45	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	2	0	86	405
12:15	0	45	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	1	0	70	375
12:30	2	52	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	76	336
12:45 p.m.	1	35	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	0	0	0	0	50	282
1:00 p.m.	0	39	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	0	0	1	0	65	261
1:15 p.m.	0	41	0	0	0	0	0	0	0	23	2	1	1	0	1	0	69	260
1:30 p.m.	0	52	0	0	0	0	0	0	0	24	0	1	2	0	2	0	81	264
1:45 p.m.	1	30	0	0	0	0	0	0	0	21	0	1	2	0	1	0	56	270
2:00 p.m.	0	50	0	0	0	0	0	0	0	24	1	1	1	0	0	0	77	282
2:15 p.m.	0	36	0	0	0	0	0	0	0	45	0	1	0	0	0	0	81	294
2:30 p.m.	2	50	0	0	0	0	0	0	0	67	0	1	0	0	1	0	120	334
2:45 p.m.	2	65	0	0	0	0	0	0	0	63	0	1	0	0	2	0	132	410
3:00 p.m.	3	57	0	0	0	0	0	0	0	62	0	1	0	0	2	0	124	457
3:15	2	60	0	0	0	0	0	0	0	58	0	1	0	0	3	0	123	499
3:30 p.m.	1	40	0	0	0	0	0	0	0	39	1	1	0	0	0	0	81	460
3:45 p.m.	0	56	0	0	0	0	0	0	0	18	1	1	1	0	1	0	77	405
4:00 p.m.	0	49	0	0	0	0	0	0	0	22	1	1	1	0	1	0	75	359
4:15 p.m.	1	61	0	0	0	0	0	0	0	18	0	1	1	0	2	0	83	316
4:30 p.m.	2	43	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	65	300
4:45 p.m.	1	33	0	0	0	0	0	0	0	14	1	0	2	0	0	0	51	274
5:00 p.m.	0	50	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	66	269
5:15 p.m.	0	50	0	0	0	0	0	0	0	11	3	0	3	0	2	0	69	251
5:30 p.m.	2	45	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	3	0	63	248
5:45 p.m.	1	42	0	0	0	0	0	0	0	19	2	0	3	0	2	0	69	261

Nombre del archivo:	ADV_CABO_ROJO_INT_5_WEEKEND, PR-301 con Camino Monte Carlo
Fecha de inicio:	Sábado, 14 de septiembre de 2024
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	1	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	13	1
6:15	1	11	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	19	3
6:30	0	15	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	0	0	0	28	6
6:45	0	20	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	29	8
7:00	0	17	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	1	0	0	0	33	10
7:15	2	36	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	1	0	0	0	58	14
7:30	1	32	0	0	0	0	0	0	0	17	1	1	0	0	0	0	52	16
7:45	0	23	0	0	0	0	0	0	0	19	2	0	1	0	0	0	46	18
8:00	2	21	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	42	19
8:15	1	26	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	48	18
8:30	1	35	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	68	20
8:45	0	40	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	59	21
9:00	0	39	0	0	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0	0	63	23
9:15	0	42	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	59	24
9:30	1	44	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	0	0	0	0	71	24
9:45	1	55	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	0	0	0	0	81	27
10:00	2	60	0	0	0	0	0	0	0	19	1	0	0	0	0	0	82	29
10:15	1	62	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	1	78	31
10:30	1	55	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	74	31
10:45	0	68	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	90	32
11:00	2	70	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	92	33
11:15	2	71	0	0	0	0	0	0	0	21	2	0	1	0	0	0	97	35
11:30	0	64	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	2	0	0	0	83	36
11:45	0	64	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	92	36
12:00	0	71	0	0	0	0	0	0	0	27	1	0	0	0	0	0	100	37
12:15	3	65	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	0	95	37
12:30 p.m.	0	61	0	0	0	0	0	0	0	27	1	0	0	0	0	0	90	37
12:45 p.m.	0	67	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	2	0	0	0	87	37
1:00 p.m.	1	71	0	0	0	0	0	0	0	15	1	0	0	0	0	0	90	36
1:15 p.m.	0	66	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	0	0	0	0	87	35
1:30 p.m.	0	80	0	0	0	0	0	0	0	21	1	0	0	0	0	0	102	36
1:45 p.m.	1	78	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	2	103	38
2:00 p.m.	4	80	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	1	130	42
2:15 p.m.	2	85	0	0	0	0	0	0	0	64	0	0	0	0	0	1	152	48
2:30 p.m.	3	110	0	0	0	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0	1	204	589
2:45 p.m.	4	113	0	0	0	0	0	0	0	87	0	0	0	0	0	0	204	690
3:00 p.m.	5	121	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	0	0	0	2	214	774
3:15	3	111	0	0	0	0	0	0	0	88	0	0	0	0	0	1	203	825
3:30 p.m.	1	105	0	0	0	0	0	0	0	73	1	0	0	0	0	0	181	80
3:45 p.m.	2	100	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	0	0	0	0	165	76
4:00 p.m.	0	80	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0	122	67
4:15 p.m.	0	76	0	0	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0	0	99	56
4:30 p.m.	1	88	0	0	0	0	0	0	0	30	2	0	1	0	0	0	123	50
4:45 p.m.	2	75	0	0	0	0	0	0	0	35	1	0	0	0	0	0	113	45
5:00 p.m.	1	74	0	0	0	0	0	0	0	18	1	0	0	0	0	0	94	42
5:15 p.m.	0	82	0	0	0	0	0	0	0	25	1	0	0	0	0	0	108	43
5:30 p.m.	1	60	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	84	40
5:45 p.m.	1	49	0	0	0	0	0	0	0	18	2	0	0	0	0	0	71	35

Nombre del archivo:	CABO_ROJO_INT_A - PR-100 con PR-101 Este
Fecha de inicio:	Jueves, 28 de agosto de 2025
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Correcto	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	9	31	0	42	0	2	0	0	34	0	0	0	0	0	0	118	118
6:15	0	9	27	0	77	0	0	0	2	42	0	0	0	0	0	0	157	275
6:30	0	18	45	0	85	0	2	0	2	68	0	0	0	0	0	0	220	495
6:45	0	33	53	0	106	0	3	0	2	104	0	0	0	0	0	0	301	796
7:00	0	34	94	0	139	0	1	0	4	103	0	0	0	0	0	0	375	1053
7:15	0	31	91	1	124	0	1	0	3	107	0	0	0	0	0	0	358	1254
7:30	0	49	98	0	91	0	3	0	1	68	0	0	0	0	0	0	310	1344
7:45	0	51	77	0	82	0	4	0	1	65	0	0	0	0	0	0	280	1322
8:00	0	54	77	0	72	0	2	0	2	39	0	0	0	0	0	0	246	1194
8:15	0	30	50	0	68	0	3	0	2	56	0	0	0	0	0	0	209	1045
8:30	0	25	65	0	79	0	1	0	2	51	0	0	0	0	0	0	222	959
8:45	0	37	62	0	64	0	7	0	1	47	0	0	0	0	0	0	218	896
9:00	0	42	61	0	69	0	4	0	1	44	0	0	0	0	0	0	221	871
9:15	0	34	53	2	65	0	3	0	3	46	0	0	0	0	0	0	206	868
9:30	0	48	71	0	59	0	4	0	1	60	0	0	0	0	0	0	243	888
9:45	0	34	69	0	67	0	1	0	5	31	0	0	0	0	0	0	207	877
10:00	0	38	80	0	64	0	3	0	2	35	0	0	0	0	0	0	222	878
10:15	0	52	61	0	65	0	3	0	2	45	0	0	0	0	0	0	228	900
10:30	0	45	69	0	77	0	5	0	5	46	0	0	0	0	0	0	247	904
10:45	0	41	65	1	70	0	4	0	4	58	0	0	0	0	0	0	243	940
11:00	0	49	67	0	67	0	5	0	5	55	0	0	0	0	0	0	248	966
11:15	0	54	90	1	69	0	1	0	3	46	0	0	0	0	0	0	264	1002
11:30	0	56	91	0	83	0	2	0	10	52	0	0	0	0	0	0	294	1048
11:45	0	55	88	1	105	0	6	0	4	51	0	0	0	0	0	0	310	1116
12:00	0	52	79	0	86	0	3	0	3	36	0	0	0	0	0	0	259	1127
12:15	0	52	107	1	84	0	7	0	5	51	0	0	0	0	0	0	307	1170
12:30	0	53	86	0	86	0	7	0	7	55	0	0	0	0	0	0	294	1170
12:45 p.m.	0	51	88	0	77	0	9	0	6	52	0	0	0	0	0	0	283	1143
1:00 p.m.	0	48	83	0	53	0	7	0	5	50	0	0	0	0	0	0	246	1130
1:15 p.m.	0	47	82	0	103	0	3	0	4	53	0	0	0	0	0	0	292	1115
1:30 p.m.	0	64	82	0	92	0	3	0	7	41	0	0	0	0	0	0	289	1110
1:45 p.m.	0	58	95	0	79	0	3	0	4	58	0	0	0	0	0	0	297	1124
2:00 p.m.	0	52	104	0	84	0	3	0	3	80	0	0	0	0	0	0	326	1204
2:15 p.m.	0	53	109	0	124	0	5	0	3	81	0	0	0	0	0	0	375	1287
2:30 p.m.	0	76	165	0	131	0	4	0	6	65	0	0	0	0	0	0	447	1445
2:45 p.m.	0	73	153	0	92	0	6	0	5	50	0	0	0	0	0	0	379	1527
3:00	0	56	114	1	111	0	5	0	11	61	0	0	0	0	0	0	359	1560
3:15 p.m.	0	65	100	0	71	0	6	0	5	56	0	0	0	0	0	0	303	1488
3:30 p.m.	0	58	119	0	82	0	11	0	1	36	0	0	0	0	0	0	311	1352
3:45 p.m.	0	67	94	0	84	0	8	0	1	36	0	0	0	0	0	0	290	1269
4:00 p.m.	0	56	104	0	77	0	8	0	1	41	0	0	0	0	0	0	287	1197
4:15 p.m.	0	63	120	0	88	0	6	0	0	39	0	0	0	0	0	0	316	1210
4:30 p.m.	0	61	93	0	78	0	6	0	6	38	0	0	0	0	0	0	282	1181
4:45 p.m.	0	55	87	0	69	0	5	0	5	41	0	0	0	0	0	0	262	1147
5:00 p.m.	0	69	91	0	87	0	5	0	7	49	0	0	0	0	0	0	308	1168
5:15 p.m.	0	59	86	0	87	0	2	0	7	53	0	0	0	0	0	0	294	1146
5:30 p.m.	0	62	91	0	64	0	3	0	4	43	0	0	0	0	0	0	267	1131
5:45 p.m.	0	55	96	0	64	0	4	0	7	40	0	0	0	0	0	0	266	1135

Nombre del archivo:	CABO_ROJO_INT_B - PR-100 con PR-101 Oeste
Fecha de inicio:	Jueves, 28 de agosto de 2025
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	11	19	0	0	0	0	0	0	0	60	17	0	21	0	24	0	152	152
6:15	19	19	0	0	0	0	0	0	0	90	27	0	19	0	27	0	201	353
6:30	34	42	0	0	0	0	0	0	0	111	32	0	22	0	48	0	289	642
6:45	55	54	0	0	0	0	0	0	0	134	72	0	37	0	59	0	411	1053
7:00	54	59	0	0	0	0	0	0	0	158	91	1	62	0	68	0	493	1394
7:15	54	53	0	0	0	0	0	0	0	144	91	0	69	0	73	0	484	1677
7:30 a.m.	38	74	0	0	0	0	0	0	0	120	45	0	82	0	57	0	416	1804
7:45	53	96	0	0	0	0	0	0	0	101	43	0	35	0	36	0	363	1766
8:00	33	91	0	0	0	0	0	0	0	80	28	0	38	0	34	0	304	1571
8:15	38	44	0	0	0	0	0	0	0	98	27	0	30	0	48	0	285	1372
8:30	33	65	0	0	0	0	0	0	0	94	37	0	22	0	44	0	295	1251
8:45	48	55	0	0	0	0	0	0	0	81	30	0	46	0	42	0	302	1186
9:00	34	65	0	0	0	0	0	0	0	71	39	0	33	0	29	0	271	1153
9:15	51	55	0	0	0	0	0	0	0	72	47	0	38	0	43	0	307	1179
9:30	36	72	0	0	0	0	0	0	0	86	32	0	42	0	46	0	314	1198
9:45	29	68	0	0	0	0	0	0	0	66	34	0	33	0	32	0	269	1162
10:00	27	79	0	1	0	0	0	0	0	69	34	0	38	0	31	0	277	1164
10:15	38	81	0	0	0	0	0	0	0	77	45	0	33	0	36	0	309	1169
10:30	36	68	0	0	0	0	0	0	0	81	40	0	42	0	41	0	308	1161
10:45	55	68	0	0	0	0	0	0	0	90	39	0	38	0	33	0	321	1216
11:00	46	74	0	0	0	0	0	0	0	71	42	0	38	0	50	0	321	1269
11:15	28	95	0	0	0	0	0	0	0	68	44	0	53	0	37	0	325	1282
11:30	44	92	0	0	0	0	0	0	0	78	56	0	57	0	44	0	371	1344
11:45	43	87	0	0	0	0	0	0	0	95	72	0	49	0	48	0	394	1411
12:00	53	69	0	0	0	0	0	0	0	68	51	0	60	0	44	0	345	1435
12:15	53	103	0	0	0	0	0	0	0	76	46	1	65	0	46	0	390	1500
12:30	47	84	0	1	0	0	0	0	0	105	48	0	51	0	38	0	374	1503
12:45	47	91	0	0	0	0	0	0	0	99	34	0	52	0	36	0	359	1468
1:00 p.m.	44	67	0	0	0	0	0	0	0	64	38	0	62	0	50	0	325	1448
1:15 p.m.	49	84	0	0	0	0	0	0	0	90	66	0	42	0	37	0	368	1427
1:30 p.m.	51	103	0	0	0	0	0	0	0	90	39	0	45	0	50	0	378	1431
1:45 p.m.	45	106	0	0	0	0	0	0	0	90	50	0	53	0	54	0	398	1470
2:00 p.m.	46	103	0	0	0	0	0	0	0	104	61	0	54	0	52	0	420	1569
2:15 p.m.	52	107	0	0	0	0	0	0	0	118	88	0	47	0	36	0	448	1644
2:30 p.m.	66	109	0	0	0	0	0	0	0	105	88	0	140	0	87	0	596	1862
2:45 p.m.	58	114	0	0	0	0	0	0	0	100	47	0	109	0	72	0	500	1964
3:00	49	112	0	1	0	0	0	0	0	113	57	0	65	0	44	0	441	1985
3:15 p.m.	53	108	0	0	0	0	0	0	0	89	45	0	52	0	30	0	377	1914
3:30 p.m.	58	111	0	0	0	0	0	0	0	75	43	0	63	0	52	0	402	1728
3:45 p.m.	50	108	0	0	0	0	0	0	0	77	46	0	50	0	36	0	368	1583
4:00 p.m.	62	116	0	0	0	0	0	0	0	84	33	0	57	0	31	0	383	1529
4:15 p.m.	57	116	0	0	0	0	0	0	0	71	43	0	63	0	30	0	388	1541
4:30 p.m.	56	99	0	0	0	0	0	0	0	74	48	0	46	0	33	0	356	1495
4:45 p.m.	54	99	0	0	0	0	0	0	0	72	33	0	44	0	28	0	330	1462
5:00 p.m.	67	121	0	0	0	0	0	0	0	92	48	0	46	0	34	0	408	1483
5:15 p.m.	41	116	0	0	0	0	0	0	0	89	43	0	34	0	31	0	354	1448
5:30 p.m.	51	109	0	0	0	0	0	0	0	67	46	0	35	0	25	0	333	1429
5:45 p.m.	34	103	0	0	0	0	0	0	0	72	31	0	46	0	30	0	316	1415

Nombre del archivo:	CABO_ROJO_INT_C - PR-100 con Camino Vicente Torres
Fecha de inicio:	Jueves, 28 de agosto de 2025
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	33	7	0	58	3	1	0	4	78	1	0	3				196	196
6:15	5	41	12	0	63	0	3	0	4	108	0	0	1				244	440
6:30	1	88	20	0	84	7	8	0	5	141	0	0	3			14	376	815
6:45	5	96	17	0	101	8	4	0	13	172	1	0	3			13	439	1254
7:00	3	128	32	0	88	3	9	0	23	183	1	0	2	6		16	494	1552
7:15	4	96	51	2	111	2	14	0	35	175	1	0	3	5		14	517	1825
7:30	4	113	52	0	126	9	12	0	36	184	1	0	5	4		10	556	2006
7:45	11	115	49	0	123	3	22	0	26	177	1		1	16		18	562	2129
8:00	5	116	39	0	93	4	7	1	13	117	2					12	415	2056
8:15	6	83	28	0	71	1	5	0	5	134	1					12	351	1884
8:30	7	76	23	1	70	2	10	0	7	141	1					16	352	1688
8:45	4	100	24	0	78	1	5	0	14	136	0		2			4	370	1496
9:00	5	100	38	0	55	1	11	0	6	82	2					3	307	1388
9:15	6	93	45	1	53	4	6	0	13	101	0		2			4	334	1371
9:30	5	103	31	0	47	6	6	0	12	129	1		2			16	359	1378
9:45	5	92	27	0	57	3	6	0	2	98	1		2			6	300	1300
10:00	12	89	38	0	44	3	11	0	0	98	1					11	320	1313
10:15	6	117	37	0	54	2	8	0	1	94	0		0			7	336	1315
10:30	7	127	56	1	47	4	5	0	0	111	0		2			8	382	1338
10:45	7	108	34	0	44	4	1	0	12	120	1		0			3	345	1383
11:00	7	134	42	0	54	6	1	0	10	114	0		0			7	389	1449
11:15	1	125	46	0	40	2	8	0	12	119	0	1	0			3	365	1478
11:30	8	113	39	0	42	6	8	0	17	105	2	0	3			6	348	1448
11:45	12	135	35	0	44	2	7	0	12	123	1	0	3			5	382	1482
12:00	10	109	45	0	41	4	11	0	11	107	1	0				7	351	1447
12:15 p.m.	10	149	47	0	30	3	11	0	12	119	1	0				6	394	1478
12:30	6	117	45	0	43	4	9	0	14	129	3		4			8	389	1511
12:45 p.m.	9	133	53	0	53	2	8	0	9	114	1					5	388	1516
1:00 p.m.	9	111	57	0	43	5	5	0	8	117	0		3			6	366	1533
1:15 p.m.	10	135	51	0	49	5	3	0	11	127	1					7	402	1541
1:30 p.m.	6	147	48	0	47	3	9	0	17	132	0		3			16	428	1583
1:45 p.m.	3	127	61	2	34	1	15	0	19	112	1		3			6	390	1588
2:00 p.m.	7	162	57	0	62	8	10	0	15	126	3		3			6	474	1697
2:15 p.m.	8	176	67	1	52	3	8	0	26	150	1		5			6	514	1809
2:30 p.m.	11	152	58	0	105	11	27	0	25	140	2		6			8	552	1935
2:45 p.m.	12	154	67	0	60	5	15	0	19	158	6		3			5	529	2069
3:00	12	167	62	0	48	3	14	0	16	164	2		3			3	498	2093
3:15 p.m.	13	157	63	0	40	6	6	0	15	152	2		2			5	464	2043
3:30 p.m.	14	150	51	1	59	6	12	0	6	104	0		2			5	421	1912
3:45 p.m.	8	160	54	0	46	10	6	0	12	120	0		0			7	433	1816
4:00 p.m.	14	164	64	0	51	1	14	0	6	108	0		2			10	442	1760
4:15 p.m.	16	165	66	0	38	2	6	0	6	116	2		2			6	430	1731
4:30 p.m.	13	156	66	0	40	5	10	0	8	88	3	0	1			12	401	1711
4:45 p.m.	9	151	59	0	39	0	8	0	4	101	3	0	1			4	389	1669
5:00 p.m.	8	154	76	2	31	6	8	1	5	112	1	0	4			2	411	1639
5:15 p.m.	18	168	66	1	40	4	1	0	9	121	1	1	2	4		11	446	1651
5:30 p.m.	13	156	81	1	23	6	3	0	8	91	5	0	1	4		6	402	1646
5:45 p.m.	5	139	73	0	32	6	4	0	8	104	0		1			6	388	1649

Nombre del archivo:	CABO_ROJO_INT_D - PR-100 con PR-308
Fecha de inicio:	Jueves, 28 de agosto de 2025
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	42	30	7	0	26	18	10	0	17	100	21	0	17	24	40		352	352
6:15	26	49	15	0	30	18	21	0	11	134	12	0	22	13	54		405	757
6:30	23	94	21	0	37	11	22	0	22	173	9	1	32	31	85		560	1316
6:45	26	84	24	1	42	23	40	0	32	214	4	2	31	39	93		655	1972
7:00	29	130	33	0	42	30	38	0	56	230	11		40	48	94		786	2407
7:15	43	115	34	1	31	22	37	0	44	261	25	11	32	45	92		793	2795
7:30	45	138	41	0	49	33	52	0	45	234	28		35	38	84		827	3061
7:45	53	144	57	0	43	36	51	0	51	236	31		43	36	78		865	3271
8:00	32	90	41	0	46	24	41	0	42	198	25	1	31	36	62		670	3163
8:15	35	110	38	0	34	20	34	0	48	187	25		21	26	51		636	3008
8:30	37	105	55	1	47	11	18		49	175	22		26	33	77		666	2841
8:45	44	85	50	0	48	19	37		42	194	26		22	24	56		652	2628
9:00	42	106	51	4	29	24	31		31	144	22		33	33	54		622	2572
9:15	53	109	44	1	52	24	32		35	114	22	1	29	30	56		607	2539
9:30	57	110	44	0	51	20	34		47	168	18		18	34	57		660	2539
9:45	74	112	53		58	14	32		42	133	17		28	28	72		674	2557
10:00	52	113	47		50	22	36		48	168	21	1	19	21	53		652	2587
10:15	62	134	58		43	36	30		34	134	21	1	22	24	56		670	2656
10:30	63	151	57		50	32	29		36	142	21	1	22	24	54		692	2688
10:45	65	123	55		47	30	36		32	147	22		20	31	68		676	2692
11:00	78	128	54		47	26	31		27	146	25		31	34	75		719	2750
11:15	81	142	57	0	63	28	29	0	38	143	29	6	23	32	63		734	2814
11:30	92	133	58	0	56	34	29	0	31	132	24	4	31	29	69		722	2844
11:45	69	135	65	0	58	36	27	0	42	133	28	5	19	30	71		719	2884
12:00	99	122	57	0	69	39	31	0	28	123	31		36	45	72		750	2932
12:15 p.m.	86	131	56	0	64	21	23	0	30	126	13		41	33	62		699	2888
12:30	83	150	66	0	50	26	14	0	40	159	23		26	36	70		748	2919
12:45 p.m.	65	137	60	0	46	28	23	0	28	147	23		28	36	86		703	2900
1:00 p.m.	83	140	64	0	45	29	23	0	36	113	25		29	46	82		713	2865
1:15 p.m.	57	132	48	1	41	21	22	0	30	121	19		36	45	94		667	2829
1:30 p.m.	85	160	34	2	51	24	15		27	136	18		33	47	95		736	2812
1:45 p.m.	79	154	57	0	53	23	18		19	134	22		25	31	81		708	2810
2:00 p.m.	83	193	60	2	54	42	28		30	141	20		37	53	98		840	2939
2:15 p.m.	89	173	62	0	38	38	26		46	152	31		47	69	95		889	3144
2:30	84	156	60	3	63	50	32		38	158	25		56	58	103		885	3296
2:45	98	194	55		59	54	25		27	189	31		38	50	9		911	3510
3:00 p.m.	93	175	63		66	47	22		27	157	24		47	34	97		847	3515
3:15 p.m.	87	182	57		46	43	28		58	161	25		36	27	48		797	3448
3:30 p.m.	106	165	64		50	34	25		55	111	25		33	32	64		769	3322
3:45 p.m.	109	160	51		47	28	22		24	123	30		27	38	57		721	3124
4:00 p.m.	101	173	52		44	50	22		18	128	18		38	43	86		770	3047
4:15 p.m.	113	212	68		47	28	25		19	134	20		39	46	51		752	3048
4:30 p.m.	109	174	57	0	43	33	17	1	26	103	26	0	34	33	59		715	2998
4:45 p.m.	96	180	52	0	37	28	27	1	21	94	27	0	28	40	36		667	2944
5:00 p.m.	105	177	64	0	52	42	26	0	23	89	29	0	24	32	76		739	2913
17:15	107	206	52	1	44	35	21	0	28	132	17		34	36	75		788	2909
5:30 p.m.	102	183	60	1	36	22	23	0	23	85	16		30	34	59		674	2868
5:45 p.m.	92	182	56	1	37	32	13	0	17	98	21		24	29	36		641	2842

Nombre del archivo:	Fin de semana en Cabo Rojo A - PR-100 con PR-101 Este
Fecha de inicio:	Sábado, 6 de septiembre de 2025
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Correcto	A través	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	0	9	10	0	13	0	1	0	0	12	0	0	0	(	(	(	4	4
6:15	0	6	23	0	22	0	1	0	0	10	0	0	0	(	(	(	6	10
6:30	0	10	19	0	29	0	0	0	1	16	0	0	0	(	(	(	7	18
6:45	0	15	22	0	32	0	3	0	1	14	0	0	(	(	(	(	8	26
7:00	0	22	28	0	35	0	2	0	1	26	0	0	(	(	(	(	11	33
7:15	0	41	29	0	46	0	0	0	0	34	0	0	(	(	(	(	15	42
7:30	0	29	37	0	58	0	2	0	3	32	0	0	(	(	(	(	16	51
7:45	0	31	55	0	54	0	2	0	3	41	0	0	(	(	(	(	18	61
8:00	0	25	41	0	49	0	3	0	2	48	0	0	(	(	(	(	16	66
8:15	0	37	43	0	59	0	7	0	7	51	0	0	(	(	(	(	20	71
8:30	0	36	59	0	73	0	2	0	1	44	0	0	(	(	(	(	21	77
8:45	0	45	53	0	65	0	2	0	4	49	0	0	(	(	(	(	21	80
9:00	0	31	51	0	68	0	1	0	4	45	0	0	(	(	(	(	20	83
9:15	0	38	61	0	73	0	6	0	1	54	(	0	(	(	(	(	23	86
9:30	0	33	65	0	78	0	4	0	4	49	(	0	(	(	(	(	23	88
9:45	0	55	53	0	81	0	8	0	8	52	(	0	(	(	(	(	25	92
10:00	0	46	73	0	95	0	3	0	6	43	(	0	(	(	(	(	26	98
10:15	0	48	82	0	91	0	2	0	2	68	(	0	(	(	(	(	25	104
10:30	0	41	63	0	88	0	3	0	7	52	(	0	(	(	(	(	25	107
10:45	0	73	88	0	93	0	4	0	4	60	(	0	(	(	(	(	32	113
11:00	0	60	85	0	101	0	6	0	6	70	(	0	(	(	(	(	32	119
11:15	0	65	86	0	83	0	4	0	4	59	0	0	0	(	(	(	30	120
11:30	0	75	96	0	107	0	8	0	11	50	0	0	0	(	(	(	34	129
11:45	0	70	94	0	83	0	5	0	6	70	0	0	0	(	(	(	33	130
12:00	0	53	92	0	99	0	7	0	7	60	0	0	(	(	(	(	31	129
12:15	0	68	76	0	82	0	6	0	6	53	0	0	(	(	(	(	29	128
12:30	0	67	102	0	72	0	13	0	6	54	0	0	0	0	0	(	314	1253
12:45	0	71	91	0	100	0	3	0	5	72	0	(	0	0	0	(	342	1265
1:00	0	72	114	0	78	0	8	1	3	55	0	(	0	0	0	(	331	1278
1:15	0	64	106	0	99	0	9	0	4	60	0	(	0	0	0	(	342	1329
1:30 p.m.	0	52	92	0	103	0	4	0	11	46	0	(	(	(	(	(	31	132
1:45 p.m.	0	61	72	1	97	0	9	1	5	54	(	(	(	(	(	(	30	128
2:00 p.m.	0	79	94	0	63	0	5	0	12	44	(	(	(	(	(	(	29	125
2:15 p.m.	0	59	88	1	86	0	9	0	6	57	(	(	(	(	(	(	30	121
2:30 p.m.	0	66	86	0	84	0	8	0	6	52	(	(	(	(	(	(	30	120
2:45 p.m.	0	73	85	0	72	0	4	0	4	57	(	(	(	(	(	(	29	120
3:00 p.m.	0	61	89	0	81	0	5	0	11	52	(	(	(	(	(	(	29	120
3:15 p.m.	0	60	88	0	68	0	4	0	(	52	(	(	(	(	(	(	27	117
3:30 p.m.	0	64	106	0	72	0	3	0	(	47	(	(	(	(	(	(	30	117
3:45 p.m.	0	44	100	0	76	0	7	0	(	50	(	(	(	(	(	(	28	116
4:00 p.m.	0	68	86	1	86	0	12	1	1	60	(	(	(	(	(	(	32	118
4:15 p.m.	0	60	89	0	87	0	8	1	1	49	(	(	(	(	(	(	30	120
4:30 p.m.	0	65	81	0	75	0	6	0	7	48	0	0	0	0	(	(	28	118
4:45 p.m.	0	48	91	1	83	0	7	0	7	49	0	0	0	(	(	(	28	118
5:00 p.m.	0	49	84	1	79	0	3	0	1	56	0	0	0	(	(	(	27	114
5:15 p.m.	0	51	78	0	74	0	3	0	7	60	0	0	(	(	(	(	27	111
5:30 p.m.	0	50	94	0	53	0	4	0	7	46	0	0	(	(	(	(	25	108
5:45 p.m.	0	59	71	0	69	0	6	0	10	47	0	0	(	(	(	(	26	106

Nombre del archivo:	Fin de semana en Cabo Rojo B - PR-100 con PR-101 Oeste
Fecha de inicio:	Sábado, 6 de septiembre de 2025
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	18:00

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	7	14	0	0	0	0	0	0	0	18	8	0	5	0	1		61	6
6:15	10	15	0	0	0	0	0	0	0	19	12	0	16		1		81	14
6:30	14	21	0	0	0	0	0	0	0	31	14	0	6		13		99	24
6:45	20	21	0	0	0	0	0	0	0	27	15	0	17		13		113	35
7:00 a.m.	25	30	0	0	0	0	0	0	0	41	23	0	20		18		157	45
7:15	24	45	0	0	0	0	0	0	0	64	19	0	26		16		195	56
7:30	20	45	0	0	0	0	0	0	0	63	24	0	23		32		209	67
7:45	32	52	0	0	0	0	0	0	0	60	32		31		26		233	79
8:00	21	31	0	0	0	0	0	0	0	60	39		40		33		224	86
8:15	22	46	0	0	0	0	0	0	0	76	35		30		41		250	91
8:30	37	61	0	0	0	0	0	0	0	75	40		35		26		276	98
8:45	49	62	0	0	0	0	0	0	0	83	30		36		30		298	104
9:00	40	46	0	0	0	0	0	0	0	71	38		40		29		261	108
9:15	42	57	0	0	0	0	0	0	0	79	50		42		32		302	113
9:30	42	51	0	0	0	0	0	0	0	80	48		47		45		303	116
9:45 a.m.	44	68	0	0	0	0	0	0		83	46		42		44		330	120
10:00	48	68	0	0	0	0	0	0		74	64		58		43		356	129
10:15	36	72	0	0	0	0	0	0		104	56		51		57		376	136
10:30	39	51	0	0	0	0	0	0		84	58		58		56		337	139
10:45	71	83	0	0	0	0	0	0		96	52		75		36		416	148
11:00	51	93	0	0	0	0				101	68		52		42		409	153
11:15	55	102	0	0	0	0	0	0	0	95	53	0	59		43		407	156
11:30	49	103	0	0	0	0	0	0	0	93	58	0	67		42		412	164
11:45	52	84	0	0	0	0	0	0	0	99	59	0	71		44		409	163
12:00	49	91	0	0	0	0	0	0	0	103	55		51		47		395	162
12:15	76	100	0	0	0	0	0	0	0	88	44	1	49		35		393	161
12:30 p.m.	57	116	0	0	0	0	0	0	0	78	51	0	58	0	34		394	1593
12:45	66	113	0	0	0	0	0	0	0	89	78	0	49	0	43		438	1622
1:00	48	108	0	0	0	0	0	0	0	86	52		68	0	43		406	1631
1:15	55	111	0	0	0	0	0	0	0	111	48		59	0	39		424	1662
1:30 p.m.	50	95	0	0	0	0	0	0	0	82	65		49		42		388	1653
1:45 p.m.	67	92	0	0	0	0	0	0	0	84	69		54		43		409	1624
2:00 p.m.	44	103	0	0	0	0	0	0	0	66	45		56		34		350	1568
2:15 p.m.	45	104	0	0	0	0	0	0	0	98	46		42		51		386	1530
2:30 p.m.	60	100	0	0	0	0	0	0		85	45		56		34		382	1527
2:45 p.m.	46	112	0	0	0	0	0	0		83	45		52		29		368	1486
3:00 p.m.	62	101	0	0	0	0	0	0		71	68		52		44		396	1532
3:15 p.m.	57	89	0	0	0	0	0	0		80	46		54		38		359	1504
3:30 p.m.	48	93	0	0	0	0				71	42		70		44		375	1493
3:45 p.m.	45	78	0	0	0	0				81	36		66		51		368	1494
4:00 p.m.	54	82	0	0	0					93	47		77		46		404	1502
4:15 p.m.	44	87	0	0	0					71	63		66		66		398	1543
4:30 p.m.	44	71	0	0	0	0	0	0	0	59	58	1	67		28		328	1498
4:45 p.m.	42	96	0	0	0	0	0	0	0	86	52	0	42		53		371	1502
5:00 p.m.	41	103	0	0	0	0	0	0	0	79	51	0	41		47		362	1461
5:15 p.m.	42	81	0	0	0	0	0	0	0	79	54	0	47		50		353	1415
5:30 p.m.	42	97	0	0	0	0	0	0	0	68	40	0	47		36		334	1421
5:45 p.m.	39	82	0	0	0	0	0	0	0	70	42		45		36		309	1359

Nombre del archivo:	Cabo Rojo C - PR-100 con Camino Vicente Torres
Fecha de inicio:	Sábado, 6 de septiembre de 2025
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	2	20	5	0	15	1	1	0	1	29	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7[illegible]	7[illegible]
6:15	1	23	8	1	22	2	1	0	1	33	0	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	9[illegible]	17[illegible]
6:30	3	37	7	0	34	0	3	0	1	37	0	0	0	[illegible]	[illegible]	10	13[illegible]	31[illegible]
6:45	1	46	7	0	21	1	1	0	2	44	1	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13[illegible]	44[illegible]
7:00	2	62	12	0	31	3	3	0	2	60	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	18[illegible]	54[illegible]
7:15	5	51	8	1	30	1	3	0	4	62	2	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	18[illegible]	63[illegible]
7:30	1	82	12	0	55	3	3	0	4	95	1	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	26[illegible]	76[illegible]
7:45	4	79	17	0	45	1	1	0	5	78	2	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10	24[illegible]	87[illegible]
8:00	4	59	18	0	37	2	4	0	2	96	1	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	22[illegible]	92[illegible]
8:15	3	57	26	0	49	4	5	0	8	111	0	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13	28[illegible]	102[illegible]
8:30	7	94	28	0	64	9	9	0	4	113	2	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	34[illegible]	110[illegible]
8:45	8	90	27	0	60	2	3	0	10	109	3	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10	33[illegible]	118[illegible]
9:00	9	95	31	0	61	7	4	0	7	101	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	33[illegible]	128[illegible]
9:15	10	85	32	0	62	4	2	0	10	89	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13	31[illegible]	132[illegible]
9:30	7	82	41	1	46	4	6	0	7	122	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	32[illegible]	130[illegible]
9:45	18	111	46	2	55	4	5	0	6	125	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	38[illegible]	135[illegible]
10:00	10	112	33	0	49	2	3	0	12	115	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11	35[illegible]	138[illegible]
10:15	6	105	47	0	57	3	2	0	12	130	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	37[illegible]	144[illegible]
10:30	11	140	31	2	62	10	9	0	[illegible]	134	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	42[illegible]	153[illegible]
10:45	7	130	44	0	59	5	6	0	13	121	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	39[illegible]	154[illegible]
11:00	5	137	45	0	63	5	5	0	[illegible]	126	[illegible]	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12	41[illegible]	160[illegible]
11:15	9	153	51	0	41	1	5	0	14	120	3	0	3	[illegible]	[illegible]	13	41[illegible]	165[illegible]
11:30	7	136	48	0	58	3	6	0	11	150	1	0	7	[illegible]	[illegible]	13	44[illegible]	167[illegible]
11:45	7	136	56	0	54	5	8	0	5	117	2	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41[illegible]	168[illegible]
12:00	4	144	42	0	41	6	8	0	11	146	1	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41[illegible]	168[illegible]
12:15 p.m.	7	159	64	1	58	10	11	0	13	105	0	0	3	7	6		444	1710
12:30	14	189	43	0	33	5	7	0	8	118	1	1	1	3	13		436	1702
12:45	5	169	51	0	48	6	6	0	8	122	3	1	1	6	8		433	1725
1:00	8	142	62	0	54	3	9	0	8	125	2	1	1	5	10		429	1742
1:15 p.m.	13	155	41	0	43	4	10	0	11	112	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13		41[illegible]	170[illegible]
1:30 p.m.	8	136	43	0	40	6	6	0	7	132	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12		40[illegible]	167[illegible]
1:45 p.m.	11	149	41	1	41	7	4	0	7	107	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		38[illegible]	162[illegible]
2:00 p.m.	8	143	46	0	43	1	12	0	6	111	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		35[illegible]	158[illegible]
2:15 p.m.	4	145	51	0	35	8	9	0	8	128	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		40[illegible]	158[illegible]
2:30 p.m.	9	152	39	1	44	4	9	0	8	110	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		38[illegible]	157[illegible]
2:45 p.m.	11	144	48	0	43	3	4	0	[illegible]	108	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		38[illegible]	157[illegible]
3:00 p.m.	11	166	44	2	56	2	4	0	[illegible]	118	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		42[illegible]	160[illegible]
3:15 p.m.	7	144	35	0	34	1	2	0	[illegible]	95	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		33[illegible]	152[illegible]
3:30 p.m.	12	121	37	0	41	3	2	0	15	109	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		34[illegible]	148[illegible]
3:45 p.m.	7	133	60	0	40	8	5	0	[illegible]	115	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	16		39[illegible]	149[illegible]
4:00 p.m.	6	120	46	0	34	3	5	0	18	141	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13		39[illegible]	147[illegible]
4:15 p.m.	3	122	38	0	37	5	[illegible]	0	[illegible]	123	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		34[illegible]	148[illegible]
4:30 p.m.	12	127	44	0	33	3	5	0	5	103	0	0	1	2	[illegible]		33[illegible]	147[illegible]
4:45 p.m.	8	152	45	0	37	1	3	0	7	121	2	1	1	[illegible]	[illegible]		38[illegible]	146[illegible]
5:00 p.m.	10	113	37	1	33	0	4	0	9	100	1	0	3	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31[illegible]	138[illegible]
5:15 p.m.	15	133	43	1	28	3	1	0	11	136	2	0	2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	38[illegible]	142[illegible]
5:30 p.m.	5	137	47	0	36	3	4	0	2	99	2	0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	34[illegible]	143[illegible]
5:45 p.m.	3	113	45	0	39	3	2	0	11	96	1	0	[illegible]	[illegible]	14		32[illegible]	137[illegible]

Nombre del archivo:	Fin de semana en Cabo Rojo D - PR-100 con PR-308
Fecha de inicio:	Sábado, 6 de septiembre de 2025
Hora de inicio:	6:00
Hora de finalización:	6:00 p. m.

	SB				WB				NB				EB					
Hora de inicio	Derecha	A través	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	Derecha	Seguir	Izquierda	Giro en U	15 MIN	POR HORA
6:00	5	21	2	0	15	1	4	0	5	34	0	0	8	3	1	0	106	106
6:15	6	37	7	0	13	5	7	0	9	52	3	0	7	1	27	0	181	285
6:30	13	61	11	0	10	9	7	0	6	62	3	0	10	23	24	0	239	526
6:45	15	74	17	0	14	9	9	0	5	60	2	0	6	19	30	0	268	786
7:00	18	63	13	0	20	9	11	0	5	73	7	0	1	13	32	0	272	952
7:15	21	64	17	0	25	11	15	0	11	90	1	0	12	19	26	0	312	1083
7:30	24	77	26	0	37	13	17	0	19	130	13	0	13	12	5	1	432	1276
7:45	23	75	22	0	35	21	9	0	18	97	13	0	17	23	5	0	411	1422
8:00	37	54	24	0	29	16	10	0	24	97	10	0	18	15	6	0	394	1549
8:15	45	77	30	0	28	9	14	1	14	153	12	0	15	23	6	0	481	1718
8:30	38	96	35	0	41	12	17	0	21	150	12	0	22	21	4	0	519	1801
8:45	45	104	36	0	45	32	16	2	23	155	11	0	17	27	6	0	577	1969
9:00	41	95	26	1	52	26	15	1	16	125	9	0	14	35	7	0	532	2109
9:15	53	102	36	0	49	24	12	1	27	138	13	0	15	25	6	0	554	2178
9:30	61	108	44	2	38	17	16	1	28	133	9	0	22	15	6	0	574	2233
9:45	71	146	44	1	57	19	15	1	26	168	11	1	26	34	5	0	672	2332
10:00	58	179	47	2	56	28	16	1	18	138	15	0	15	24	8	0	685	2485
10:15	74	121	40	1	50	27	21	1	18	155	26	0	22	32	6	0	642	2571
10:30	68	148	48	1	54	25	26	1	22	176	15	0	22	28	6	0	699	2698
10:45	87	127	46	1	46	25	26	1	21	168	13	0	26	21	5	0	647	2671
11:00	69	171	42	1	67	15	21	1	26	14	23	0	32	23	6	0	690	2678
11:15	90	155	54	2	43	30	20	0	20	155	19	1	34	21	6	3	703	2743
11:30	62	145	47	1	56	25	20	0	32	154	24	2	21	36	7	8	703	2747
11:45	74	136	55	0	44	29	18	0	18	136	29	1	32	27	7	7	676	2776
12:00	95	166	46	2	55	29	17	0	22	143	18	0	24	26	5	7	700	2786
12:15	96	182	61	0	46	23	18	0	17	156	28	0	35	26	5	3	741	2820
12:30	86	189	60	0	40	30	34	0	19	133	25	0	41	25	4	6	729	2846
12:45	95	174	60	2	48	31	23	0	29	126	19	0	36	31	6	3	738	2908
1:00 p.m.	93	135	42	0	53	41	20	0	21	136	21	1	30	28	7	3	699	2903
1:15 p.m.	62	188	36	0	42	27	20	0	22	144	18	1	29	30	7	0	688	2848
1:30 p.m.	82	174	53	0	41	17	13	1	18	161	21	1	28	36	5	0	691	2810
1:45 p.m.	68	142	49	1	45	44	17	1	25	125	26	1	26	21	4	0	630	2707
2:00 p.m.	81	164	52	0	33	28	17	1	18	122	26	1	26	32	7	0	671	2683
2:15 p.m.	74	146	51	0	28	31	19	1	26	126	26	1	22	34	6	0	648	2646
2:30 p.m.	81	154	42	0	45	30	21	1	26	124	16	1	33	38	7	2	676	2630
2:45 p.m.	74	161	49	1	36	19	16	1	26	122	22	1	32	25	5	0	630	2634
3:00 p.m.	87	176	48	1	29	32	26	1	15	152	26	1	36	25	4	0	684	2647
3:15 p.m.	65	125	48	1	47	34	22	1	22	168	15	1	36	32	4	0	682	2666
3:30 p.m.	69	136	43	1	36	17	15	1	26	126	24	1	21	35	5	0	607	2586
3:45 p.m.	63	149	31	1	41	25	18	1	15	133	21	1	34	36	6	2	638	2586
4:00 p.m.	58	129	27	1	31	26	11	1	27	130	30	1	32	22	5	0	577	2477
4:15 p.m.	61	136	31	1	36	27	16	1	17	134	18	1	26	26	5	0	597	2400
4:30 p.m.	70	156	28	0	34	20	19	0	15	119	18	1	22	25	39	0	566	2371
4:45 p.m.	51	130	48	2	34	17	22	0	20	111	15	0	26	33	61	0	570	2302
5:00 p.m.	66	132	35	1	31	24	19	1	21	112	18	1	18	24	4	0	547	2274
5:15 p.m.	80	149	36	1	45	16	14	0	19	117	14	1	23	22	6	0	598	2281
5:30 p.m.	87	158	27	1	34	20	11	0	20	114	21	1	26	26	4	0	593	2308
5:45 p.m.	87	126	39	0	35	30	11	0	16	121	21	1	14	28	4	2	570	2308

Apéndice B: Imágenes de Intersections'

Intersección 1: PR-100 con PR-301
Acceso en dirección norte: la PR-301 tiene un carril compartido para girar a la izquierda hacia la PR-100 y la PR-301 SB o para continuar hacia la PR-301 NB.

Acceso en dirección sur: la PR-301 tiene un carril compartido para seguir recto y girar a la derecha.

En dirección oeste: un carril de divergencia para seguir recto y girar a la izquierda (seguir recto hacia la PR-100 o girar a la izquierda hacia la PR-301 SB).

Acceso en dirección este (High-T): la PR-100 tiene dos carriles, un carril exclusivo para girar a la izquierda con una longitud de almacenamiento de 38 metros hasta la PR-301 NB y un carril para seguir recto hasta la PR-301 SB.

Aproximación en dirección oeste: la PR-301 tiene dos carriles, uno exclusivo para seguir recto y otro exclusivo para girar a la derecha con una longitud de almacenamiento de 63 metros.

En dirección este: la PR-301 tiene un carril compartido para giros a la izquierda o a la derecha.

Intersección 2: PR-301 con PR-303.
Acceso en dirección norte: la PR-303 tiene un carril de divergencia para continuar hacia la PR-301 NB o girar a la izquierda hacia la PR-301 SB.

Acceso en dirección oeste: la PR-301 tiene dos carriles, un carril exclusivo para girar a la izquierda con un almacenamiento de 15 metros y un carril para continuar hacia la PR-301.

Acceso en dirección este: la PR-301 tiene un carril de divergencia para continuar por la PR-301 o girar a la derecha hacia la PR-303.

Intersección 3: PR-301 con Camino Los Vélez
Acceso en dirección oeste: la PR-301 tiene un carril compartido para girar a la izquierda hacia la PR-301 o girar a la derecha hacia Camino Los Vélez.

Acceso en dirección sur: la PR-301 tiene un carril exclusivo para girar a la izquierda con un almacenamiento de 61 metros y un carril de paso.

Acceso en dirección norte: la PR-301 tiene un carril compartido para girar a la izquierda hacia la PR-301 SB o Camino Los Vélez, y para girar a la derecha hacia la PR-301.

El acceso en dirección sur permite a los conductores de Camino Los Vélez entrar en la PR-301 NB.

Intersección 4: PR-301 con PR-3301
Acceso en dirección este: la PR-3301 tiene un carril compartido para girar a la izquierda o a la derecha hacia la PR-301.

Acceso en dirección norte: la PR-301 tiene un carril compartido para girar a la izquierda hacia la PR-3301 o continuar hacia la PR-301 NB.

Acceso en dirección sur: la PR-301 tiene un carril compartido para continuar hacia la PT-301 SB o girar a la derecha hacia la PR-3301.

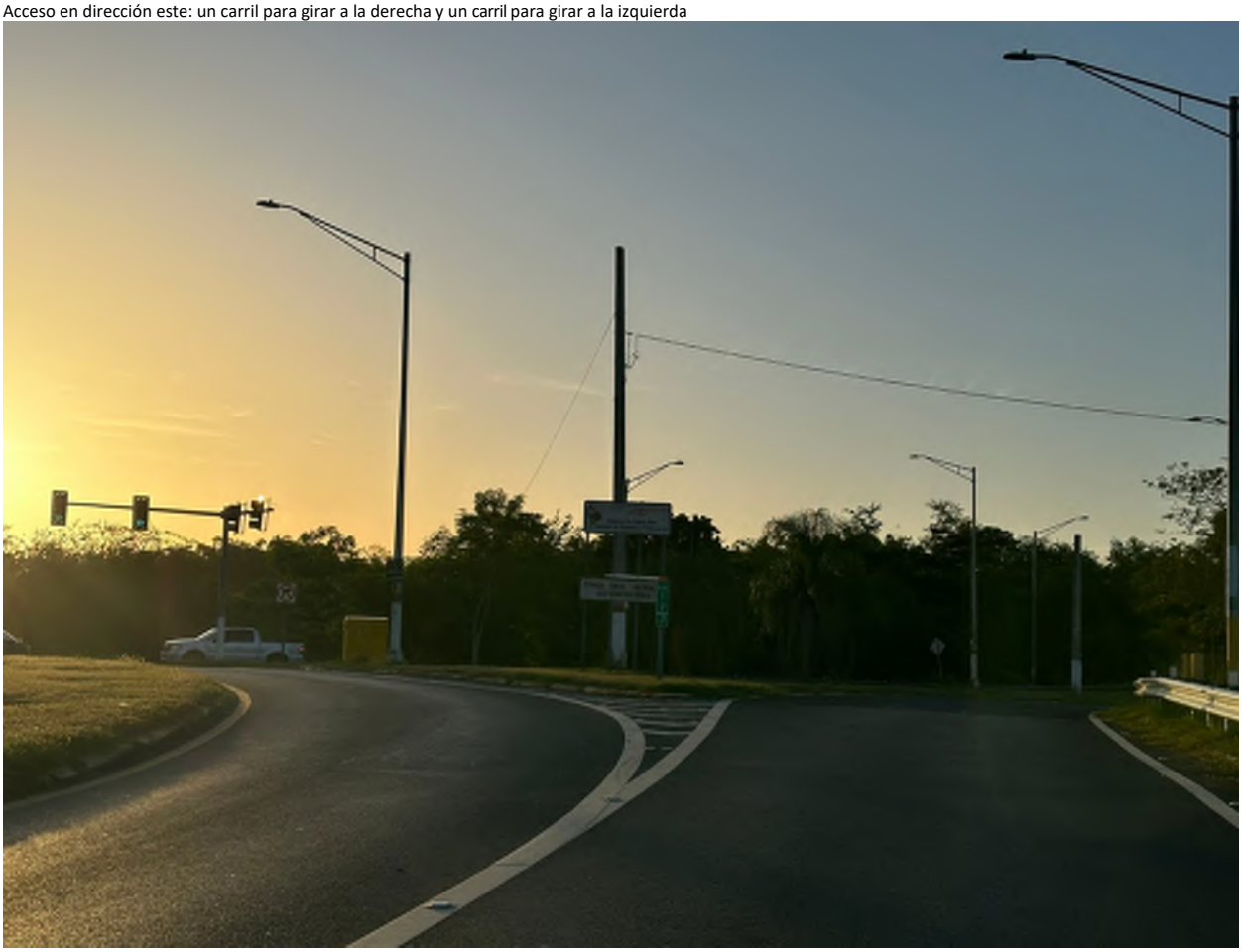
Cabo Rojo Nueva A – PR-100 con PR101 Este
Acceso en dirección oeste: un carril para girar a la derecha y un carril para girar a la izquierda

Acceso en dirección norte: un carril para girar a la derecha y un carril para continuar.

Acceso en dirección sur: un carril de paso y un carril para girar a la izquierda

Cabo Rojo Nuevo B: PR-100 con PR-101 Oeste
Acceso en dirección norte: un carril de circulación y un carril para girar a la izquierda

Acceso en dirección este: un carril para girar a la derecha y un carril para girar a la izquierda

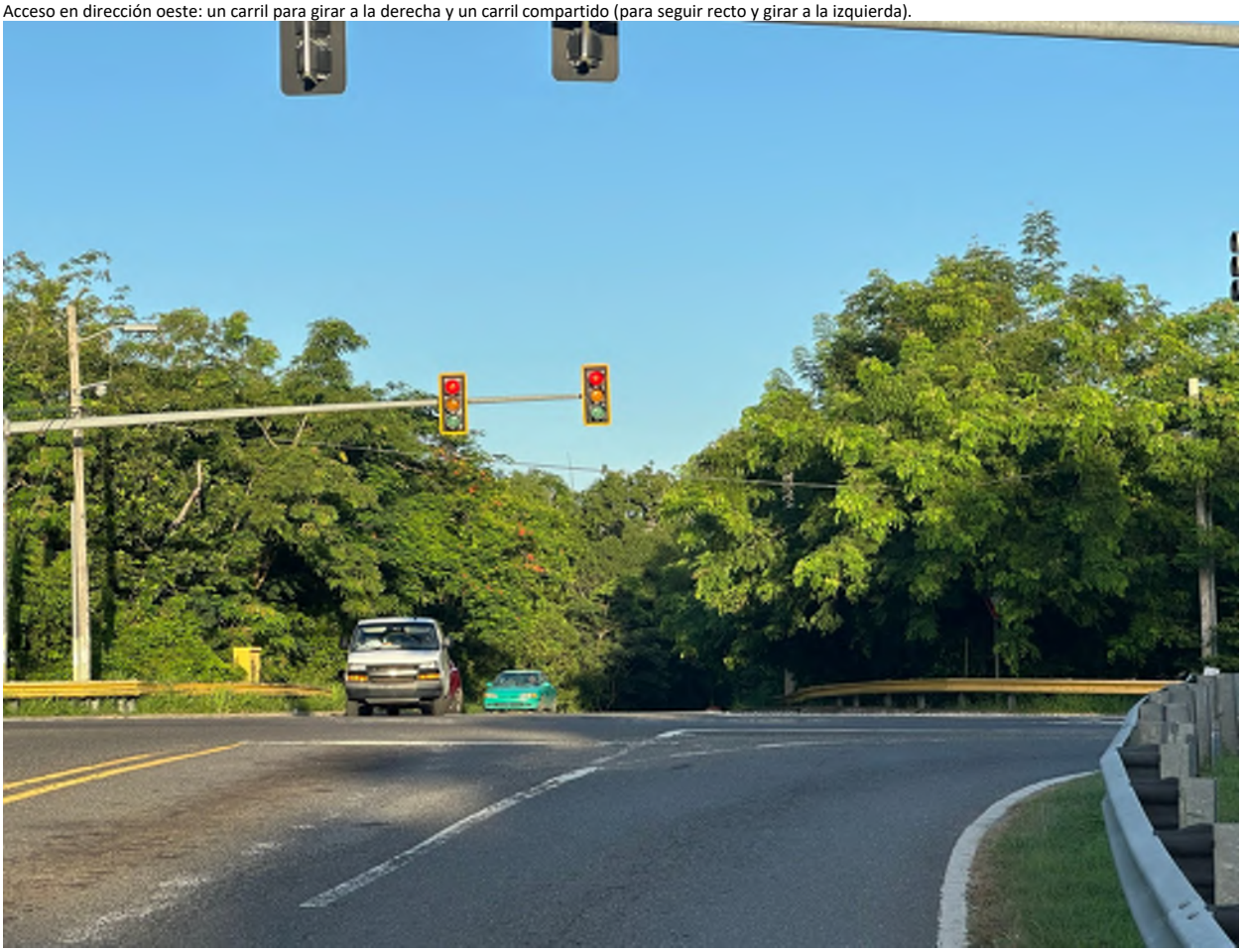


Acceso en dirección sur: un carril para girar a la derecha y un carril de circulación directa

Cabo Rojo Nuevo C – PR-100 con Camino Vicente Torres Acceso en dirección este: un carril compartido para todos los movimientos

Acceso en dirección sur: un carril exclusivo para girar a la izquierda, un carril para girar a la derecha y dos carriles de paso.

Acceso en dirección oeste: un carril para girar a la derecha y un carril compartido (para seguir recto y girar a la izquierda).



Acceso en dirección norte: un carril para girar a la derecha, un carril exclusivo para girar a la izquierda y un carril para seguir recto.

Cabo Rojo Nuevo D: PR-100 con PR-308
Acceso en dirección norte: un carril para girar a la derecha, un carril exclusivo para girar a la izquierda y dos carriles de paso.

Acceso en dirección oeste: un carril para girar a la derecha y dos carriles compartidos (izquierda y recto).

Acceso en dirección este: un carril para girar a la derecha, un carril exclusivo para girar a la izquierda y un carril para seguir recto.

Acceso en dirección sur: un carril para girar a la derecha, un carril exclusivo para girar a la izquierda y dos carriles de paso.

Apéndice C: Generación de e es de viaje

2027

Días laborables | Fin de semana

Marca2

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (mañana) 2026

Promedio de desplazamientos en vehículo frente a:	Unidades de vivienda							
En un:	Día laborable,							
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,							
	Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana							
Entorno/ubicación:	Urbano/suburbano en general							
Número de estudios	192							
Número medio de habitaciones ocupadas	226							
Distribución direccional	26	Entrantes	74	Salida				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,70	0,27	2,27		0,24				
Cálculos:	Introducir							
Viviendas unifamiliares independientes								
Unidades de vivienda	99	ea						
Total de viajes	**Entrantes**	**Salidas**						
69	18	51						
* Basado en la tasa media								

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (tarde) 2026

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda							
En un:	Día laborable,							
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,							
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.							
Entorno/Ubicación:	Área urbana/suburbana general							
Número de estudios	208							
Número medio de habitaciones ocupadas	248							
Distribución direccional	63	Entrada	37	Saliente				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,94	0,35	2,98		0,31				
Cálculos:	Introducir							
Vivienda unifamiliar independiente								
Unidades de vivienda	99	cada una						
Total de viajes	**Entradas**	**Salidas**						
93	59	34						
* Basado en la tasa promedio								

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (tarde) 2026

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda							
En un:	Sábado,							
	Hora punta del generador							
Entorno/Ubicación:	Urbano/suburbano en general							
Número de estudios	42							
Número medio de habitaciones ocupadas	152							
Distribución direccional	54	Entrada	46	Salida				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,92	0,41	1,78		0,27				
Cálculos:	Introducir							
Vivienda unifamiliar independiente								
Unidades de vivienda	99	cada una						
Total de viajes	**Entrada**	**Salidas**						
91	49	42						
* Basado en la tasa media								

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (mañana) 2027

Promedio de desplazamientos en vehículo frente a:	Unidades de vivienda							
En un:	Días laborables,							
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,							
	Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana							
Entorno/ubicación:	Urbano/suburbano en general							
Número de estudios	49							
Número medio de habitaciones ocupadas	249							
Distribución direccional	24	Entrada	76%	Distribución				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,40	0,13	0,73		0,12				
Cálculos:	Introducir							
Viviendas multifamiliares								
Unidades de vivienda	163	ea						
Total de viajes	**Entrantes**	**Salidas**						
65	16	50						
* Basado en la tasa media								

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (tarde) 2027

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda							
En un:	Día laborable,							
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,							
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.							
Entorno/Ubicación:	Área urbana/suburbana general							
Número de estudios	59							
Número medio de habitaciones ocupadas	241							
Distribución direccional	63	Entrante	37	Saliente				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,51	0,25	0,98		0,16				
Cálculos:	Introducir							
Viviendas multifamiliares								
Unidades de vivienda	163	cada una						
Total de viajes	**Entradas**	**Salidas**						
83	52	31						
* Basado en la tasa promedio								

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (tarde) 2027

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda							
En un:	Sábado,							
	Hora punta del generador							
Entorno/Ubicación:	Urbano/suburbano en general							
Número de estudios	1							
Número medio de habitaciones ocupadas	282							
Distribución direccional	50	Entrada	50	Salida				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,41	0,41	0,41		*				
Cálculos:	Introducir							
Viviendas multifamiliares								
Unidades de vivienda	163	cada una						
Total de viajes	**Entrada**	**Salidas**						
67	33	33						
* Basado en la tarifa media								

Uso del suelo: 330 Hotel resort (mañana)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Habitaciones ocupadas							
En un:	Día laborable,							
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,							
	Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana.							
Número de estudios	6							
Número medio de habitaciones ocupadas	461							
Distribución direccional	72	Entrantes	28	Salida				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,37	0,28	0,59		0,1				
Cálculos:	Introducir							
Hotel de negocios								
Habitaciones ocupadas	140	ea						
Total de viajes	**Entrada**	**Salidas**						
52	37	15						
* Basado en la tasa media								

Uso del suelo: 330 Hotel resort (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Habitaciones ocupadas							
En un:	Día laborable,							
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,							
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.							
Número de estudios	9							
Número medio de habitaciones ocupadas	446							
Distribución direccional	43	Entrada	57	Salida				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,47	0,27	0,55		0,08				
Cálculos:	Introducir							
Hotel de negocios								
Habitaciones ocupadas	140	cada						
Total de viajes	**Entradas**	**Salidas**						
66	28	38						
* Basado en la tasa promedio								

Uso del suelo: 330 Hotel resort (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Habitaciones ocupadas							
En un:	Sábado,							
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,							
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.							
Número de estudios	9							
Número medio de habitaciones ocupadas	446							
Distribución direccional	43	Entrada	57	Salida				
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar				
0,47	0,27	0,55		0,08				
Cálculos:	Introducir							
Hotel de negocios								
Habitaciones ocupados	140	cada						
Total de viajes	**Entrada**	**Salidas**						
66	28	38						
* Basado en la tasa promedio								

Marca 11

Uso del terreno: 532 Escuela privada (K-12) (mañana)

Promedio de viajes en vehículo fronteo:		Estudiantes					
En un:	Día laborable,						
	hora punta del tráfico de la calle adyacente,						
	Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana						
Número de estudios		5					
Promedio de 1000 pies cuadrados de superficie construida		714					
Distribución direccional		63	Entrada	37	Salida		
Tasa media		Rango de tasas			Desviación estándar		
0,79		0,49	0,96		0,15		
Cálculos:		*Introducir*					
Hospital		**					
Estudiantes		1000	ea				
Total de viajes		**Entrantes**		**Salidas**			
790		488		292			
* Basado en la tasa media							

Uso del suelo: 532 Escuela privada (K-12) (tarde)

Promedio de viajes en vehículo fronteo:		Estudiantes					
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.						
Número de estudios		3					
Media de 1000 pies cuadrados de superficie bruta		581					
Distribución direccional		43	Entrada	57	Saliente		
Tasa media		Rango de tasas			Desviación estándar		
0,17		0,13	0,23		0,05		
Cálculos:		*Introducir*					
Hospital		**					
Estudiantes		1000	cada uno				
Total de viajes		**Entradas**		**Salidas**			
130		73		57			
* Basado en la tasa promedio							

Marca 15

Uso del terreno: 630 Clínica (mañana)

Promedio de viajes en vehículo fronteo:		1000 pies cuadrados de superficie construida					
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana						
Entorno/ubicación:		Urbano/suburbano en general					
Número de estudios		9					
Media de 1000 pies cuadrados de superficie construida		15					
Distribución direccional		81	Entrada	19	Saliente		
Tasa media		Rango de tasas			Desviación estándar		
2,75		1,66	6,79		1,04		
Cálculos:		*Introducir*					
Clínica							
Superficie bruta		43 750	pies cuadrados				
Total de viajes		**Entrantes**		**Salidas**			
120		97		23			
* Basado en la tasa media							

Uso del terreno: Clínica 630 (tarde)

Promedio de viajes en vehículo fronteo:		Camas					
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.						
Entorno/Ubicación:		Área urbana/suburbana general					
Número de estudios		11					
Media de 1000 pies cuadrados de superficie bruta		19					
Distribución direccional		30	Entrada	70	Salida		
Tasa media		Rango de tasas			Desviación estándar		
3,69		0,33	22,67		3,00		
Cálculos:		*Introducir*					
Clínica							
Superficie bruta		43 750	pies cuadrados				
Total de viajes		**Entradas**		**Salidas**			
161		48		113			
* Basado en la tasa promedio							

Uso del terreno: Clínica 630 (tarde)

Promedio de viajes en vehículo fronteo:		Camas					
En un:	Sábado,						
	Hora punta del generador,						
Entorno/Ubicación:		Urbano/suburbano en general					
Número de estudios		11					
Promedio de 1000 pies cuadrados de superficie bruta alquilable (GFA)		19					
Distribución direccional		30	Entrada	70	Salida		
Tasa media		Rango de tasas			Desviación estándar		
3,69		0,33	22,67		3,00		
Cálculos:		*Introducir*					
Clínica							
Superficie bruta		43 750	pies cuadrados				
Total de viajes		**Entrada**		**Salidas**			
161		48		113			
* Basado en la tasa promedio							

2028

Días laborables

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (mañana)

Promedio de desplazamientos en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Día laborable,
Hora punta del tráfico en la calle adyacente,
Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana
Entorno/ubicación: Urbano/suburbano en general

Número de estudios	192		
Número medio de habitaciones ocupadas	226		
Distribución direccional	26	Entrantes	74 Salida
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,70	0,27	2,27	0,24

Cálculos: Introducir

Viviendas unifamiliares independientes

Unidades de vivienda 206 ea

Total de viajes	Entrantes	Salidas
144	37	107

* Basado en la tasa media

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Día laborable,
Hora punta del tráfico en la calle adyacente,
Una hora entre las 4 y las 6 p.m.
Entorno/Ubicación: Área urbana/suburbana general

Número de estudios	208		
Número medio de habitaciones ocupadas	248		
Distribución direccional	63	Entrada	37 Saliente
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,94	0,35	2,98	0,31

Cálculos: Introducir

Vivienda unifamiliar independiente

Unidades de vivienda 206 cada una

Total de viajes	Entradas	Salidas
194	122	72

* Basado en la tasa promedio

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Sábado,
Hora punta del generador
Entorno/Ubicación: Urbano/suburbano en general

Número de estudios	42		
Número medio de habitaciones ocupadas	152		
Distribución direccional	54	Entrada	46 Salida
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,92	0,41	1,78	0,27

Cálculos: Introducir

Vivienda unifamiliar independiente

Unidades de vivienda 206 cada una

Total de viajes	Entrada	Salidas
190	102	87

* Basado en la tasa promedio

Uso del suelo: Hotel resort 330 (mañana)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Habitaciones ocupadas
En un: Día laborable,
Hora punta del tráfico en la calle adyacente,
Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana

Número de estudios	6		
Número medio de habitaciones ocupadas	461		
Distribución direccional	72	Entrantes	28 Salida
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,37	0,28	0,59	0,1

Cálculos: Introducir

Hotel de negocios

Habitaciones ocupadas 170 ea

Total de viajes	Entradas	Salidas
63	45	18

* Basado en la tasa media

Uso del suelo: Hotel resort 330 (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Habitaciones ocupadas
En un: Día laborable,
Hora punta del tráfico en la calle adyacente,
Una hora entre las 4 y las 6 p.m.

Número de estudios	9		
Número medio de habitaciones ocupadas	446		
Distribución direccional	43	Entrada	57 Salida
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,47	0,27	0,55	0,08

Cálculos: Introducir

Hotel de negocios

Habitaciones ocupadas 170 cada

Total de viajes	Entradas	Salidas
80	34	46

* Basado en la tasa promedio

Uso del suelo: Hotel resort 330 (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Habitaciones ocupadas
En un: Sábado,
Hora punta del tráfico en la calle adyacente,
Una hora entre las 4 y las 6 de la tarde.

Número de estudios	9		
Número medio de habitaciones ocupadas	446		
Distribución direccional	43	Entrada	57 Saliente
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,47	0,27	0,55	0,08

Cálculos: Introducir

Hotel de negocios

Habitaciones ocupadas 170 cada

Total de viajes	Entrada	Salidas
80	34	46

* Basado en la tarifa media

Fin de semana

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (edificios bajos) (mañana)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Día laborable,
Hora punta del tráfico en la calle adyacente,
Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana
Entorno/ubicación: Urbano/suburbano en general

Número de estudios	49		
Número medio de habitaciones ocupadas	249		
Distribución direccional	24	Entrantes	76 Salida
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,40	0,13	0,73	0,12

Cálculos: Introducir

Viviendas multifamiliares

Unidades de vivienda 122 ea

Total de viajes	Entrantes	Salidas
49	12	37

* Basado en la tasa media

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Día laborable,
Hora punta del tráfico en la calle adyacente,
Una hora entre las 4 y las 6 p.m.
Entorno/Ubicación: Área urbana/suburbana general

Número de estudios	59		
Número medio de habitaciones ocupadas	241		
Distribución direccional	63	Entrada	37 Saliente
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,51	0,25	0,98	0,16

Cálculos: Introducir

Viviendas multifamiliares

Unidades de vivienda 122 cada una

Total de viajes	Entrantes	Salidas
62	39	23

* Basado en la tasa promedio

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Sábado,
Hora punta del generador
Entorno/Ubicación: Urbano/suburbano en general

Número de estudios	1		
Número medio de habitaciones ocupadas	282		
Distribución direccional	50	Entrada	50 Salida
Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,41	0,41	0,41	*

Cálculos: Introducir

Viviendas multifamiliares

Unidades de vivienda 122 cada una

Total de viajes	Entradas	Salidas
50	25	25

* Basado en la tasa promedio

2029

Días laborables | Fin de semana

Marca3

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (mañana)

Promedio de desplazamientos en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Día laborable, hora punta del tráfico de la calle adyacente, Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana
Entorno/ubicación: Urbano/suburbano en general
Número de estudios: 102
Número medio de habitaciones ocupadas: 226
Distribución direccional: 26 Entrantes: 74 Salida

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,70	0,27	2,27	0,24

Cálculos: Introducir
Viviendas unifamiliares independientes
Unidades de vivienda: 10 ea

Total de viajes	Entrantes	Salidas
7	2	5

* Basado en la tasa promedio

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Día laborable, hora punta del tráfico en la calle adyacente, Una hora entre las 4 y las 6 p.m.
Entorno/Ubicación: Área urbana/suburbana general
Número de estudios: 208
Número medio de habitaciones ocupadas: 248
Distribución direccional: 63 Entrada: 37% Distribución

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,94	0,35	2,98	0,31

Cálculos: Introducir
Vivienda unifamiliar independiente
Unidades de vivienda: 10 cada una

Total de viajes	Entradas	Salidas
9	6	3

* Basado en la tasa media

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Sábado, Hora punta del generador
Entorno/Ubicación: Urbano/suburbano en general
Número de estudios: 42
Número medio de habitaciones ocupadas: 152
Distribución direccional: 54 Entrante: 46 Salida

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,92	0,41	1,78	0,27

Cálculos: Introducir
Vivienda unifamiliar independiente
Unidades de vivienda: 10 cada una

Total de viajes	Entrada	Salidas
9	5	4

* Basado en la tasa promedio

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (edificios bajos) (mañana)

Promedio de desplazamientos en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Día laborable, Hora punta del tráfico en la calle adyacente, Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana.
Entorno/Ubicación: Área urbana/suburbana general
Número de estudios: 49
Número medio de habitaciones ocupadas: 249
Distribución direccional: 24 Entrantes: 76 Salida

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,40	0,13	0,73	0,12

Cálculos: Introducir
Viviendas multifamiliares
Unidades de vivienda: 96 ea

Total de viajes	Entrantes	Salidas
38	9	29

* Basado en la tasa media

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Día laborable, Hora punta del tráfico en la calle adyacente, Una hora entre las 4 y las 6 p.m.
Entorno/Ubicación: Área urbana/suburbana general
Número de estudios: 59
Número medio de habitaciones ocupadas: 241
Distribución direccional: 63 Entrada: 37 Saliente

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,51	0,25	0,98	0,16

Cálculos: Introducir
Viviendas multifamiliares
Unidades de vivienda: 96 cada una

Total de viajes	Entradas	Salidas
49	31	18

* Basado en la tasa promedio

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Unidades de vivienda
En un: Sábado, Hora punta del generador
Entorno/Ubicación: Urbano/suburbano en general
Número de estudios: 1
Número medio de habitaciones ocupadas: 282
Distribución direccional: 50 Entrada: 50 Salida

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,41	0,41	0,41	*

Cálculos: Introducir
Viviendas multifamiliares
Unidades de vivienda: 96 cada una

Total de viajes	Entrada	Salidas
39	20	20

* Basado en la tarifa media

Uso del suelo: 330 Hotel resort (mañana)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Habitaciones ocupadas
En un: Día laborable, Hora punta del tráfico en la calle adyacente, Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana
Número de estudios: 6
Número medio de habitaciones ocupadas: 461
Distribución direccional: 72 Entrantes: 28 Salida

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,37	0,28	0,59	0,1

Cálculos: Introducir
Hotel de negocios
Habitaciones ocupadas: 20 ea

Total de viajes	Entrada	Salidas
7	5	2

* Basado en la tasa media

Uso del suelo: 330 Hotel resort (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Habitaciones ocupadas
En un: Día laborable, Hora punta del tráfico en la calle adyacente, Una hora entre las 4 y las 6 p.m.
Número de estudios: 9
Número medio de habitaciones ocupadas: 446
Distribución direccional: 43 Entrada: 57 Salida

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,47	0,27	0,55	0,08

Cálculos: Introducir
Hotel de negocios
Habitaciones ocupadas: 20 cada

Total de viajes	Entrantes	Salidas
9	4	5

* Basado en la tasa promedio

Uso del suelo: 330 Hotel resort (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a: Habitaciones ocupadas
En un: Sábado, Hora punta del tráfico en la calle adyacente, Una hora entre las 4 y las 6 p.m.
Número de estudios: 9
Número medio de habitaciones ocupadas: 446
Distribución direccional: 43 Entrada: 57 Salida

Tasa media	Rango de tasas		Desviación estándar
0,47	0,27	0,55	0,08

Cálculos: Introducir
Hotel de negocios
Habitaciones ocupadas: 20 cada

Total de viajes	Entradas	Salidas
9	4	5

* Basado en la tasa promedio

2030

Días laborables	Fin de semana

Marca 5 y componente 17

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (mañana)

Promedio de desplazamientos en vehículo frente a:	Unidades de vivienda						
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana						
Entorno/ubicación:	Urbano/suburbano en general						
Número de estudios	192						
Número medio de habitaciones ocupadas	226						
Distribución direccional	26	Entrantes	74	Salida			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,70	0,27	2,27		0,24			
Cálculos:	Introducir						
Viviendas unifamiliares independientes							
Unidades de vivienda	204	ea					
Total de viajes	**Entrantes**	**Salidas**					
143	**37**	**106**					
* Basado en la tasa media							

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda						
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.						
Entorno/Ubicación:	Área urbana/suburbana general						
Número de estudios	208						
Número medio de habitaciones ocupadas	248						
Distribución direccional	63	Entrada	37	Saliente			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,94	0,35	2,98		0,31			
Cálculos:	Introducir						
Vivienda unifamiliar independiente							
Unidades de vivienda	204	cada una					
Total de viajes	**Entradas**	**Salidas**					
192	**121**	**71**					
* Basado en la tasa promedio							

Uso del suelo: 210 viviendas unifamiliares independientes (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda						
En un:	Sábado,						
	Hora punta del generador						
Entorno/Ubicación:	Urbano/suburbano en general						
Número de estudios	42						
Número medio de habitaciones ocupadas	152						
Distribución direccional	54	Entrada	46	Salida			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,92	0,41	1,78		0,27			
Cálculos:	Introducir						
Vivienda unifamiliar independiente							
Unidades de vivienda	204	unidades					
Total de viajes	**Entrada**	**Salidas**					
188	**101**	**86**					
* Basado en la tarifa media							

Uso del suelo: 330 Hotel resort (mañana)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Habitaciones ocupadas						
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana.						
Número de estudios	6						
Número medio de habitaciones ocupadas	461						
Distribución direccional	72	Entrantes	28	Salida			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,37	0,28	0,59		0,1			
Cálculos:	Introducir						
Hotel de negocios							
Habitaciones ocupadas	200	ea					
Total de viajes	**Entrada**	**Salidas**					
74	**53**	**21**					
* Basado en la tasa media							

Uso del suelo: 330 Hotel resort (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Habitaciones ocupadas						
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.						
Número de estudios	9						
Número medio de habitaciones ocupadas	446						
Distribución direccional	43	Entrada	57	Saliente			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,47	0,27	0,55		0,08			
Cálculos:	Introducir						
Hotel de negocios							
Habitaciones ocupadas	200	cada					
Total de viajes	**Entradas**	**Salidas**					
96	**40**	**56**					
* Basado en la tasa promedio							

Uso del suelo: 330 Hotel resort (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Habitaciones ocupadas						
En un:	Sábado,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.						
Número de estudios	9						
Número medio de habitaciones ocupadas	446						
Distribución direccional	43	Entrada	57	Saliente			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,47	0,27	0,55		0,08			
Cálculos:	Introducir						
Hotel de negocios							
Habitaciones ocupadas	200	cada					
Total de viajes	**Entrada**	**Salidas**					
94	**40**	**54**					
* Basado en la tasa media							

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (edificios bajos) (mañana)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda						
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 7 y las 9 de la mañana						
Entorno/ubicación:	Urbano/suburbano en general						
Número de estudios	49						
Número medio de habitaciones ocupadas	249						
Distribución direccional	24	Entrantes	76	Salida			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,40	0,13	0,73		0,12			
Cálculos:	Introducir						
Viviendas multifamiliares							
Unidades de vivienda	232	ea					
Total de viajes	**Entradas**	**Salidas**					
93	**22**	**71**					
* Basado en la tasa media							

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda						
En un:	Día laborable,						
	Hora punta del tráfico en la calle adyacente,						
	Una hora entre las 4 y las 6 p.m.						
Entorno/Ubicación:	Área urbana/suburbana general						
Número de estudios	59						
Número medio de habitaciones ocupadas	241						
Distribución direccional	63	Entrada	37	Saliente			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,51	0,25	0,98		0,16			
Cálculos:	Introducir						
Viviendas multifamiliares							
Unidades de vivienda	232	cada una					
Total de viajes	**Entradas**	**Salidas**					
118	**75**	**46**					
* Basado en la tasa promedio							

Uso del suelo: 220 viviendas multifamiliares (baja altura) (tarde)

Promedio de viajes en vehículo frente a:	Unidades de vivienda						
En un:	Sábado,						
	Hora punta del generador						
Entorno/Ubicación:	Urbano/suburbano en general						
Número de estudios	1						
Número medio de habitaciones ocupadas	282						
Distribución direccional	50	Entrada	50	Salida			
Tasa media	Rango de tasas			Desviación estándar			
0,41	0,41	0,41		*			
Cálculos:	Introducir						
Viviendas multifamiliares							
Unidades de vivienda	232	cada una					
Total de viajes	**Entrada**	**Salidas**					
95	**48**	**48**					
* Basado en la tasa media							

Apéndice D: Salida del Sincronizador de

Intersección	
Retardo en la intersección, s/veh	2

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, vehículos/hora	413	0	324	24	1	48	349
Volumen futuro, vehículos/hora	413	0	324	24	1	48	349
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Libre	-	-	Gratis
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	-	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	84	75	25	63	87
Vehículos pesados, %	2	2	0	0	2	2	2
Movimiento Flujo	449	0	386	32	4	76	401

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2			
Flujo conflictivo Todo	-	0	0	386	-	
Etapa 1	-	-	0	386	-	
Etapa 2	-	-	0	0	-	
Carretera crítica	-	-	-	6,42	-	
Carretera crítica, fase 1	-	-	-	5,42	-	
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	-	
Autopista de seguimiento	-	-	-	3,518	-	
Maniobra Pot Cap-1	-	0	0	617	0	
Etapa 1	-	0	0	687	0	
Etapa 2	-	0	0	-	0	
Pelotón bloqueado, %	-		-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	0	617	-	
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	0	617	-	
Etapa 1	-	-	0	687	-	
Etapa 2	-	-	0	-	-	

Enfoque	NO	SO
Retardo de control HCM, s	0	11,7
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	617	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,123	-
Retardo de control HCM (s)	-	11,7	0
HCM Carril LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,4	-

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	0,3

Movimiento	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, veh/h	1	336	0	324	8	8	460
Volumen futuro, vehículos/hora	1	336	0	324	8	8	460
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	-	Ninguno	-	Libre	-	Gratis
Duración del almacenamiento	-	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	25	86	92	89	63	67	83
Vehículos pesados, %	4	4	2	2	2	1	1
Movimiento Flujo	4	391	0	364	13	12	554

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	364	-
Etapa 1	-	-	364	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,41	-
Carretera crítica, etapa 1	-	-	5,41	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,509	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	637	0
Etapa 1	-	0	705	0
Etapa 2	-	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	637	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	637	-
Etapa 1	-	-	705	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	N	SO
Retardo de control HCM, s	0	10,8
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWTSWLn1	SWLn2	
Capacidad (vehículos/hora)	- 637	-	
Relación V/C de HCM Lane	- 0,019	-	
Retardo de control HCM (s)	- 10,8	0	
Pérdida de servicio en el carril HCM	- B	A	
HCM 95.º percentil Q(veh)	- 0,1	-	

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	0,8

Movimiento	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, vehículos/hora	1	541	0	262	26	21	458
Volumen futuro, vehículos/hora	1	541	0	262	26	21	458
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	-	Ninguno	-	Libre	-	Gratis
Duración del almacenamiento	-	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	25	82	85	79	57	83	87
Vehículos pesados, %	3	3	3	5	5	2	2
Movimiento Flujo	4	660	0	332	46	25	526

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	332	-
Etapa 1	-	-	332	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Seguimiento Hdwy	-	-	3,518	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	663	0
Etapa 1	-	0	727	0
Etapa 2	-	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	663	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	663	-
Etapa 1	-	-	727	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	N	SO
Retardo de control HCM, s	0	10,6
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	663	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,038	-
Retardo de control HCM (s)	-	10,6	0
HCM Carril LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,1	-

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de							
tráfico (vph)	1	159	0	261	0	530	226
Volumen futuro (vph)	1	159	0	261	0	530	226
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Frt							0,850
Flt protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1770	0	1770	0	1863	1583
Flt Permitido		0,950		0,950			
Flujo saturado (perm)	0	1770	0	1770	0	1863	1583
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)							211
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92
Flujo ajustado (vph)	1	173	0	284	0	576	246
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	174	0	284	0	576	246
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	R NA	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	1
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	Derecha
Detector delantero (pies)	20	20		20		100	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0		0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0		0	0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0		0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0		0	0
Detector 2 Posición (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	Libre
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							Libre
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
División total (s)	20,0	20,0		30,0		30,0	
División total (%)	25,0	25,0		37,5		37,5	
Máximo verde (s)	16,0	16,0		26,0		26,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		16,0		26,0		26,0	80
Relación g/C actuada		0,20		0,32		0,32	1,00
Relación v/c		0,49		0,49		0,95	0,16
Retardo de control		33,9		25,3		55,1	0,2
Retraso de cola		0,0		0,0		0,0	0,0
Retraso total		33,9		25,3		55,1	0,2
LOS		C		C		E	A
Retraso de aproximación		33,9			25,3	38,7	
LOS de aproximación		C			C	D	
Longitud de la cola 50.º (pies)		78		113		278	0
Longitud de la cola 95.º (pies)		139		185		N.º 480	0
Distancia interna entre enlaces (pies)		194			107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)		354		575		605	1583
Reducción de la capacidad de agotamiento		0		0		0	0
Reducción de la tapa antiderrames		0		0		0	0
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	0
Reducción de la relación v/c		0,49		0,49		0,95	0,16

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Longitud del ciclo: 80

Longitud del ciclo activado: 80

Ciclo natural: 55

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,95

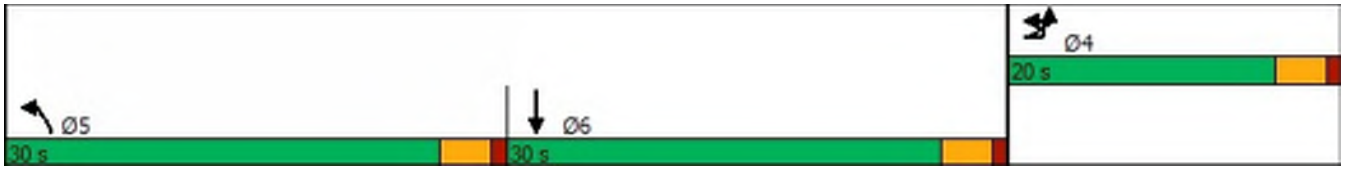
Retardo de la señal en la intersección: 35,1 — Nivel de servicio en la intersección: D

Utilización de la capacidad de la intersección: 61,2 % — Nivel de servicio ICU B

Período de análisis (min) 15

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

Divisiones y fases: 76:



Carriles, volúmenes, tiempos 75:

18/09/2025

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de							
tráfico (vph)	257	0	1	274	0	236	201
Volumen futuro (vph)	257	0	1	274	0	236	201
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Factor bicicleta							
Frt							0,850
Flt Protegido	0,950			0,950			
Flujo saturado (prot)	1770	0	0	1770	0	1827	1553
Flt Permitido	0,950			0,950			
Flujo saturado (perm)	1770	0	0	1770	0	1827	1553
Giro a la derecha en rojo		Sí					Sí
Flujo saturado (RTOR)							221
Velocidad de enlace (mph)	25				45	45	
Distancia de enlace (pies)	199				195	333	
Tiempo de recorrido (s)	5,4				3,0	5,0	
Conflicto peatonal (n.º/hora)		1					
Factor de hora punta	0,88	0,92	0,92	0,82	0,92	0,81	0,91
Vehículos pesados (%)	2	2	2	2	2	4	4
Flujo ajustado (vph)	292	0	1	334	0	291	221
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	292	0	0	335	0	291	221
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
alineación de carriles	Izquierda	Derecha	R NA	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12				12	12	
Desviación del enlace (pies)	0				0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16				16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15	9	9	15			9
Número de detectores	1		1	1		2	1
Plantilla del detector	Izquierda		Izquierda	Izquierda		A través	Derecha
Detector delantero (pies)	20		20	20		100	20
Detector de arrastre (pies)	0		0	0		0	0
Posición del detector 1 (pies)	0		0	0		0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20		20	20		6	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0		0,0	0		0	0
Detector 1 Cola(s)	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0		0,0	0,0		0	0,0
Detector 2 Posición (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot		Prot	Prot		NA	Libre
Fases protegidas	4		5	5		6	
Fases permitidas							Libre

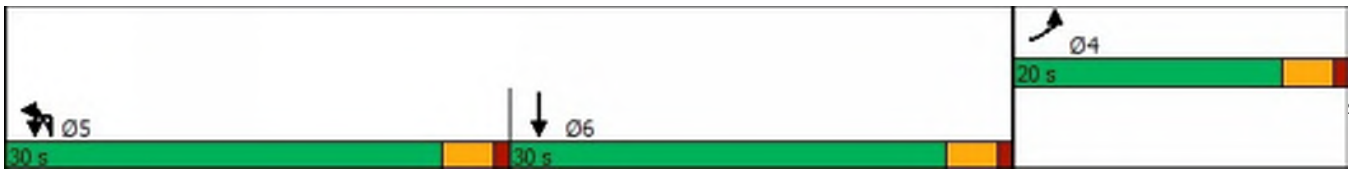
Carriles, volúmenes, tiempos 75:

18/09/2025

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Fase del detector	4		5	5		6	
Fase de conmutación							
Mínimo inicial (s)	5,0		5,0	5,0		5,0	
División mínima (s)	9,0		9,0	9,0		9,0	
División total (s)	20,0		30,0	30		30,0	
División total (%)	25,0		37,5	37,5		37,5	
Máximo verde (s)	16,0		26,0	26,0		26,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0		1,0	1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)	0,0			0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0			4,0		4	
Advance/Retraso			Advance	Adelantamiento		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?			Sí	Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx		Máx	Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)	16,0			26,0		26,0	80
Relación g/C activada	0,20			0,32		0,32	1,00
Relación v/c	0,82			0,58		0,49	0,14
Retraso de control	51,8			27,4		25,1	0,2
Retraso de cola	0,0			0,0		0,0	0,0
Retraso total	51,8			27,4		25,1	0
LOS	D			C		C	A
Retraso de aproximación	51,8				27,4	14,4	
LOS de aproximación	D				C	B	
Longitud de la cola 50.º (pies)	141			138		116	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	N.º 260			195		164	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	119				115	253	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)	354			575		593	1553
Reducción del límite de inanición	0			0		0	0
Reducción de la tapa antiderrames	0			0		0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0			0		0	0
Reducción de la relación v/c	0,82			0,58		0,49	0,14

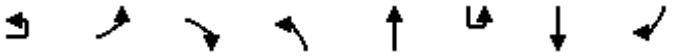
Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 80			
Duración del ciclo activado: 80			
Ciclo natural: 50			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,82			
Retardo de la señal en la intersección: 27,8		Nivel de servicio en la intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 51,9 %		Nivel de servicio ICU A	
Periodo de análisis (min) 15			
# El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.			
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.			

Divisiones y fases: 75:



Carriles, volúmenes, tiempos 76:

18/09/2025



Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBU	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de								
tráfico (vph)	1	239	0	282	0	1	447	225
Volumen futuro (vph)	1	239	0	282	0	1	447	225
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Frt								0,850
Flt protegido		0,950		0,950				
Flujo saturado (prot)	0	1787	0	1770	0	0	1845	1568
Flt Permitido		0,950		0,950				
Flujo saturado (perm)	0	1787	0	1770	0	0	1845	1568
Giro a la derecha en rojo			Sí					Sí
Flujo saturado (RTOR)								265
Velocidad de enlace (mph)		25			45		45	
Distancia de enlace (pies)		274			187		319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8		4,8	
Factor de hora punta	0,25	0,69	0,92	0,80	0,92	0,25	0,97	0,85
Vehículos pesados (%)	1	1	1	2	2	3	3	3
Flujo ajustado (vph)	4	346	0	353	0	4	461	265
Tráfico en carril compartido (%)								
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	350	0	353	0	0	465	265
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	R NA	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	R NA	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12		12	
Desviación del enlace (pies)		0			0		0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16		16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos								
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15		9		9
Número de detectores	1	1		1		1	2	1
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		Izquierda	A través	Derecha
Detector delantero (pies)	20	20		20		20	100	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0		0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		20	6	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal								
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0		0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0		0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)							94	
Tamaño del detector 2 (pies)							6	
Tipo del detector 2							Cl+Ex	
Canal del detector 2								
Extensión del detector 2 (s)							0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		Perm	NA	Libre
Fases protegidas	4	4		5			6	
Fases permitidas						6		Libre
Fase del detector	4	4		5		6	6	
Cambiar fase								

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBU	SBT	SBR
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	5,0	
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	9,0	
Total de divisiones (s)	20,0	20,0		30		30	30,0	
Total dividido (%)	25	25		37,5		37,5	37,5	
Máximo verde (s)	16,0	16,0		26,0		26,0	26,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	1,0	
Ajuste por tiempo perdido (s)		0,0		0,0			0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0			4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	Máx	
Activo Efectivo Verde (s)		16,0		26,0			26,0	80
Relación g/C actuada		0,20		0,32			0,32	1,00
Relación v/c		0,98		0,61			0,78	0,17
Retraso de control		77,7		28,3			35,1	0,2
Retraso de cola		0		0,0			0,0	0,0
Retraso total		77,7		28,3			35,1	0
LOS		E		C			D	A
Retraso de aproximación		77,7			28,3		22,4	
LOS de aproximación		E			C		C	
Longitud de la cola 50.º (pies)		175		147			207	0
Longitud de la cola 95.º (pies)		N.º 217		200			N.º 352	0
Distancia interna entre enlaces (pies)		194			107		239	
Longitud del muelle de giro (pies)								
Capacidad base (vph)		357		575			599	1568
Reducción del límite de inanición		0		0			0	0
Reducción de la tapa antiderrames		0		0			0	0
Reducción del límite de almacenamiento		0		0			0	0
Reducción de la relación v/c		0,98		0,61			0,78	0,17

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 80

Duración del ciclo activado: 80

Ciclo natural: 60

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,98

Retraso de la señal en la intersección: 37,4 — LOS en la intersección: D

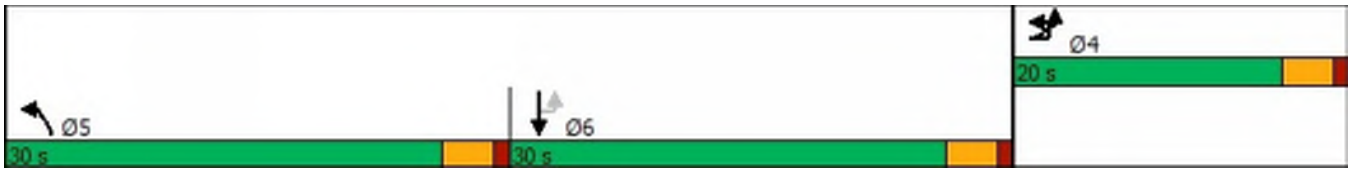
Utilización de la capacidad de la intersección: 62,5 % — Nivel de servicio ICU B

Periodo de análisis (min) 15

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

Divisiones y fases: 76:



Carriles, volúmenes, tiempos 88:

18/09/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	37	21	6	33	24	193	1	6	470	37	1	220
Volumen futuro (vph)	37	21	6	33	24	193	1	6	470	37	1	220
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		60	0		0		140		260		130
Caminos de almacenamiento	0		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				25				85
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00
Frt			0,850			0,850				0,850		
Flt Protegido		0,969			0,974			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	0	1841	1615	0	1832	1599	0	1787	1881	1599	0	1787
Flt Permitido		0,300			0,794			0,950				0,950
Flujo saturado (perm)	0	570	1615	0	1494	1599	0	1787	1881	1599	0	1787
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)			177			233				177		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				45			
Distancia de enlace (pies)		311			498				800			
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6				12,1			
Factor de hora punta	0,71	0,75	0,50	0,75	0,60	0,83	0,25	0,50	0,94	0,71	0,25	0,86
Vehículos pesados (%)	0	0	0 %	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Flujo ajustado (vph)	52	28	12	44	40	233	4	12	500	52	4	256
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	80	12	0	84	233	0	16	500	52	0	260
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		0			0				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100	20	20	100	20	20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6	20	20	6	20	20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo del detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0				0			
Tipo de giro	Perm	NA	Libre	Perm	NA	Libre	Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas		4			8		5	5	2		1	1

Grupo Lane	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de		
tráfico (vph)	659	34
Volumen futuro (vph)	659	34
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		0
Carril de almacenamiento		0
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	0,95
Frt	0,990	
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3539	0
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3539	0
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)	12	
Velocidad de enlace (mph)	45	
Distancia de enlace (pies)	627	
Tiempo de viaje (s)	9,5	
Factor de hora punta	0,87	0,61
Vehículos pesados (%)	1	1
Flujo ajustado (vph)	757	56
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	813	0
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,0	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	
Plantilla del detector	A través	
Detector delantero (pies)	100	
Detector trasero (pies)	0	
Posición del detector 1 (pies)	0	
Tamaño del detector 1 (pies)	6	
Tipo del detector 1	Cl+Ex	
Detector de 1 canal		
Detector 1 Extender (s)	0,0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0	
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	
Tipo de giro	NA	
Fases protegidas	6	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Fases permitidas	4		Libre	8		Libre				Libre		
Detector de fase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	15,0	15,0		15,0	15,0		12,0	12,0	42,0		33,0	33,0
Total dividido (%)	14,3	14,3		14,3	14,3		11,4	11,4	40,0		31,4	31,4
Máximo verde (s)	11,0	11,0		11,0	11,0		8,0	8,0	38,0		29,0	29,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)		0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)		4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelante		Retraso	Retraso		Plomo	Plomo	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)		11,0	105,0		11,0	105,0		8,0	38,0	105,0		29,0
Relación g/C activada		0,10	1,00		0,10	1,00		0,08	0,36	1,00		0,28
Relación v/c		1,36	0,01		0,54	0,15		0,12	0,74	0,03		0,53
Retraso de control		276,5	0		58,1	0,2		47,4	36,8	0,0		36,8
Retraso en la cola		0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total		276,5	0		58,1	0		47,4	36,8	0,0		36,8
LOS		F	A		E	A		D	D	A		D
Retraso de aproximación		240,5			15,5				33,7			
LOS de aproximación		F			B				C			
Longitud de la cola 50.º (pies)		~70	0		54	0		10	289	0		148
Longitud de la cola 95.º (pies)		N.º 134	0		68	0		18	415	0		217
Distribución de enlaces internos (pies)		231			418				720			
Longitud de la bahía de giro (pies)			60					140		260		130
Capacidad de la base (vph)		59	1615		156	1599		136	680	1599		493
Reducción del límite de inanición		0	0		0	0		0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames		0	0		0	0		0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento		0	0		0	0		0	0	0		0
Relación v/c reducida		1,36	0,01		0,54	0,15		0,12	0,74	0,03		0,53

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 105

Duración del ciclo activado: 105

Ciclo natural: 60

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 1,36

Retardo de la señal de intersección: 32,6 — Nivel de servicio en la intersección: C

Utilización de la capacidad de la intersección: 56,8 % — Nivel de servicio ICU B

Período de análisis (min) 15

~ El volumen supera la capacidad, la cola es teóricamente infinita.
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 excede la capacidad, la cola puede ser más larga.
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

Divisiones y fases: 88:

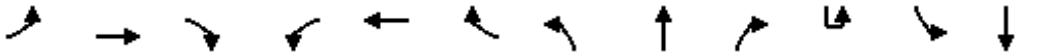
Grupo de carriles	SBT	SBR
Fases permitidas		
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	9,0	
División total (s)	63,0	
División total (%)	60,0	
Máximo verde (s)	59,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	
Ajuste del tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Activo Efectivo Verde (s)	59	
Relación g/C activada	0,56	
Relación v/c	0,41	
Retardo de control	13,6	
Retraso de cola	0,0	
Retraso total	13,6	
LOS	B	
Retraso de aproximación	19,2	
LOS de aproximación	B	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	151	
Longitud de la cola 95.º (pies)	186	
Distancia interna entre eslabones (pies)	547	
Longitud de la zona de giro (pies)		
Capacidad base (vph)	1993	
Reducción del límite de agotamiento	0	
Reducción de la tapa antiderrames	0	
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	
Reducción de la relación v/c	0,41	
Resumen de intersecciones		

Carriles, volúmenes, tiempos 87:

18/09/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	58	35	11	57	17	448	4	719	120	2	184	452
Volumen futuro (vph)	58	35	11	57	17	448	4	719	120	2	184	452
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		60	0		0	140		260		130	
Caminos de almacenamiento	0		1	0		1	1		1		1	
Longitud de la conicidad (pies)	25			25			25				85	
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00	0,95
Frt			0,850			0,850			0,850			0,988
Flt protegido		0,974			0,966		0,950				0,950	
Flujo saturado (prot)	0	1762	1538	0	1799	1583	1787	1881	1599	0	1770	3497
Vuelo permitido		0,278			0,705		0,950				0,950	
Flujo saturado (perm)	0	503	1538	0	1313	1583	1787	1881	1599	0	1770	3497
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí			Sí			
Flujo saturado (RTOR)			150			432			150			14
Velocidad de enlace (mph)		25			25			45				45
Distancia entre enlaces (pies)		311			197			800				627
Tiempo de recorrido (s)		8,5			5,4			12,1				9,5
Factor de hora punta	0,81	0,55	0,55	0,65	0,47	0,89	1,00	0,98	0,83	0,25	0,88	0,88
Vehículos pesados (%)	5	5	5	2	2	2	1	1	1	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	72	64	20	88	36	503	4	734	145	8	209	514
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	136	20	0	124	503	4	734	145	0	217	558
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		0			0			12				12
Desviación del enlace (pies)		0			0			0				0
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16			16				16
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Número de detectores	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2
Plantilla del detector	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través
Detector delantero (pies)	20	100	20	20	100	20	20	100	20	20	20	100
Detector de arrastre (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6	20	20	6	20	20	6	20	20	20	6
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94			94				94
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6			6				6
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0			0				0
Tipo de giro	Perm	N/A	Libre	Perm	NA	Libre	Prot	NA	Libre	Prot	Prot	NA
Fases protegidas		4			8		5	2		1	1	6

Grupo Lane	SBR
Configuraciones de carriles	
Volumen de tráfico (vehículos por hora)	22
Volumen futuro (vph)	22
Flujo ideal (vphpl)	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0
Carriles de almacenamiento	0
Longitud de la zona de reducción (pies)	
Factor de utilización del carril	0,95
Frt	
Flt protegido	
Flujo saturado (prot)	0
Filtro permitido	
Flujo saturado (perm)	0
Giro a la derecha en rojo	Sí
Flujo saturado (RTOR)	
Velocidad de enlace (mph)	
Distancia del enlace (pies)	
Tiempo de recorrido (s)	
Factor de hora pico	0,50
Vehículos pesados (%)	2
Flujo ajustado (vph)	44
Tráfico en carril compartido (%)	
Flujo del grupo de carriles (vph)	0
Entrar en intersección bloqueada	No
Alineación del carril	Derecha
Ancho de la mediana (pies)	
Desplazamiento del enlace (pies)	
Ancho del paso de peatones (pies)	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos	
Factor de avance	1,00
Velocidad de giro (mph)	9
Número de detectores	
Plantilla del detector	
Detector delantero (pies)	
Detector trasero (pies)	
Posición del detector 1 (pies)	
Tamaño del detector 1 (pies)	
Tipo del detector 1	
Canal del detector 1	
Extensión del detector 1 (s)	
Cola del detector 1 (s)	
Detector 1 Retraso (s)	
Posición del detector 2 (pies)	
Detector 2 Tamaño (pies)	
Tipo del detector 2	
Canal del detector 2	
Extensión del detector 2 (s)	
Tipo de giro	
Fases protegidas	



Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Fases permitidas	4		Libre	8		Libre			Libre			
Detector de fase	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0
Total de divisiones (s)	15,0	15,0		15,0	15,0		10,0	69,0		25,0	25,0	84,0
Total dividido (%)	12,1	12,1		12,1	12,1		8,1	55,6		20,2	20,2	67,7
Máximo verde (s)	11,0	11,0		11,0	11,0		6,0	65,0		21,0	21,0	80,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)		0,0			0,0		0,0	0,0			0,0	0,0
Tiempo total perdido (s)		4,0			4,0		4,0	4,0			4,0	4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantado		Retraso	Retraso		Advance	Retraso		Advance	Advance	Retraso
¿Optimizar el avance y el retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max		Max	Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)		11,0	124,0		11,0	124,0	6,0	65,0	124,0		21,0	80,0
Relación g/C actuada		0,09	1,00		0,09	1,00	0,05	0,52	1,00		0,17	0,65
Relación v/c		3,09	0,01		1,07	0,32	0,05	0,74	0,09		0,73	0,25
Retraso de control		1017,0	0		156,4	0,5	57,5	28,9	0,1		63,8	9,4
Retraso en la cola		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retraso total		1017,0	0		156,4	0,5	57,5	28,9	0,1		63,8	9,4
LOS		F	A		F	A	E	C	A		E	A
Retraso de aproximación		886,6			31,4			24,3				24,6
LOS de aproximación		F			C			C				C
Longitud de la cola 50.º (pies)		~190	0		~110	0	3	443	0		167	89
Longitud de la cola 95.º (pies)		N.º 181	0		85	0	16	605	0		N.º 260	113
Distribución de enlaces internos (pies)		231			117			720				547
Longitud de la bahía de giro (pies)			60				140		260		130	
Capacidad de la base (vph)		44	1538		116	1583	86	986	1599		299	2261
Reducción del límite de inanición		0	0		0	0	0	0	0		0	0
Reducción de la tapa antiderrames		0	0		0	0	0	0	0		0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento		0	0		0	0	0	0	0		0	0
Relación v/c reducida		3,09	0,01		1,07	0,32	0,05	0,74	0,09		0,73	0,25

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 124

Duración del ciclo activado: 124

Ciclo natural: 50

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 3,09

Retardo de la señal en la intersección: 81,3 — Nivel de servicio en la intersección: F

Utilización de la capacidad de la intersección: 69,9 % — Nivel de servicio ICU C

Período de análisis (min) 15

~ El volumen supera la capacidad, la cola es teóricamente infinita.
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 excede la capacidad, la cola puede ser más larga.
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

Divisiones y fases: 87:

Grupo de carriles	SBR
Fases permitidas	
Detector de fase	
Fase de conmutación	
Mínimo inicial (s)	
División mínima (s)	
División total (s)	
División total (%)	
Tiempo verde máximo (s)	
Tiempo amarillo (s)	
Tiempo totalmente rojo (s)	
Ajuste de tiempo perdido (s)	
Tiempo total perdido (s)	
Advance/Retraso	
¿Optimizar avance/retraso?	
Extensión del vehículo (s)	
Modo de recuperación	
Activo Efectivo Verde (s)	
Relación g/C accionada	
Relación v/c	
Retardo de control	
Retraso en la cola	
Retraso total	
LOS	
Retraso de aproximación	
LOS de aproximación	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	
Longitud de la cola 95.º (pies)	
Distancia entre enlaces internos (pies)	
Longitud del carril de giro (pies)	
Capacidad base (vph)	
Reducción del límite de agotamiento	
Reducción del límite de rebose	
Reducción de la capacidad de almacenamiento	
Reducción de la relación v/c	
Resumen de intersecciones	

Carriles, volúmenes, tiempos 88:

18/09/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	22	26	17	64	22	265	1	11	612	86	1	274
Volumen futuro (vph)	22	26	17	64	22	265	1	11	612	86	1	274
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		60	0		0		140		260		130
Caminos de almacenamiento	0		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				25				85
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00
Frt			0,850			0,850				0,850		
Flt protegido		0,979			0,966			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	0	1755	1524	0	1799	1583	0	1787	1881	1599	0	1770
Vuelo permitido		0,258			0,741			0,950				0,950
Flujo saturado (perm)	0	462	1524	0	1380	1583	0	1787	1881	1599	0	1770
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)			177			421				177		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				45			
Distancia de enlace (pies)		311			498				800			
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6				12,1			
Factor de hora punta	0,69	0,59	0,71	0,59	0,50	0,63	0,25	0,46	0,93	0,83	0,25	0,79
Vehículos pesados (%)	6	6	6	2	2	2	1 %	1 %	1	1	2	2
Flujo ajustado (vph)	32	44	24	108	44	421	4	24	658	104	4	347
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	76	24	0	152	421	0	28	658	104	0	351
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		0			0				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100	20	20	100	20	20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6	20	20	6	20	20	20	6	20	20	20
Detector 1 Tipo	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0				0			
Tipo de giro	Perm	N/A	Gratis	Perm	NA	Gratis	Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas		4			8		5	5	2		1	1

Grupo Lane	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de		
tráfico (vph)	649	43
Volumen futuro (vph)	649	43
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		0
Carril de almacenamiento		0
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	0,95
Frt	0,990	
Filtro protegido		
Flujo saturado (prot)	3504	0
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3504	0
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)	11	
Velocidad de enlace (mph)	45	
Distancia de enlace (pies)	627	
Tiempo de recorrido (s)	9,5	
Factor de hora punta	0,92	0,90
Vehículos pesados (%)	2	2
Flujo ajustado (vph)	705	48
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	753	0
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	
Plantilla del detector	A través	
Detector delantero (pies)	100	
Detector trasero (pies)	0	
Posición del detector 1 (pies)	0	
Tamaño del detector 1 (pies)	6	
Tipo del detector 1	Cl+Ex	
Canal del detector 1		
Detector 1 Extender (s)	0,0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0	
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	
Tipo de giro	NA	
Fases protegidas	6	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Fases permitidas	4		Libre	8		Libre				Libre		
Fase del detector	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	15,0	15,0		15,0	15,0		12,0	12,0	42,0		33,0	33,0
Total dividido (%)	14,3	14,3		14,3	14,3		11,4	11,4	40,0		31,4	31,4
Máximo verde (s)	11,0	11,0		11,0	11,0		8,0	8,0	38,0		29,0	29,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)		0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)		4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantamiento		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Plomo	Lead
¿Optimizar el desfase?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)		11,0	105,0		11,0	105,0		8,0	38,0	105,0		29,0
Relación g/C activada		0,10	1,00		0,10	1,00		0,08	0,36	1,00		0,28
Relación v/c		1,58	0,02		1,06	0,27		0,21	0,97	0,07		0,72
Retraso de control		374,3	0		137,2	0,4		49,4	61,5	0,1		43,9
Retraso en la cola		0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total		374,3	0		137,2	0,4		49,4	61,5	0,1		43,9
LOS		F	A		F	A		D	E	A		D
Retraso de aproximación		284,5			36,7				52,9			
LOS de aproximación		F			D				D			
Longitud de la cola 50.ª (pies)		~73	0		~112	0		18	429	0		213
Longitud de la cola 95.º (pies)		N.º 98	0		92	0		23	N.º 666	0		267
Distribución interna de enlaces (pies)		231			418				720			
Longitud de la bahía de giro (pies)			60					140		260		130
Capacidad de la base (vph)		48	1524		144	1583		136	680	1599		488
Reducción del límite de inanición		0	0		0	0		0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames		0	0		0	0		0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento		0	0		0	0		0	0	0		0
Relación v/c reducida		1,58	0,02		1,06	0,27		0,21	0,97	0,07		0,72

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 105

Duración del ciclo activado: 105

Ciclo natural: 75

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 1,58

Retardo de la señal de intersección: 45,5 — Nivel de servicio en la intersección: D

Utilización de la capacidad de la intersección: 68,8 % — Nivel de servicio ICU C

Período de análisis (min) 15

~ El volumen supera la capacidad, la cola es teóricamente infinita.
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 excede la capacidad, la cola puede ser más larga.
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

Divisiones y fases: 88:

Grupo de carriles	SBT	SBR
Fases permitidas		
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	9,0	
División total (s)	63,0	
División total (%)	60,0	
Máximo verde (s)	59,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	
Ajuste del tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Activo Efectivo Verde (s)	59	
Relación g/C activada	0,56	
Relación v/c	0,38	
Retardo de control	13,3	
Retraso de cola	0,0	
Retraso total	13,3	
LOS	B	
Retraso de aproximación	23,1	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	137	
Longitud de la cola 95.º (pies)	178	
Distancia interna entre eslabones (pies)	547	
Longitud de la zona de giro (pies)		
Capacidad base (vph)	1973	
Reducción del límite de agotamiento	0	
Reducción de la tapa antiderrames	0	
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	
Reducción de la relación v/c	0,38	
Resumen de intersecciones		

Carriles, volúmenes, tiempos 94:

18/09/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	219	108	142	92	113	189	2	90	558	87	4	227
Volumen futuro (vph)	219	108	142	92	113	189	2	90	558	87	4	227
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250		160		235		150
Caminos de almacenamiento	1		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				95				25
Factor de utilización del carril	0,95	0,95	1,00	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta					1,00			1,00				
Frt			0,850			0,850				0,850		
Flt Protegido	0,950	0,981			0,975			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1698	1753	1615	0	3485	1599	0	1787	3574	1599	0	1787
Vuelo permitido	0,154	0,106			0,731			0,950				0,950
Flujo saturado (perm)	275	189	1615	0	2610	1599	0	1784	3574	1599	0	1787
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)			163			220				138		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				50			
Distancia de enlace (pies)		640			1062				463			
Tiempo de recorrido (s)		17,5			29,0				6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)				1				2				
Factor de hora punta	0,87	0,87	0,87	0,68	0,91	0,86	0,50	0,80	0,89	0,75	0,50	0,93
Vehículos pesados (%)	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Flujo ajustado (vph)	252	124	163	135	124	220	4	113	627	116	8	244
Tráfico en carril compartido (%)	30											
Flujo del grupo de carriles (vph)	176	200	163	0	259	220	0	117	627	116	0	252
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100	20	20	100	20	20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6	20	20	6	20	20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0				0,0			

Grupo de carriles	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de		
tráfico (vph)	711	372
Volumen futuro (vph)	711	372
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carril de almacenamiento		1
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de peatones y bicicletas		
Frt		0,850
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3574	1599
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3574	1599
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)		171
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	544	
Tiempo de recorrido (s)	7,4	
Conflicto peatonal (n.º/h)		
Factor de hora punta	0,94	0,97
Vehículos pesados (%)	1	1
Flujo ajustado (vph)	756	384
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	756	384
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Plantilla del detector	A través	Derecha
Detector principal (pies)	100	20
Detector trasero (pies)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Perm	NA	Libre	Perm	NA	Libre	Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas		4			8		5	5	2		1	1
Fases permitidas	4		Libre	8		Gratis				Libre		
Detector de fase	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	22,0	22,0		9,0	9,0		9,0	9,0	22,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	30,0	30,0		20	20,0		17,0	17,0	60,0		24,0	24,0
Total dividido (%)	22,4	22,4		14,9	14,9		12,7	12,7	44,8		17,9	17,9
Máximo verde (s)	26,0	26,0		16,0	16,0		13,0	13,0	56,0		20,0	20,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantamiento		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)	7,0	7,0							7,0			
Flash No caminar (s)	11,0	11,0							11,0			
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	0							0			
Act Efecto Verde (s)	26,0	26,0	134,0		16	134,0		13,0	56,0	134,0		20,0
Relación g/C activada	0,19	0,19	1,00		0,12	1,00		0,10	0,42	1,00		0,15
Relación v/c	3,32	5,56	0,10		0,96 dl	0,14		0,68	0,42	0,07		0,95
Retraso de control	1108,4	2119,9	0,1		80,1	0,2		78,2	28,6	0,1		99,5
Retraso en la cola	0	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	1108,4	2119,9	0		80,1	0,2		78,2	28,6	0,1		99,5
LOS	F	F	A		F	A		E	C	A		F
Retraso de aproximación		1148,5			43,4				31,5			
LOS de aproximación		F			D				C			
Longitud de la cola 50.ª (pies)	~284	~320	0		117	0		100	200	0		220
Longitud de la cola 95.º (pies)	N.º 426	N.º 472	0		N.º 190	0		147	248	0		N.º 388
Distribución interna de enlaces (pies)		560			982				383			
Longitud de la bahía de giro (pies)			350			250		160		235		150
Capacidad base (vph)	53	36	1615		311	1599		173	1493	1599		266
Reducción del límite de inanición	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Relación v/c reducida	3,32	5,56	0,10		0,83	0,14		0,68	0,42	0,07		0,95

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Longitud del ciclo: 134			
Longitud del ciclo accionado: 134			
Ciclo natural: 70			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 5,56			
Retardo de la señal de intersección: 217,4		LOS de intersección: F	
Utilización de la capacidad de la intersección: 53,8 %		Nivel de servicio ICU A	

Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	22,0	
División total (s)	67,0	
División total (%)	50,0	
Máximo verde (s)	63	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo en rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de marcha (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Effct Green (s)	63	134,0
Relación g/C activada	0,47	1,0
Relación v/c	0,45	0,24
Retardo de control	24,9	0,4
Retraso de cola	0	0
Retraso total	24,9	0
LOS	C	A
Retraso de aproximación	31,7	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50 (pies)	227	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	282	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	464	
Longitud del giro (pies)		140
Capacidad base (vph)	1680	1599
Reducción de la capacidad de agotamiento	0	0
Reducción del límite de retorno	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Reducción de la relación v/c	0,45	0,24

Resumen de intersecciones

Período de análisis (min) 15

~ El volumen excede la capacidad, la cola es teóricamente infinita.

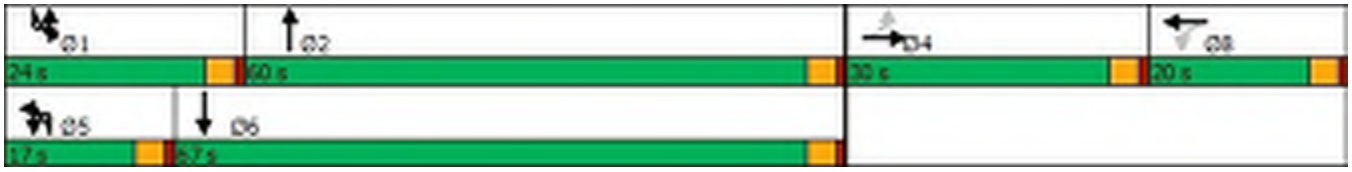
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

dl Carril izquierdo de facto. Recodificar con 1 carril como carril izquierdo. Divisiones y fases:

94:



Carriles, volúmenes, tiempos 93:

18/09/2025

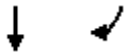
Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	348	168	115	136	121	165	25	91	925	189	1	165
Volumen futuro (vph)	348	168	115	136	121	165	25	91	925	189	1	165
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250		160		235		150
Caminos de almacenamiento	1		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				95				85
Factor de utilización del carril	0,95	0,95	1,00	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta					1,00							
Frt			0,850			0,850				0,850		
Flt Protegido	0,950	0,982			0,975			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1698	1755	1615	0	3485	1599	0	1787	3574	1599	0	1752
Vuelo permitido	0,154	0,104			0,694			0,950				0,950
Flujo saturado (perm)	275	186	1615	0	2477	1599	0	1787	3574	1599	0	1752
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)			138			196				138		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				50			
Distancia de enlace (pies)		640			1062				463			
Tiempo de recorrido (s)		17,5			29,0				6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)				2								
Factor de hora punta	0,93	0,86	0,87	0,86	0,84	0,84	0,59	0,77	0,92	0,88	0,25	0,72
Vehículos pesados (%)	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	3	3
Flujo ajustado (vph)	374	195	132	158	144	196	42	118	1005	215	4	229
Tráfico en carril compartido (%)	29											
Flujo del grupo de carriles (vph)	266	303	132	0	302	196	0	160	1005	215	0	233
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	R NA	Izquierda	Izquierda	Derecha	R NA	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			0				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100	20	20	100	20	20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6	20	20	6	20	20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0				0,0			

Grupo de carriles	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de		
tráfico (vph)	404	170
Volumen futuro (vph)	404	170
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carriles de almacenamiento		1
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de bicicleta		
Frt		0,850
Flt Protegido		
Flujo saturado (prot)	3505	1568
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3505	1568
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)		161
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	453	
Tiempo de recorrido (s)	6,2	
Conflicto peatonal (n.º/h)		
Factor de hora punta	0,91	0,80
Vehículos pesados (%)	3	3
Flujo ajustado (vph)	444	213
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	444	213
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Plantilla del detector	A través	Derecha
Detector delantero (pies)	100	20
Detector trasero (pies)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)	0,0	

Detector de 2 canales Detector 2	
Extend (s)	0,0

Grupo Lane	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Perm	NA	Libre	Perm	NA	Libre	Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas		4			8		5	5	2		1	1
Fases permitidas	4		Libre	8		Gratis				Libre		
Fase del detector	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	22,0	22,0		9,0	9,0		9,0	9,0	22,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	30,0	30,0		20	20		16,0	16,0	61,0		23,0	23,0
Total dividido (%)	22,4	22,4 %		14,9	14,9		11,9	11,9	45,5		17,2	17,2
Máximo verde (s)	26,0	26,0		16,0	16,0		12,0	12,0	57,0		19,0	19,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantamiento		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Tiempo máximo
Tiempo de recorrido (s)	7,0	7,0							7,0			
Flash No caminar (s)	11,0	11,0							11,0			
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	0							0			
Act Efecto Verde (s)	26,0	26,0	134,0		16	134,0		12,0	57,0	134,0		19,0
Relación g/C activada	0,19	0,19	1,00		0,12	1,00		0,09	0,43	1,00		0,14
Relación v/c	5,02	8,42	0,08		1,24 dl	0,12		1,00	0,66	0,13		0,94
Retraso de control	1861,7	3400,4	0,1		115,8	0,2		131,5	33,4	0,2		100,2
Retraso en la cola	0	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	1861,7	3400,4	0		115,8	0,2		131,5	33,4	0,2		100,2
LOS	F	F	A		F	A		F	C	A		F
Retraso de aproximación		2176,2			70,3				39,6			
Enfoque LOS		F			E				D			
Longitud de la cola 50.º (pies)	~454	~520	0		~146	0		142	363	0		204
Longitud de la cola 95.º (pies)	N.º 608	N.º 683	0		N.º 218	0		N.º 228	438	0		N.º 247
Distribución interna de enlaces (pies)		560			982				383			
Longitud de la bahía de giro (pies)			350			250		160		235		150
Capacidad base (vph)	53	36	1615		295	1599		160	1520	1599		248
Reducción del límite de inanición	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0	0		0	0		0	0	0		0
Relación v/c reducida	5,02	8,42	0,08		1,02	0,12		1,00	0,66	0,13		0,94

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 134			
Duración del ciclo activado: 134			
Ciclo natural: 65			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 8,42			
Retraso de la señal en la intersección: 475,1		LOS de intersección: F	
Utilización de la capacidad de la intersección: 69,7 %		Nivel de servicio ICU C	



Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	22,0	
División total (s)	68,0	
División total (%)	50,7	
Máximo verde (s)	64,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo en rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de marcha (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Effct Green (s)	64	134,0
Relación g/C activada	0,48	1,0
Relación v/c	0,27	0,14
Retardo de control	21,5	0,2
Retraso de cola	0	0
Retraso total	21,5	0
LOS	C	A
Retraso de aproximación	37,0	
Enfoque LOS	D	
Longitud de la cola 50 (pies)	118	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	156	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	373	
Longitud del giro (pies)		140
Capacidad de base (vph)	1674	1568
Reducción del tapón de vacío	0	0
Reducción del límite de retorno	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Reducción de la relación v/c	0,27	0,14

Resumen de intersecciones

Período de análisis (min) 15

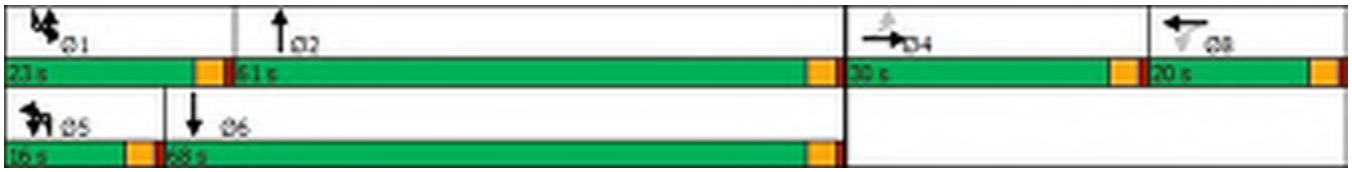
~ El volumen excede la capacidad, la cola es teóricamente infinita.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

dl Carril izquierdo de facto. Recodificar con 1 carril como carril izquierdo. Divisiones y fases: 93:



Carriles, volúmenes, tiempos 94:

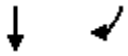
18/09/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBU	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	390	230	188	1	111	184	214	107	640	141	7	237
Volumen futuro (vph)	390	230	188	1	111	184	214	107	640	141	7	237
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350		0		250	160		235		150
Caminos de almacenamiento	1		1		0		1	1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25				25			95				25
Factor de utilización del carril	0,95	0,95	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta						1,00						
Frt			0,850				0,850			0,850		
Flt Protegido	0,950	0,987				0,981		0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1698	1764	1599	0	0	3506	1599	1770	3539	1583	0	1770
Vuelo permitido	0,154	0,097				0,711		0,950				0,950
Flujo saturado (perm)	275	173	1599	0	0	2540	1599	1770	3539	1583	0	1770
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí			Sí		
Flujo saturado (RTOR)			224				252			138		
Velocidad de enlace (mph)		25				25			50			
Distancia de enlace (pies)		640				1062			463			
Tiempo de recorrido (s)		17,5				29,0			6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)					1							
Factor de hora punta	0,98	0,83	0,84	0,25	0,87	0,85	0,85	0,86	0,85	0,77	0,58	0,95
Vehículos pesados (%)	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	398	277	224	4	128	216	252	124	753	183	12	249
Tráfico en carril compartido (%)	25											
Flujo del grupo de carriles (vph)	298	377	224	0	0	348	252	124	753	183	0	261
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	R NA	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	R NA	Izquierda
Ancho medio (pies)		12				12			12			
Desviación del enlace (pies)		0				0			0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16				16			16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	9	15		9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100	20	20	20	100	20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6	20	20	20	6	20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94				94			94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6				6			6			
Tipo de detector 2		Cl+Ex				Cl+Ex			Cl+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0				0			0,0			

Grupo de carriles	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	716	354
Volumen futuro (vph)	716	354
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carriles de almacenamiento		1
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de peatones y bicicletas		
Frt		0,850
Filtro protegido		
Flujo saturado (prot)	3539	1583
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3539	1583
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)		170
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	544	
Tiempo de recorrido (s)	7,4	
Conflicto peatonal (n.º/h)		
Factor de hora pico	0,92	0,90
Vehículos pesados (%)	2	2
Flujo ajustado (vph)	778	393
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	778	393
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Plantilla del detector	A través	Derecha
Detector principal (pies)	100	20
Detector trasero (pies)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBU	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Perm	NA	Libre	Perm	Perm	NA	Gratis	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas		4				8		5	2		1	1
Fases permitidas	4		Libre	8	8		Gratis			Gratis		
Detector de fase	4	4		8	8	8		5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	22,0	22,0		9,0	9,0	9,0		9,0	22,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	30,0	30,0		20	20	20,0		17,0	60,0		24,0	24,0
Total dividido (%)	22,4	22,4		14,9	14,9	14,9		12,7	44,8		17,9	17,9
Máximo verde (s)	26,0	26,0		16,0	16	16,0		13,0	56,0		20,0	20,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0				0,0		0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0				4,0		4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantamiento		Retraso	Retraso	Retraso		Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar el avance y el retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx	Máximo		Max	Max		Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)	7,0	7,0							7,0			
Flash No caminar (s)	11,0	11,0							11,0			
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	0							0			
Activo Efectivo Verde (s)	26,0	26,0	134,0			16	134,0	13,0	56,0	134,0		20,0
Relación g/C activada	0,19	0,19	1,00			0,12	1,00	0,10	0,42	1,00		0,15
Relación v/c	5,62	11,42	0,14			1,15	0,16	0,73	0,51	0,12		0,99
Retraso de control	2131,2	4755,1	0,2			149,4	0,2	82,5	30,4	0,1		109,1
Retraso en la cola	0	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	2131,2	4755,1	0			149,4	0,2	82,5	30,4	0,1		109,1
LOS	F	F	A			F	A	F	C	A		F
Retraso de aproximación		2700,6				86,7			31,2			
LOS de aproximación		F				F			C			
Longitud de la cola 50.º (pies)	~478	~667	0			~186	0	107	251	0		230
Longitud de la cola 95.ª (pies)	N.º 677	N.º 809	0			N.º 265	0	N.º 185	289	0		N.º 410
Distribución interna de enlaces (pies)		560				982			383			
Longitud de la bahía de giro (pies)			350				250	160		235		150
Capacidad base (vph)	53	33	1599			303	1599	171	1478	1583		264
Reducción del límite de inanición	0	0	0			0	0	0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0	0			0	0	0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0	0			0	0	0	0	0		0
Relación v/c reducida	5,62	11,42	0,14			1,15	0,16	0,73	0,51	0,12		0,99

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Longitud del ciclo: 134			
Longitud del ciclo accionado: 134			
Ciclo natural: 80			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 11,42			
Retraso de la señal en la intersección: 641,8		LOS de intersección: F	
Utilización de la capacidad de la intersección: 69,7 %		Nivel de servicio ICU C	



Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	22,0	
División total (s)	67,0	
División total (%)	50,0	
Máximo verde (s)	63,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de marcha (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Effct Green (s)	63	134,0
Relación g/C activada	0,47	1,0
Relación v/c	0,47	0,25
Retardo de control	25,3	0,4
Retraso de cola	0,0	0
Retraso total	25,3	0
LOS	C	A
Retraso de aproximación	33,7	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	236	0
Longitud de la cola 95.ª (pies)	292	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	464	
Longitud del giro (pies)		140
Capacidad de base (vph)	1663	1583
Reducción de la capacidad de agotamiento	0	0
Reducción del límite de retorno	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Reducción de la relación v/c	0,47	0,25

Resumen de intersecciones

Período de análisis (min) 15

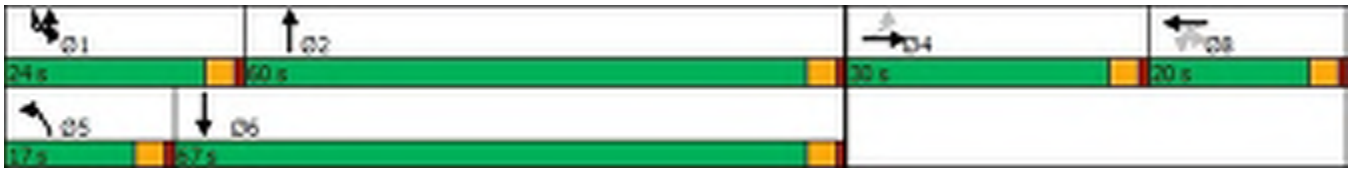
~ El volumen excede la capacidad, la cola es teóricamente infinita.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

Divisiones y fases: 94:



Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	5,5

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR		NBL	NBT	NBR		SBL	SBT	SBR		NEL	NER	
Configuraciones de carril																		
Volumen de tráfico, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	135	3				
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
RT Canalizado	-	-	-	-	-	Ninguno	-	-	Ninguno	-	-	-	-	-				
Vehículo en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-				
Factor de hora punta	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50				
Vehículos pesados, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0				
Movimiento Flujo	0	0	0	0	12	12	0	12	0	4	4	0	190	6				

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	233	12	213	0	0	12	0	0	141	109	
Etapa 1	-	12	-	-	-	-	-	-	-	117	-	
Etapa 2	-	221	-	-	-	-	-	-	-	24	-	
Carretera crítica	-	6,5	6,2	4,12	-	-	4,12	-	-	7,1	6,2	
Carretera crítica, etapa 1	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Carretera crítica, fase 2	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Carretera de seguimiento	-	4	3,3	2,218	-	-	2,218	-	-	3,5	3,3	
Maniobra Pot Cap-1	0	671	1074	1357	-	-	1607	-	-	833	950	
Etapa 1	0	890	-	-	-	-	-	-	-	892	-	
Etapa 2	0	724	-	-	-	-	-	-	-	999	-	
Pelotón bloqueado, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	669	1074	1357	-	-	1607	-	-	811	950	
Mov Cap-2 Maniobra	-	669	-	-	-	-	-	-	-	811	-	
Etapa 1	-	890	-	-	-	-	-	-	-	892	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	9,5	0	0,1	11,3
HCM LOS	A			B

Calle secundaria/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1		SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	768	1357	-	-	825	1607	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,255	-	-		- 0,029	0,002	-	-
Retraso de control HCM (s)	11,3	0	-	-	9,5	7,2	0	-
HCM Carril LOS	B	A	-	-	A	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1	0	-	-	0,1	0	-	-

Intersección	
Retardo interno, s/vehículo	5,9

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Configuraciones de carril														
Volumen de tráfico, veh/h	0	0	0	0	7	2	7	1	1	2	4	0	147	4
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RT Canalizado	-	-	-	-	- Ninguno		-	- Ninguno		-	-	-	-	-
Vehículo en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Movimiento Flujo	0	0	0	0	18	4	14	4	4	4	12	0	177	11

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Total	241	240	6	198	0	0	8	0	0	158	105	
Etapa 1	34	34	-	-	-	-	-	-	-	113	-	
Carretera crítica	7,1	6,5	6,2	4,1	-	-	4,12	-	-	7,1	6,25	
Carretera crítica, fase 2	6,1	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	
Maniobra Pot Cap-1	717	665	1083	1387			-	-		-	-	813	941
Etapa 2	800	735	-	-	-	-	-	-	-	974	-	
Mov Cap-1 Maniobra	570	656	1083	1387			-	-	1612	-	-	785	941
Etapa 1	977	862	-	-	-	-	-	-	-	888	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	10,3	4,9	0,1	11,6

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1		SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	736	1387	-	-	706	1612	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,255	0,01	-		- 0,032	0,002	-	-
Retraso de control HCM (s)	11,6	7,6	0	-	10,3	7,2	0	-
HCM Carril LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1	0	-	-	0,1	0	-	-

Intersección	
Retardo interno, s/vehículo	5,3

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Configuraciones de carriles														
Volumen de tráfico, vehículos/hora	0	0	0	0	4	2	7	5	0	5	4	0	129	2
Conflictos pediátricos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RT Canalizado	-	-	-	-	- Ninguno		-	- Ninguno		-	-	-	-	-
Vehículos en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Movimiento Flujo	0	0	0	0	11	4	14	20	0	10	12	0	155	5

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	272	20	204	0	0	20	0	0	184	108	
Etapa 1	-	48	-	-	-	-	-	-	-	128	-	
Carretera crítica	-	6,5	6,2	4,1	-	-	4,12	-	-	7,1	6,25	
Carretera crítica, fase 2	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	
Maniobra Pot Cap-1	0	638	1064	1380	-	-	1596	-	-	781	938	
Etapa 2	0	722	-	-	-	-	-	-	-	961	-	
Mov Cap-1 Maniobra	-	627	1064	1380	-	-	1596	-	-	758	938	
Etapa 1	-	850	-	-	-	-	-	-	-	872	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	10,2	3,1	0,3	11,6

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	706	1380	-	- 707	1596	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,228	0,01	-	- 0,021	0,006	-	-
Retraso de control HCM (s)	11,6	7,6	0	- 10,2	7,3	0	-
HCM Carril LOS	B	A	A	- B	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0,9	0	-	- 0,1	0	-	-

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

17/05/2024

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico											
(vehículos/hora)	0	20	0	0	0	0	480	0	124	129	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	20	0	0	0	0	480	0	124	129	0
Control de señales		Parada			Detener		Libre			Libre	
Calificación		0			0		0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,68	0,92	0,86	0,25	0,92	0,88	0,92	0,70	0,92	0,92
Caudal por hora (vph)	0	29	0	0	0	0	545	0	177	140	0
Peatones											
Ancho del carril (pies)											
Velocidad de marcha (pies/s)											
Porcentaje de obstrucción											
Giro a la derecha (veh)											
Tipo mediano							Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en la mediana veh)											
Señal ascendente (pies)											
pX, pelotón desbloqueado											
vC, volumen conflictivo	1230	1230	140	1244	1230	0	140				
vC1, volumen conf. etapa 1											
vC2, volumen conf. etapa 2											
vCu, volumen sin bloquear	1230	1230	140	1244	1230	0	140				
tC, simple (s)	7,1	*4,5	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1				
tC, 2 etapas (s)											
tF (s)	3,5	*2,5	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2				
%libre de la cola p0	100	9	100	100	100	100	62				
Capacidad en cM (vehículos/hora)	109	287	908	99	111	1085	1449				

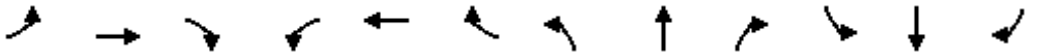
Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SO 1
Volumen total	29	545	177	140
Volumen restante	0	545	0	0
Volumen derecho	0	0	177	0
cSH	287	1449	1700	1700
Volumen a capacidad	0,10	0,38	0,10	0,08
Longitud de la cola 95.º (pies)	8	44	0	0
Retraso de control (s)	18,9	9,0	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	C	A		
Retraso de aproximación (s)	18,9	6,8		0
LOS de aproximación	C			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6	
Utilización de la capacidad de la intersección		47	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

15/05/2024



Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico												
(vehículos/hora)	0	46	0	0	0	0	363	0	112	0	111	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	46	0	0	0	0	363	0	112	0	111	0
Control de señales		Parada			Detener			Libre			Libre	
Calificación		0			0			0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,83	0,92	0,92	0,92	0,92	0,86	0,92	0,80	0,92	0,71	0,92
Caudal por hora (vph)	0	55	0	0	0	0	422	0	140	0	156	0
Peatones												
Ancho del carril (pies)												
Velocidad de desplazamiento (pies/segundo)												
Porcentaje de bloqueo												
Giro a la derecha (veh)												
Tipo de mediana								Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)												
Señal ascendente (pies)												
pX, pelotón desbloqueado												
vC, volumen conflictivo	1000	1000	156	1028	1000	0	156			0		
vC1, volumen conf. etapa 1												
vC2, volumen conf. etapa 2												
vCu, volumen sin bloquear	1000	1000	156	1028	1000	0	156			0		
tC, simple (s)	7,1	*4,8	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1			4,1		
tC, 2 etapas (s)												
tF (s)	3,5	*3,0	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2			2,2		
%libre de la cola p0	100	83	100	100	100	100	70			100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	171	327	890	144	171	1085	1418			1623		

Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volumen total	55	422	140	156
Volumen restante	0	422	0	0
Volumen derecho	0	0	140	0
cSH	327	1418	1700	1700
Volumen a capacidad	0,17	0,30	0,08	0,09
Longitud de la cola 95.º (pies)	15	31	0	0
Retraso de control (s)	18,2	8,6	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	C	A		
Retraso en la aproximación (s)	18,2	6,5		0,0
LOS de aproximación	C			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6	
Utilización de la capacidad de la intersección		36	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

15/05/2024

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		↑					↖		↗		↑	
(vehículos/hora)	0	45	0	0	0	0	385	0	105	0	113	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	45	0	0	0	0	385	0	105	0	113	0
Control de señales		Parada			Detener			Libre			Libre	
Calificación		0			0			0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,83	0,92	0,71	0,92	0,92	0,86	0,92	0,80	0,92	0,71	0,92
Caudal por hora (vph)	0	54	0	0	0	0	448	0	131	0	159	0
Peatones												
Ancho del carril (pies)												
Velocidad de marcha (pies/s)												
Porcentaje de bloqueo												
Curva de giro a la derecha (veh)												
Tipo de mediana								Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)												
Señal ascendente (pies)												
pX, pelotón desbloqueado												
vC, volumen conflictivo	1055	1055	159	1082	1055	0	159			0		
vC1, volumen conf. etapa 1												
vC2, volumen conf. etapa 2												
vCu, volumen sin bloquear	1055	1055	159	1082	1055	0	159			0		
tC, simple (s)	7,1	*4,5	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1			4,1		
tC, 2 etapas (s)												
tF (s)	3,5	*3,0	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2			2,2		
%libre de la cola p0	100	84	100	100	100	100	68			100		
Capacidad en cM (vehículos/hora)	154	330	886	130	154	1085	1414			1623		

Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volumen total	54	448	131	159
Volumen restante	0	448	0	0
Volumen derecho	0	0	131	0
cSH	330	1414	1700	1700
Volumen a capacidad	0,16	0,32	0,08	0,09
Longitud de la cola 95.º (pies)	14	34	0	0
Retraso de control (s)	18,0	8,7	0	0
Nivel de servicio (LOS)	C	A		
Retraso de aproximación (s)	18,0	6,7		0
LOS de aproximación	C			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6	
Utilización de la capacidad de la intersección		38	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 25:

24/01/2025

Movimiento	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vehículos/hora)	531	0	30	0	1	55	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	531	0	30	0	1	55	0
Control de señales	Gratis		Parada			Gratis	
Calificación	0		0			0	
Factor de hora punta	0,90	0,92	0,73	0,92	0,25	0,79	0,92
Caudal por hora (vph)	590	0	41	0	0	70	0
Peatones							
Ancho del carril (pies)							
Velocidad de marcha (pies/s)							
Porcentaje de bloqueo							
Curva de giro a la derecha (veh)							
Tipo de mediana	Ninguno					Ninguno	
Mediana de almacenamiento veh)							
Señal ascendente (pies)							
pX, pelotón desbloqueado					0		
vC, volumen conflictivo	70		1250	70	0		
vC1, volumen de conf. etapa 1							
vC2, volumen de conf. etapa 2							
vCu, volumen sin bloquear	70		1250	70	0		
tC, simple (s)	4,1		*4,5	6,2	0,0		
tC, 2 etapas (s)							
tF (s)	2,2		*2,5	3,3	0,0		
%de cola libre p0	62		85	100	0		
Capacidad cM (vehículos/hora)	1537		278	993	0		

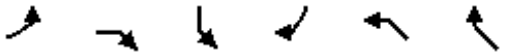
Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	590	41	70
Volumen restante	590	41	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1537	278	1700
Volumen a capacidad	0,38	0,15	0,04
Longitud de la cola 95.º (pies)	46	13	0
Retraso de control (s)	8,8	20,2	0
Nivel de servicio (LOS)	A	C	
Retraso de aproximación (s)	8,8	20,2	0,0
LOS de aproximación		C	

Resumen de intersección				
Retraso medio	8,6			
Utilización de la capacidad de la intersección	46,1	Nivel de servicio de la UCI		A
Período de análisis (min)	15			

* Valor introducido por el usuario

Análisis de capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 25:

24/01/2025



Movimiento	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico						
(vehículos/hora)	389	0	42	0	49	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	389	0	42	0	49	0
Control de señales	Gratis		Parada		Gratis	
Calificación	0		0		0	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,75	0,92	0,73	0,92
Caudal por hora (vph)	423	0	56	0	67	0
Peatones						
Ancho del carril (pies)						
Velocidad de marcha (pies/s)						
Porcentaje de bloqueo						
Curva de giro a la derecha (veh)						
Tipo de mediana	Ninguno				Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)						
Señal ascendente (pies)						
pX, pelotón desbloqueado						
vC, volumen conflictivo	67		913	67		
vC1, volumen de conflicto de la etapa 1						
vC2, volumen conf. etapa 2						
vCu, volumen sin bloqueo	67		913	67		
tC, único (s)	4,1		*5,0	6,2		
tC, 2 etapas (s)						
tF (s)	2,2		*3,0	3,3		
p0 cola libre %	72		84	100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	1522		348	997		

Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	423	56	67
Volumen restante	423	56	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1522	348	1700
Volumen a capacidad	0,28	0,16	0,04
Longitud de la cola 95.º (pies)	29	14	0
Retraso de control (s)	8,3	17,3	0
Nivel de servicio (LOS)	A	C	
Retraso en la aproximación (s)	8,3	17,3	0,0
LOS de aproximación		C	

Resumen de intersección			
Retraso medio		8,2	
Utilización de la capacidad de la intersección	38,2	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)		15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 25:

24/01/2025

Movimiento	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vehículos/hora)	1	414	0	36	0	92	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	1	414	0	36	0	92	0
Control de señales		Gratis		Parada		Gratis	
Calificación		0		0		0	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,75	0,92	0,73	0,92
Caudal por hora (vph)	0	450	0	48	0	126	0
Peatones							
Ancho del carril (pies)							
Velocidad de desplazamiento (pies/s)							
Porcentaje de bloqueo							
Giro a la derecha (veh)							
Tipo de mediana		Ninguno				Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)							
Señal ascendente (pies)							
pX, pelotón desbloqueado	0						
vC, volumen conflictivo	0	126		1026	126		
vC1, volumen de conf. etapa 1							
vC2, volumen conf. etapa 2							
vCu, volumen sin bloquear	0	126		1026	126		
tC, simple (s)	0,0	4,1		*4,5	6,2		
tC, 2 etapas (s)							
tF (s)	0,0	2,2		*3,0	3,3		
%de cola libre p0	0	69		86	100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	0	1448		341	924		

Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	450	48	126
Volumen restante	450	48	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1448	341	1700
Volumen a capacidad	0,31	0,14	0,07
Longitud de la cola 95.º (pies)	33	12	0
Retraso de control (s)	8,6	17,3	0
Nivel de servicio (LOS)	A	C	
Retraso de aproximación (s)	8,6	17,3	0,0
LOS de aproximación		C	

Resumen de intersección			
Retraso medio	7,5		
Utilización de la capacidad de la intersección	41,4	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)	15		

* Valor introducido por el usuario

Intersección	
Retraso en intersección, s/veh	3,7
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	463	759	184
Caudal de demanda, veh/h	481	775	184
Vehículos en circulación, veh/h	179	134	409
Vehículos que salen, veh/h	134	459	127
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/vehículo	6,1	1,3	7,6
LOS de aproximación	A	A	A

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Desvío	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1.000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	357	124	180	595	184
Carril de entrada, veh/h	945	1976	988	1938	751
Entrada HV Factor de ajuste	0,963	0,962	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	344	119	176	583	184
Entrada de gorras, veh/h	910	1900	969	1900	751
Relación V/C	0,378	0,063	0,182	0,307	0,245
Retraso de control, s/vehículo	8,2	0,0	5,5	0,0	7,6
LOS	A	A	A	A	A
95.º percentil Cola, veh	2	0	1	1	1

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,6
Intersección LOS	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	547	465	223
Caudal de demanda, veh/h	557	474	223
Vehículos en circulación, veh/h	93	93	529
Vehículos que salen, veh/h	93	659	54
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales ilegales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/vehículo	8,0	0,9	9,8
LOS de aproximación	A	A	A

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Desvío	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Lane Util	1.000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	490	67	93	381	223
Carril de entrada, veh/h	1030	1938	1030	1938	666
Entrada HV Factor de ajuste	0,981	0,980	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	481	66	91	374	223
Entrada de gorras, veh/h	1010	1900	1009	1900	666
Relación V/C	0,476	0,035	0,090	0,197	0,335
Retraso de control, s/vehículo	9,1	0	4,4	0,0	9,8
LOS	A	A	A	A	A
95.º percentil Cola, veh	3	0	0	1	1

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,1
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	657	547	126
Caudal de demanda, veh/h	663	558	126
Vehículos en circulación, veh/h	66	66	623
Vehículos que salen, veh/h	66	683	61
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/vehículo	10,3	0,5	8,5
LOS de aproximación	B	A	A

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Desvío	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1.000		1,000		1,000
Avance crítico, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	618	45	66	492	126
Carril de entrada, veh/h	1058	1919	1058	1938	606
Entrada HV Factor de ajuste	0,990	0,990	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	612	45	65	482	126
Entrada de gorras, veh/h	1047	1900	1037	1900	606
Relación V/C	0,584	0,024	0,062	0,254	0,208
Retraso de control, s/vehículo	11,1	0	4,0	0,0	8,5
LOS	B	A	A	A	A
95.º percentil Cola, veh	4	0	0	1	1

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	7,3

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	391	36	34	0	152	233
Volumen futuro, vehículos/hora	391	36	34	0	152	233
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	94	92	78	86	92
Vehículos pesados, %	6	6	2	2	4	4
Movimiento Flujo	425	38	37	0	177	253

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	177	177		-	0
Etapa 1	177	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,46	6,26		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,46	-		-	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,554	3,354		-	-
Maniobra Pot Cap-1	804	856		-	-
Etapa 1	844	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	804	856		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	804	-		-	-
Etapa 1	844	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	14	0
HCM LOS	B	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	804	856	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,529	0,045	-	-
Retardo de control de HCM (s)	14,4	9,4	-	-
HCM Carril LOS	B	A	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	3,2	0,1	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,1

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	262	36	47	0	190	250
Volumen futuro, vehículos/hora	262	36	47	0	190	250
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	53	92	81	92	92
Vehículos pesados, %	7	7	4	4	4	4
Movimiento Flujo	285	68	51	0	207	272

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2	
Flujo conflictivo Todos	207	207		-	0
Etapa 1	207	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,47	6,27		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,47	-		-	-
Carretera crítica, fase 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,563	3,363		-	-
Maniobra Pot Cap-1	770	821		-	-
Etapa 1	816	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	770	821		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	770	-		-	-
Etapa 1	816	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	11,9	0
HCM LOS	B	

Carril menor/Movimiento mayor	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	770	821	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,37	0,083	-	-
Retardo de control HCM (s)	12,4	9,8	-	-
HCM Carril LOS	B	A	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1,7	0,3	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	4,4

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	315	56	57	0	165	469
Volumen futuro, vehículos/hora	315	56	57	0	165	469
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano, #	0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	95	83	75	94	88	90
Vehículos pesados, %	1	1	1	1	0	0
Movimiento Flujo	332	67	76	0	188	521

Mayor/Menor	Menor2			Mayor 2	
Flujo conflictivo Todos	188	188		-	0
Etapa 1	188	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,41	6,21		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,41	-		-	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,509	3,309		-	-
Maniobra Pot Cap-1	803	857		-	-
Etapa 1	846	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	803	857		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	803	-		-	-
Etapa 1	846	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	12,1	0
HCM LOS	B	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	803	857	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,413	0,079	-	-
Retraso de control de HCM (s)	12,6	9,6	-	-
HCM Carril LOS	B	A	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	2	0,3	-	-

Intersección	
Retardo interno, s/veh	0,4

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	5	10	22	538	376	6
Volumen futuro, veh/h	5	10	22	538	376	6
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	5	11	24	585	409	7

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1046	413	416	0	-	0
Etapa 1	413	-	-	-	-	-
Etapa 2	633	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, fase 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Tapa de olla-1 Maniobra	253	639	1143	-	-	-
Etapa 1	668	-	-	-	-	-
Etapa 2	529	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	245	639	1143	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	245	-	-	-	-	-
Etapa 1	647	-	-	-	-	-
Etapa 2	529	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	14	0,3	0
HCM LOS	B		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	1143	-	416	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,021	-	0,039	-	-
Retraso de control HCM (s)	8,2	0	14	-	-
HCM Carril LOS	A	A	B	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0,1	-	0,1	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	0,3

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	12	3	3	422	360	18
Volumen futuro, veh/h	12	3	3	422	360	18
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	13	3	3	459	391	20

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor1		Mayor2	
Flujo conflictivo Todo	866	401	411	0	-	0
Etapa 1	401	-	-	-	-	-
Etapa 2	465	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, fase 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Tapa de olla-1 Maniobra	324	649	1148	-	-	-
Etapa 1	676	-	-	-	-	-
Etapa 2	632	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	323	649	1148	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	323	-	-	-	-	-
Etapa 1	673	-	-	-	-	-
Etapa 2	632	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	15,5	0,1	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	1148	-	359	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,003	-	0,045	-	-
Retardo de control HCM (s)	8,1	0	15,5	-	-
HCM Carril LOS	A	A	C	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	0,1	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	0,2

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	6	3	1	469	524	18
Volumen futuro, vehículos/hora	6	3	1	469	524	18
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano, #	0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	7	3	1	510	570	20

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor2	
Flujo conflictivo Todo	1092	580	590	0	-	0
Etapa 1	580	-	-	-	-	-
Etapa 2	512	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, fase 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Seguimiento Hdwy	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Tapa de olla-1 Maniobra	237	514	985	-	-	-
Etapa 1	560	-	-	-	-	-
Etapa 2	602	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	237	514	985	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	237	-	-	-	-	-
Etapa 1	559	-	-	-	-	-
Etapa 2	602	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	17,9	0	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	985	-	289	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,001	-	0,034	-	-
Retraso de control HCM (s)	8,7	0	17,9	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	0,1	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,1

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	323	0	249	164	208	106
Volumen futuro, vehículos/hora	323	0	249	164	208	106
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	351	0	271	178	226	115

Mayor/Menor	Mayor2		Menor2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	271	271
Etapa 1	-	-	271	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Seguimiento Hdwy	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	718	768
Etapa 1	-	-	775	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	718	768
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	718	-
Etapa 1	-	-	775	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	11,7
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	718	768
Relación V/C del carril HCM	-		- 0,315	0,15
Retardo de control HCM (s)	-	-	12,3	10,5
HCM Carril LOS	-	-	B	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	1,3	0,5

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	4,4

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	126	0	300	65	122	107
Volumen futuro, vehículos/hora	126	0	300	65	122	107
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	137	0	326	71	133	116

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	326	326
Etapa 1	-	-	326	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	668	715
Etapa 1	-	-	731	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	668	715
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	668	-
Etapa 1	-	-	731	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	11,4
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	668	715
Relación V/C del carril HCM	-		- 0,199	0,163
Retardo de control HCM (s)	-	-	11,7	11
HCM Carril LOS	-	-	B	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0,7	0,6

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	3,1

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	78	0	520	38	78	87
Volumen futuro, vehículos/hora	78	0	520	38	78	87
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	85	0	565	41	85	95

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	565	565
Etapa 1	-	-	565	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	486	524
Etapa 1	-	-	569	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	486	524
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	486	-
Etapa 1	-	-	569	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	13,7
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	486	524
Relación V/C del carril HCM	-		- 0,174	0,18
Retardo de control HCM (s)	-	-	14	13,4
HCM Carril LOS	-	-	B	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0,6	0,7

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	3,8

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	1	1	1	165	106	1
Volumen futuro, veh/h	1	1	1	165	106	1
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	1	1	1	179	115	1

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	180	0	-	0	94	91
Etapa 1	-	-	-	-	91	-
Etapa 2	-	-	-	-	3	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1396	-	-	-	906	967
Etapa 1	-	-	-	-	933	-
Etapa 2	-	-	-		- 1020	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1396	-	-	-	905	967
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	905	-
Etapa 1	-	-	-	-	932	-
Etapa 2	-	-	-		- 1020	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	3,8	0	9,6
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1396	-	906
Relación V/C de la vía HCM	-		- 0,001	-	0,128
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,6	0	9,6
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,4

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	4,9

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	1	0	1	64	77	1
Volumen futuro, veh/h	1	0	1	64	77	1
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	1	0	1	70	84	1

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Secundaria 2	
Flujo conflictivo Todo	71	0	-	0	38	36
Etapa 1	-	-	-	-	36	-
Etapa 2	-	-	-	-	2	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Autopista de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1529	-	-	-	974	1037
Etapa 1	-	-	-	-	986	-
Etapa 2	-	-	-		- 1021	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1529	-	-	-	973	1037
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	973	-
Etapa 1	-	-	-	-	985	-
Etapa 2	-	-	-		- 1021	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	7,4	0	9
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1529	-	974
Relación V/C de la vía HCM	-		- 0,001	-	0,087
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,4	0	9
HCM Carril LOS	-	-	A	A	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,3

Intersección	
Retardo interno, s/veh	5,2

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	1	1	1	39	55	1
Volumen futuro, veh/h	1	1	1	39	55	1
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	1	1	1	42	60	1

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	43	0	-	0	25	22
Etapa 1	-	-	-	-	22	-
Etapa 2	-	-	-	-	3	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Autopista de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1566	-	-	-	991	1055
Etapa 1	-	-	-		- 1001	-
Etapa 2	-	-	-		- 1020	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1566	-	-	-	990	1055
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	990	-
Etapa 1	-	-	-		- 1000	-
Etapa 2	-	-	-		- 1020	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	3,7	0	8,9
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1566	-	991
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,001	-	0,061
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,3	0	8,9
HCM Carril LOS	-	-	A	A	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,2

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,3

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	4	0	0	5	7	6
Volumen futuro, veh/h	4	0	0	5	7	6
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	4	0	0	5	8	7

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	5	0	-	0	11	3
Etapa 1	-	-	-	-	3	-
Etapa 2	-	-	-	-	8	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1616	-	-		- 1009	1081
Etapa 1	-	-	-		- 1020	-
Etapa 2	-	-	-		- 1015	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1616	-	-		- 1007	1081
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-		- 1007	-
Etapa 1	-	-	-		- 1018	-
Etapa 2	-	-	-		- 1015	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,5
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR SBLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	1616	-	-	-	1040
Relación V/C de la vía HCM	0,003	-	-	- 0,014	
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,5
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,8

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	3	0	0	3	3	2
Volumen futuro, veh/h	3	0	0	3	3	2
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Veh en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	3	0	0	3	3	2

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	3	0	-	0	8	2
Etapa 1	-	-	-	-	2	-
Etapa 2	-	-	-	-	6	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1619	-	-		- 1013	1082
Etapa 1	-	-	-		- 1021	-
Etapa 2	-	-	-		- 1017	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1619	-	-		- 1011	1082
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-		- 1011	-
Etapa 1	-	-	-		- 1019	-
Etapa 2	-	-	-		- 1017	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,5
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1619	-	-	-	1038
Relación V/C de la vía HCM	0,002	-	-	-	0,005
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,5
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,9

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	3	0	0	2	1	2
Volumen futuro, veh/h	3	0	0	2	1	2
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	3	0	0	2	1	2

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	2	0	-	0	7	1
Etapa 1	-	-	-	-	1	-
Etapa 2	-	-	-	-	6	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Autopista de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1620	-	-		- 1014	1084
Etapa 1	-	-	-		- 1022	-
Etapa 2	-	-	-		- 1017	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1620	-	-		- 1012	1084
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-		- 1012	-
Etapa 1	-	-	-		- 1020	-
Etapa 2	-	-	-		- 1017	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,4
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR SBLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	1620	-	-	-	1059
Relación V/C de la vía HCM	0,002	-	-	- 0,003	
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,4
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	0,5

Movimiento	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, veh/h	1	359	0	535	12	15	491
Volumen futuro, vehículos/hora	1	359	0	535	12	15	491
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	-	Ninguno	-	Libre	-	Gratis
Duración del almacenamiento	-	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	25	86	92	89	63	67	83
Vehículos pesados, %	4	4	2	2	2	1	1
Movimiento Flujo	4	417	0	601	19	22	592

Mayor/Menor	Mayor2		Menor2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	601	-
Etapa 1	-	-	601	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,41	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,41	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,509	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	465	0
Etapa 1	-	0	549	0
Etapa 2	-	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	465	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	465	-
Etapa 1	-	-	549	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	N	SO
Retardo de control HCM, s	0	13.1
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	465	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,048	-
Retardo de control HCM (s)	-	13,1	0
Pérdida de servicio en el carril HCM	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,2	-

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	0,7

Movimiento	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, veh/h	1	577	0	375	37	26	489
Volumen futuro, vehículos/hora	1	577	0	375	37	26	489
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	-	Ninguno	-	Libre	-	Gratis
Duración del almacenamiento	-	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	25	82	92	79	57	83	87
Vehículos pesados, %	2	2	2	5	5	2	2
Movimiento Flujo	4	704	0	475	65	31	562

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	475	-
Etapa 1	-	-	475	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	548	0
Etapa 1	-	0	626	0
Etapa 2	-	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	548	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	548	-
Etapa 1	-	-	626	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	N	SO
Retardo de control HCM, s	0	12
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	548	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,057	-
Retardo de control HCM (s)	-	12	0
HCM Carril LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,2	-

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	2

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, vehículos/hora	440	0	409	31	1	55	372
Volumen futuro, vehículos/hora	440	0	409	31	1	55	372
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Libre	-	-	Gratis
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	-	0	0
Veh en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	84	75	25	63	87
Vehículos pesados, %	2	2	0	0	2	2	2
Movimiento Flujo	478	0	487	41	4	87	428

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	0	0	487	-
Etapa 1	-	-	0	487	-
Etapa 2	-	-	0	0	-
Carretera crítica	-	-	-	6,42	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	-
Seguimiento Hdwy	-	-	-	3,518	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	0	540	0
Etapa 1	-	0	0	618	0
Etapa 2	-	0	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-		-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	0	540	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	0	540	-
Etapa 1	-	-	0	618	-
Etapa 2	-	-	0	-	-

Enfoque	NO	SO
Retardo de control HCM, s	0	12,9
HCM LOS		B

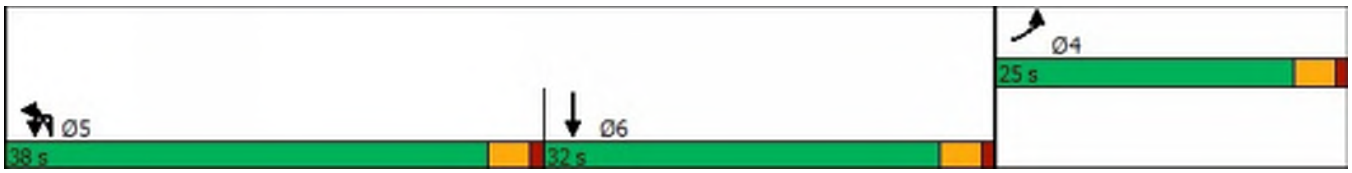
Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	540	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,162	-
Retardo de control HCM (s)	-	12,9	0
HCM Lane LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,6	-

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vph)	274	0	1	359	0	310	214
Volumen futuro (vph)	274	0	1	359	0	310	214
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Factor bicicleta							
Frt						0,943	
Flt protegido	0,950			0,950			
Flujo saturado (prot)	1770	0	0	1770	0	3273	0
Flt Permitido	0,950			0,950			
Flujo saturado (perm)	1770	0	0	1770	0	3273	0
Giro a la derecha en rojo		Sí					Sí
Flujo saturado (RTOR)						140	
Velocidad de enlace (mph)	25				45	45	
Distancia de enlace (pies)	274				187	319	
Tiempo de recorrido (s)	7,5				2,8	4,8	
Conflicto peatonal (n.º/hora)		1					
Factor de hora punta	0,88	0,92	0,92	0,82	0,92	0,81	0,91
Vehículos pesados (%)	2	2	2	2	2	4	4
Flujo ajustado (vph)	311	0	1	438	0	383	235
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	311	0	0	439	0	618	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
alineación de carriles	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12				12	12	
Desviación del enlace (pies)	0				0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16				16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15	9	9	15			9
Número de detectores	1		1	1		2	
Plantilla del detector	Izquierda		Izquierda	Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20		20	20		100	
Detector trasero (pies)	0		0	0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0		0	0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20		20	20		6	
Tipo de detector 1	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0		0,0	0,0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0		0,0	0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0		0,0	0,0		0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot		Prot	Prot		NA	
Fases protegidas	4		5	5		6	
Fases permitidas							

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Fase del detector	4		5	5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0		5,0	5,0		5,0	
División mínima (s)	9,0		9,0	9,0		9,0	
Total dividido (s)	25,0		38,0	38,0		32	
División total (%)	26,3		40	40,0		33,7	
Máximo verde (s)	21,0		34,0	34,0		28,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0		1,0	1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)	0,0			0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0			4,0		4	
Advance/Retraso			Advance	Adelante		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?			Sí	Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx		Máx	Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)	21,0			34,0		28	
Relación g/C actuada	0,22			0,36		0,29	
Relación v/c	0,80			0,69		0,58	
Retardo de control	51,5			32,9		24,2	
Retraso de cola	0			0,0		0,0	
Retraso total	51,5			32,9		24,2	
LOS	D			C		C	
Retraso de aproximación	51,5				32,9	24,2	
LOS de aproximación	D				C	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	178			223		127	
Longitud de la cola 95.º (pies)	N.º 298			292		156	
Distancia interna entre enlaces (pies)	194				107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)	391			633		1063	
Reducción del tapón de vacío	0			0		0	
Reducción del tapón antiderrames	0			0		0	
Reducción del límite de almacenamiento	0			0		0	
Reducción de la relación v/c	0,80			0,69		0,58	

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 95			
Duración del ciclo activado: 95			
Ciclo natural: 50			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,80			
Retardo de la señal en la intersección: 33,2		LOS de intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 60,6 %		Nivel de servicio ICU B	
Periodo de análisis (min) 15			
N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.			
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.			

Divisiones y fases: 109:



Grupo Lane	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vph)	1	255	0	338	0	505	241
Volumen futuro (vph)	1	255	0	338	0	505	241
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,947	
Flt Protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1787	0	1770	0	3319	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1787	0	1770	0	3319	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						96	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,25	0,69	0,92	0,80	0,92	0,97	0,85
Vehículos pesados (%)	1	1	1	2	2	3	3
Flujo ajustado (vph)	4	370	0	423	0	521	284
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	374	0	423	0	805	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (pies)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0,0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase de conmutación							

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
División total (s)	32,0	32,0		40,0		38,0	
División total (%)	29,1	29,1		36,4		34,5	
Máximo verde (s)	28,0	28,0		36,0		34,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo total en rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		28,0		36,0		34	
Relación g/C actuada		0,25		0,33		0,31	
Relación v/c		0,82		0,73		0,74	
Retardo de control		55,1		41,4		34,5	
Retraso de cola		0		0,0		0,0	
Retraso total		55,1		41,4		34,5	
LOS		E		D		C	
Retraso de aproximación		55,1			41,4	34,5	
LOS de aproximación		E			D	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)		250		262		236	
Longitud de la cola 95.º (pies)		258		324		310	
Distancia interna entre enlaces (pies)		194			107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)		454		579		1092	
Reducción del tapón de vacío		0		0		0	
Reducción del tapón antiderrames		0		0		0	
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	
Reducción de la relación v/c		0,82		0,73		0,74	

Resumen de intersecciones	
Tipo de área:	Otros
Duración del ciclo: 110	
Duración del ciclo activado: 110	
Ciclo natural: 50	
Tipo de control: Semi Act-Uncoord	
Relación v/c máxima: 0,82	
Retraso de la señal en la intersección: 41,1	LOS en intersección: D
Utilización de la capacidad de la intersección: 64,6 %	Nivel de servicio ICU C
Periodo de análisis (min) 15	

Divisiones y fases: 108:

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vph)	1	170	0	303	0	585	241
Volumen futuro (vph)	1	170	0	303	0	585	241
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,956	
Flt Protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1770	0	1770	0	3383	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1770	0	1770	0	3383	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						78	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92
Flujo ajustado (vph)	1	185	0	329	0	636	262
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	186	0	329	0	898	0
Entrar en una intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	R NA	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (pies)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Detector 1 Tipo	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0		0,0		0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
División total (s)	20,0	20,0		33,0		42,0	
División total (%)	21,1	21,1		34,7		44,2	
Máximo verde (s)	16,0	16,0		29,0		38,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		16,0		29,0		38	
Relación g/C actuada		0,17		0,31		0,40	
Relación v/c		0,62		0,61		0,64	
Retraso de control		46,9		33,9		23,4	
Retraso de cola		0		0		0,0	
Retraso total		46,9		33,9		23,4	
LOS		D		C		C	
Retraso de aproximación		46,9			33,9	23,4	
LOS de aproximación		D			C	C	
Longitud de la cola 50.º (pies)		105		168		206	
Longitud de la cola 95.º (pies)		177		261		272	
Distancia entre enlaces internos (pies)		194			107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)		298		540		1400	
Reducción del tapón de vacío		0		0		0	
Reducción del límite de retorno		0		0		0	
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	
Reducción de la relación v/c		0,62		0,61		0,64	

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Longitud del ciclo: 95

Longitud del ciclo activado: 95

Ciclo natural: 45

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,64

Retardo de la señal en la intersección: 28,9 Nivel de servicio en la intersección: C

Utilización de la capacidad de la intersección: 60,1 % Nivel de servicio ICU B

Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases: 109:

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vehículos por hora)	62	38	13	68	18	477	4	872	146	2	196	532
Volumen futuro (vph)	62	38	13	68	18	477	4	872	146	2	196	532
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110	140		240		295	
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1	1		0		1	
Longitud de la conicidad (pies)	100			25			25				100	
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95
Frt		0,961				0,850		0,975				0,989
Flt protegido	0,950				0,965		0,950				0,950	
Flujo saturado (prot)	1719	1739	0	0	1798	1583	1787	3485	0	0	1770	3500
Flt Permitido	0,950				0,965		0,950				0,950	
Caudal saturado (perm)	1719	1739	0	0	1798	1583	1787	3485	0	0	1770	3500
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí			Sí			
Flujo saturado (RTOR)		13				466		26				11
Velocidad de enlace (mph)		25			25			45				45
Distancia de enlace (pies)		311			498			800				627
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6			12,1				9,5
Factor de hora punta	0,81	0,55	0,55	0,65	0,47	0,89	1,00	0,98	0,83	0,25	0,88	0,88
Vehículos pesados (%)	5	5	5	2	2	2	1	1	1	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	77	69	24	105	38	536	4	890	176	8	223	605
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	77	93	0	0	143	536	4	1066	0	0	231	651
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12			12				12
Desviación del enlace (pies)		0			0			0				0
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16			16				16
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda	A través
Detector delantero (pies)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Tipo de detector 1	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex
Detector 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94			94				94
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6			6				6
Tipo de detector 2		CI+Ex			CI+Ex			CI+Ex				CI+Ex
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0			0				0
Tipo de giro	División	N/A		División	N/A	Libre	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Fases protegidas	4	4		8	8		5	2		1	1	6

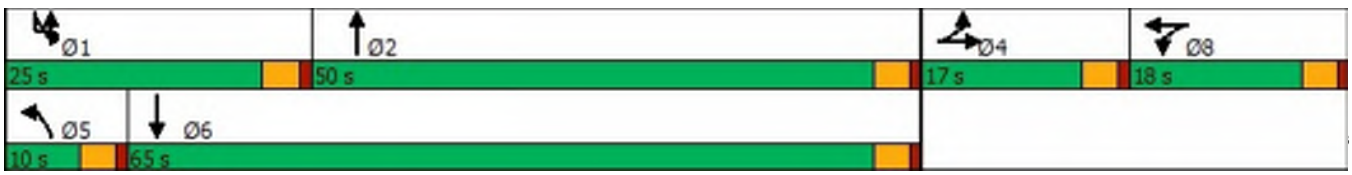
Grupo Lane	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico	
(vehículos por hora)	23
Volumen futuro (vph)	23
Flujo ideal (vphpl)	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0
Carriles de almacenamiento	0
Longitud de la zona de reducción (pies)	
Factor de utilización del carril	0,95
Frt	
Flt protegido	
Caudal saturado (prot)	0
Filtro permitido	
Flujo saturado (perm)	0
Giro a la derecha en rojo	Sí
Flujo saturado (RTOR)	
Velocidad de enlace (mph)	
Distancia del enlace (pies)	
Tiempo de recorrido (s)	
Factor de hora pico	0,50
Vehículos pesados (%)	2
Flujo ajustado (vph)	46
Tráfico en carril compartido (%)	
Flujo del grupo de carriles (vph)	0
Entrada en intersección bloqueada	No
Alineación del carril	Derecha
Ancho de la mediana (pies)	
Desplazamiento del enlace (pies)	
Ancho del paso de peatones (pies)	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos	
Factor de avance	1,00
Velocidad de giro (mph)	9
Número de detectores	
Plantilla del detector	
Detector delantero (pies)	
Detector trasero (pies)	
Posición del detector 1 (pies)	
Tamaño del detector 1 (pies)	
Tipo del detector 1	
Canal del detector 1	
Extensión del detector 1 (s)	
Cola del detector 1 (s)	
Detector 1 Retraso (s)	
Posición del detector 2 (pies)	
Detector 2 Tamaño (pies)	
Tipo del detector 2	
Canal del detector 2	
Extensión del detector 2 (s)	
Tipo de giro	
Fases protegidas	

Carriles, volúmenes, tiempos 121:

16/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0
Total de divisiones (s)	17,0	17,0		18,0	18,0		10,0	50,0		25,0	25,0	65,0
Total dividido (%)	15,5	15,5		16,4	16,4		9,1	45,5		22,7	22,7	59,1
Máximo verde (s)	13,0	13,0		14,0	14,0		6,0	46,0		21,0	21,0	61,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0		1.0	1.0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0			0,0	0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0		4,0	4,0			4,0	4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantamiento		Retraso	Retraso		Advance	Retraso		Advance	Advance	Retraso
¿Optimizar el avance y el retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max		Max	Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	13,0	13,0			14,0	110,0	6,0	46,0			21,0	61,0
Relación g/C activada	0,12	0,12			0,13	1,00	0,05	0,42			0,19	0,55
Relación v/c	0,38	0,43			0,63	0,34	0,04	0,72			0,69	0,33
Retraso de control	50,8	45,4			58,6	0,6	50,2	29,5			53,0	13,7
Retraso en la cola	0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
Retraso total	50,8	45,4			58,6	0,6	50,2	29,5			53,0	13,7
LOS	D	D			E	A	D	C			D	E
Retraso de aproximación		47,9			12,8			29,6				24,0
LOS de aproximación		D			B			C				C
Longitud de la cola 50.ª (pies)	51	53			97	0	3	317			153	123
Longitud de la cola 95.º (pies)	89	59			80	0	15	396			233	156
Distribución interna de enlaces (pies)		231			418			720				547
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110	140				295	
Capacidad de la base (vph)	203	216			228	1583	97	1472			337	1945
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0	0	0			0	0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0	0	0			0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0	0	0			0	0
Relación v/c reducida	0,38	0,43			0,63	0,34	0,04	0,72			0,69	0,33

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 110			
Duración del ciclo activado: 110			
Ciclo natural: 60			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,72			
Retardo de la señal en la intersección: 24,9		LOS de intersección: C	
Capacidad de uso de la intersección: 61,1 %		Nivel de servicio de la UCI B	
Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases:	121:		



Grupo de carriles	SBR
Fases permitidas	
Fase del detector	
Fase de conmutación	
Mínimo inicial (s)	
División mínima (s)	
División total (s)	
División total (%)	
Tiempo verde máximo (s)	
Tiempo amarillo (s)	
Tiempo totalmente rojo (s)	
Ajuste de tiempo perdido (s)	
Tiempo total perdido (s)	
Advance/Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?	
Extensión(es) del vehículo	
Activo Efectivo Verde (s)	
Relación g/C accionada	
Relación v/c	
Retardo de control	
Retraso de cola	
Retraso total	
LOS	
Retraso de aproximación	
LOS de aproximación	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	
Longitud de la cola 95.º (pies)	
Distancia entre enlaces internos (pies)	
Longitud del carril de giro (pies)	
Reducción del límite de agotamiento	
Reducción del tapón antiderrame	
Reducción de la capacidad de almacenamiento	
Reducción de la relación v/c	
Resumen de intersecciones	

Carriles, volúmenes, tiempos 120:

16/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	23	27	19	70	23	282	1	13	703	98	1	292
Volumen futuro (vph)	23	27	19	70	23	282	1	13	703	98	1	292
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110		140		260		295
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1		1		0		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				25				85
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00
Frt		0,945				0,850			0,980			
Flt protegido	0,950				0,965			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1703	1694	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Flt Permitido	0,950				0,965			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	1703	1694	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		20				448			17			
Velocidad de enlace (mph)		25			25				45			
Distancia de enlace (pies)		311			498				800			
Tiempo de viaje (s)		8,5			13,6				12,1			
Factor de hora punta	0,69	0,59	0,71	0,59	0,50	0,63	0,25	0,46	0,93	0,83	0,25	0,79
Vehículos pesados (%)	6	6	6	2	2	2	1	1	1	1	2	2
Flujo ajustado (vph)	33	46	27	119	46	448	4	28	756	118	4	370
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	33	73	0	0	165	448	0	32	874	0	0	374
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0				0,0			
Tipo de giro	División	N/A		División	N/A	Libre	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Fases protegidas	4	4		8	8		5	5	2		1	1

Grupo Lane	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	717	46
Volumen futuro (vph)	717	46
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		0
Carril de almacenamiento		0
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	0,95
Frt	0,991	
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3507	0
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3507	0
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)	10	
Velocidad de enlace (mph)	45	
Distancia del enlace (pies)	627	
Tiempo de recorrido (s)	9,5	
Factor de hora punta	0,92	0,90
Vehículos pesados (%)	2	2
Flujo ajustado (vph)	779	5
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	830	0
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,0	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	
Plantilla del detector	A través	
Detector delantero (pies)	100	
Detector trasero (pies)	0	
Posición del detector 1 (pies)	0	
Tamaño del detector 1 (pies)	6	
Detector 1 Tipo	Cl+Ex	
Canal del detector 1		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	
Detector 1 Cola (s)	0	
Detector 1 Retraso (s)	0	
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	
Tipo de giro	NA	
Fases protegidas	6	

Carriles, volúmenes, tiempos 120:

16/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	15,0	15,0		20	20,0		10,0	10,0	44,0		36,0	36,0
Total dividido (%)	13,0	13,0		17,4	17,4		8,7	8,7	38,3		31,3	31,3
Máximo verde (s)	11,0	11,0		16,0	16,0		6,0	6,0	40,0		32,0	32,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Plomo		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	11,0	11,0			16,0	115,0		6,0	40,0			32,0
Relación g/C activada	0,10	0,10			0,14	1,00		0,05	0,35			0,28
Relación v/c	0,20	0,41			0,66	0,28		0,34	0,71			0,76
Retraso de control	51,3	43,7			60,6	0,4		63,1	35,7			49,4
Retraso en la cola	0	0			0,0	0,0		0,0	0,0			0,0
Retraso total	51,3	43,7			60,6	0,4		63,1	35,7			49,4
LOS	D	D			E	A		E	D			D
Retraso de aproximación		46,1			16,6				36,7			
LOS de aproximación		D			B				D			
Longitud de la cola 50.º (pies)	23	37			117	0		23	287			254
Longitud de la cola 95.º (pies)	42	50			100	0		29	361			310
Distribución de enlaces internos (pies)		231			418				720			
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110		140				295
Capacidad de la base (vph)	162	180			250	1583		93	1229			492
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0		0	0			0
Relación v/c reducida	0,20	0,41			0,66	0,28		0,34	0,71			0,76

Resumen de intersecciones

Tipo de zona: Otros

Duración del ciclo: 115

Duración del ciclo activado: 115

Ciclo natural: 60

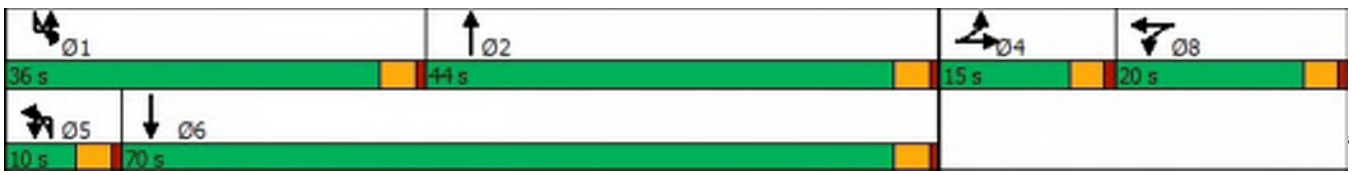
Tipo de control: Semi Act-Uncoord

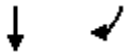
Relación v/c máxima: 0,76

Retardo de la señal en la intersección: 27,8 — Nivel de servicio en la intersección: C

Utilización de la capacidad de la intersección: 60,5 % — Nivel de servicio ICU B

Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases: 120:



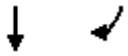


Grupo de carriles	SBT	SBR
Fases permitidas		
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	9,0	
División total (s)	70,0	
Total dividido (%)	60,9	
Máximo verde (s)	66,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo en rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Activo Efectivo Verde (s)	66	
Relación g/C actuada	0,57	
Relación v/c	0,41	
Retardo de control	14,3	
Retraso de cola	0,0	
Retraso total	14,3	
LOS	B	
Retraso de aproximación	25,2	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	168	
Longitud de la cola 95.º (pies)	213	
Distancia interna entre enlaces (pies)	547	
Longitud del giro (pies)		
Capacidad base (vph)	2016	
Reducción del límite de inanición	0	
Reducción del límite de retorno	0	
Reducción del tapón de almacenamiento	0	
Reducción de la relación v/c	0,41	
Resumen de intersecciones		

Carriles, volúmenes, tiempos 121:

16/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	40	22	6	36	25	205	1	7	534	43	1	235
Volumen futuro (vph)	40	22	6	36	25	205	1	7	534	43	1	235
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110		140		260		295
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1		1		0		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				25				85
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00
Frt		0,956				0,850			0,985			
Flt Protegido	0,950				0,974			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1805	1816	0	0	1832	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Flt Permitido	0,950				0,974			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	1805	1816	0	0	1832	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		12				247			12			
Velocidad de enlace (mph)		25			25				45			
Distancia de enlace (pies)		311			498				800			
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6				12,1			
Factor de hora punta	0,71	0,75	0,50	0,75	0,60	0,83	0,25	0,50	0,94	0,71	0,25	0,86
Vehículos pesados (%)	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Flujo ajustado (vph)	56	29	12	48	42	247	4	14	568	61	4	273
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	56	41	0	0	90	247	0	18	629	0	0	277
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Detector 2 Tipo		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0				0			
Tipo de giro	División	N/A		División	N/A	Libre	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Fases protegidas	4	4		8	8		5	5	2		1	1



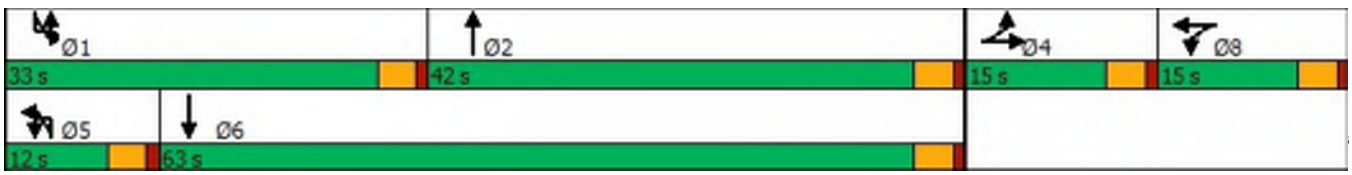
Grupo Lane	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	722	35
Volumen futuro (vph)	722	35
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		0
Carril de almacenamiento		0
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	0,95
Frt	0,990	
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3539	0
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3539	0
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)	11	
Velocidad de enlace (mph)	45	
Distancia de enlace (pies)	627	
Tiempo de recorrido (s)	9,5	
Factor de hora punta	0,87	0,61
Vehículos pesados (%)	1	1
Flujo ajustado (vph)	830	5
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	887	0
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,0	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	
Plantilla del detector	A través	
Detector delantero (pies)	100	
Detector de arrastre (pies)	0	
Posición del detector 1 (pies)	0	
Tamaño del detector 1 (pies)	6	
Tipo del detector 1	CI+Ex	
Canal del detector 1		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	
Detector 1 Cola (s)	0	
Detector 1 Retraso (s)	0	
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	CI+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	
Tipo de giro	NA	
Fases protegidas	6	

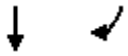
Carriles, volúmenes, tiempos 121:

16/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	15,0	15,0		15,0	15,0		12,0	12,0	42,0		33,0	33,0
Total dividido (%)	14,3	14,3		14,3	14,3		11,4	11,4	40,0		31,4	31,4
Máximo verde (s)	11,0	11,0		11,0	11,0		8,0	8,0	38,0		29,0	29,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantamiento		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	11,0	11,0			11,0	105,0		8,0	38,0			29,0
Relación g/C activada	0,10	0,10			0,10	1,00		0,08	0,36			0,28
Relación v/c	0,30	0,20			0,47	0,15		0,13	0,49			0,56
Retraso de control	48,0	35,9			53,0	0,2		47,8	27,1			37,8
Retraso en la cola	0,0	0,0			0,0	0,0		0,0	0,0			0,0
Retraso total	48,0	35,9			53,0	0,2		47,8	27,1			37,8
LOS	D	D			D	A		D	C			D
Retraso de aproximación		42,9			14,3				27,6			
LOS de aproximación		D			B				C			
Longitud de la cola 50.ª (pies)	35	18			58	0		12	167			159
Longitud de la cola 95.º (pies)	59	41			71	0		19	221			232
Distribución de enlaces internos (pies)		231			418				720			
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110		140				295
Capacidad de la base (vph)	189	200			191	1599		136	1281			493
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0		0	0			0
Relación v/c reducida	0,30	0,20			0,47	0,15		0,13	0,49			0,56

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 105			
Duración del ciclo activado: 105			
Ciclo natural: 55			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,56			
Retardo de la señal en la intersección: 22,2		Nivel de servicio en la intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 49,2 %		Nivel de servicio ICU A	
Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases:	121:		





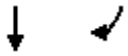
Grupo de carriles	SBT	SBR
Fases permitidas		
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	9,0	
División total (s)	63,0	
División total (%)	60,0	
Máximo verde (s)	59,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	
Ajuste del tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Activo Efectivo Verde (s)	59	
Relación g/C activada	0,56	
Relación v/c	0,45	
Retardo de control	14,1	
Retraso de cola	0,0	
Retraso total	14,1	
LOS	B	
Retraso de aproximación	19,8	
LOS de aproximación	B	
Longitud de la cola 50 (pies)	170	
Longitud de la cola 95.º (pies)	207	
Distancia interna entre enlaces (pies)	547	
Longitud de la zona de giro (pies)		
Capacidad base (vph)	1993	
Reducción del límite de agotamiento	0	
Reducción de la tapa antiderrame	0	
Reducción del límite de almacenamiento	0	
Reducción de la relación v/c	0,45	
Resumen de intersecciones		

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	371	179	130	155	129	176	29	106	1065	216	1	176
Volumen futuro (vph)	371	179	130	155	129	176	29	106	1065	216	1	176
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250		160		235		150
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				95				25
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta					1,00							
Frt		0,937			0,942					0,850		
Flt protegido	0,950				0,984			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	3467	1770	0	0	3313	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Vuelo permitido	0,950				0,984			0,950				0,950
Flujo saturado (perm)	3467	1770	0	0	3310	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		32			95					137		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				50			
Distancia de enlace (pies)		594			594				463			
Tiempo de recorrido (s)		16,2			16,2				6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)				2								
Factor de hora pico	0,93	0,86	0,87	0,86	0,84	0,84	0,59	0,77	0,92	0,88	0,25	0,72
Vehículos pesados (%)	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	3	3
Flujo ajustado (vph)	399	208	149	180	154	210	49	138	1158	245	4	244
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	399	357	0	0	544	0	0	187	1158	245	0	248
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0				0,0			

Grupo de carriles	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	460	181
Volumen futuro (vph)	460	181
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carriles de almacenamiento		1
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de peatones y bicicletas		
Frt		0,850
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3505	1568
Filtro permitido		
Caudal saturado (perm)	3505	1568
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)		150
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	544	
Tiempo de recorrido (s)	7,4	
Conflicto peatonal (n.º/h)		
Factor de hora punta	0,91	0,80
Vehículos pesados (%)	3	3
Flujo ajustado (vph)	505	226
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	505	226
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Plantilla del detector	A través	Derecha
Detector delantero (pies)	100	20
Detector trasero (pies)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	5	2		1	1
Fases permitidas		4								Libre		
Fase del detector	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	8,0	8,0		8,0	8,0		7,0	7,0	10,0		7,0	7,0
División mínima (s)	22,0	22,0		12,0	12,0		22,0	22,0	22,0		11,0	11,0
Total dividido (s)	25,0	59,0		34,0	34,0		29,0	29,0	54,0		22,0	22,0
Total dividido (%)	18,5	43,7		25,2	25,2		21,5	21,5	40,0		16,3	16,3
Máximo verde (s)	21,0	55,0		30,0	30,0		25,0	25,0	50,0		18,0	18,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)		7,0							7,0			
Flash No camine (s)		11,0							11,0			
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0							0			
Act Efecto Verde (s)	21	55			30,0			25	50	135,0		18,0
Relación g/C activada	0,16	0,41			0,22			0,19	0,37	1,00		0,13
Relación v/c	0,74	0,48			0,67			0,57	0,88	0,15		1,06
Retraso de control	63,6	29,3			44,0			57,6	48,3	0,2		131,6
Retraso en la cola	0	0,0			0,0			0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	63,6	29,3			44,0			57,6	48,3	0,2		131,6
LOS	E	C			D			E	D	A		F
Retraso de aproximación		47,4			44,0				42,0			
LOS de aproximación		D			D				D			
Longitud de la cola 50.ª (pies)	174	208			192			151	494	0		~239
Longitud de la cola 95.ª (pies)	232	282			232			193	591	0		N.º 288
Distribución de enlaces internos (pies)		514			514				383			
Longitud de la bahía de giro (pies)								160		235		150
Capacidad de la base (vph)	539	740			810			330	1323	1599		233
Reducción del límite de inanición	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0			0	0	0		0
Relación v/c reducida	0,74	0,48			0,67			0,57	0,88	0,15		1,06

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 135			
Duración del ciclo activado: 135			
Ciclo natural: 90			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 1,06			
Retardo de la señal en la intersección: 46,1		LOS de intersección: D	
Utilización de la capacidad de la intersección: 83,7 %		Nivel de servicio ICU E	



Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	10,0	
División mínima (s)	22,0	
División total (s)	47,0	
División total (%)	34,8	
Máximo verde (s)	43,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de marcha (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Effct Green (s)	43	135,0
Relación g/C activada	0,32	1,0
Relación v/c	0,45	0,14
Retardo de control	38,2	0,2
Retraso de cola	0,0	0
Retraso total	38,2	0
LOS	D	A
Retraso de aproximación	53,1	
LOS de aproximación	D	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	185	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	239	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	464	
Longitud de la bahía de giro (pies)		140
Capacidad de base (vph)	1116	1568
Reducción del tapón de vacío	0	0
Reducción del tapón antiderrames	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Reducción de la relación v/c	0,45	0,14

Resumen de intersecciones

Periodo de análisis (min) 15

~ El volumen excede la capacidad, la cola es teóricamente infinita.

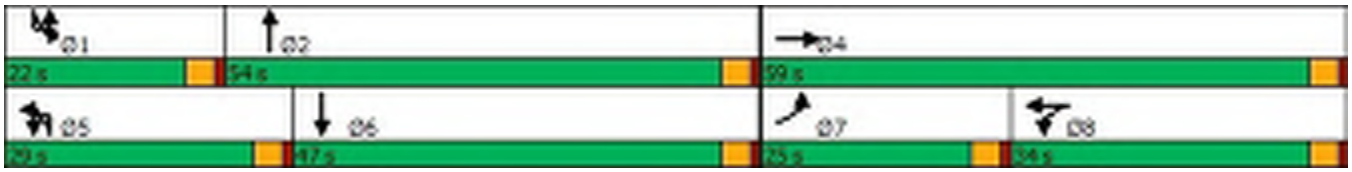
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

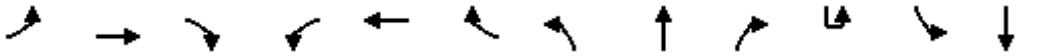
! Conflicto de fase entre grupos de carriles. Divisiones y fases:

127:



Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	415	244	205	121	196	228	120	718	157	7	253	781
Volumen futuro (vph)	415	244	205	121	196	228	120	718	157	7	253	781
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250	160		235		150	
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1	1		1		1	
Longitud de la conicidad (pies)	25			25			95				25	
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95
Factor bicicleta					1,00							
Frt		0,932			0,937				0,850			
Flt protegido	0,950				0,989		0,950				0,950	
Flujo saturado (prot)	3467	1745	0	0	3312	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Flt Permitido	0,950				0,989		0,950				0,950	
Caudal saturado (perm)	3467	1745	0	0	3311	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí			Sí			
Flujo saturado (RTOR)		38			120				123			
Velocidad de enlace (mph)		25			25			50				50
Distancia entre enlaces (pies)		634			645			464				544
Tiempo de recorrido (s)		17,3			17,6			6,3				7,4
Conflicto peatonal (n.º/hora)				1								
Factor de hora punta	0,98	0,83	0,84	0,87	0,85	0,85	0,86	0,85	0,77	0,58	0,95	0,92
Vehículos pesados (%)	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	423	294	244	139	231	268	140	845	204	12	266	849
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	423	538	0	0	638	0	140	845	204	0	278	849
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carriles	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24			12				12
Desplazamiento del enlace (pies)		0			0			0				0
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16			16				16
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Número de detectores	1	2		1	2		1	2	1	1	1	2
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través		Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través
Detector delantero (pies)	20	100		20	100		20	100	20	20	20	100
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	6	20	20	20	6
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94			94				94
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6			6				6
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0			0,0				0,0

Grupo de carriles	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico	
(vph)	377
Volumen futuro (vph)	377
Flujo ideal (vphpl)	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	140
Carriles de almacenamiento	1
Longitud de la zona de reducción (pies)	
Factor de utilización del carril	1,00
Factor de bicicletas	
Frt	0,850
Fleta protegida	
Flujo saturado (prot)	1583
Filtro permitido	
Flujo saturado (perm)	1583
Giro a la derecha en rojo	Sí
Flujo saturado (RTOR)	159
Velocidad del enlace (mph)	
Distancia del enlace (pies)	
Tiempo de recorrido (s)	
Conflicto peatones (n.º/h)	
Factor de hora punta	0,90
Vehículos pesados (%)	2
Flujo ajustado (vph)	419
Tráfico en carril compartido (%)	
Flujo del grupo de carriles (vph)	419
Entrar en intersección bloqueada	No
Alineación del carril	Derecha
Ancho de la mediana (pies)	
Desplazamiento del enlace (pies)	
Ancho del paso de peatones (pies)	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos	
Factor de avance	1,00
Velocidad de giro (mph)	9
Número de detectores	1
Plantilla del detector	Derecha
Detector principal (pies)	20
Detector trasero (pies)	0
Posición del detector 1 (pies)	0
Tamaño del detector 1 (pies)	20
Tipo del detector 1	CI+Ex
Canal del detector 1	
Extensión del detector 1 (s)	0,0
Detector 1 Cola (s)	0,0
Detector 1 Retardo (s)	0,0
Posición del detector 2 (pies)	
Tamaño del detector 2 (pies)	
Tipo del detector 2	
Canal del detector 2	
Extensión del detector 2 (s)	



Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	NA	Libre	Prot	Prot	NA
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	2		1	1	6
Fases permitidas		4							Libre			
Fase del detector	7	4		8	8		5	2		1	1	6
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	22,0		9,0	9,0		9,0	22,0		9,0	9,0	22,0
Total de divisiones (s)	31,0	66,0		35,0	35,0		25,0	45,0		29,0	29,0	49,0
Total dividido (%)	22,1	47,1		25,0	25,0		17,9	32,1		20,7	20,7	35,0
Máximo verde (s)	27,0	62,0		31,0	31,0		21,0	41,0		25,0	25,0	45,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0			0,0	0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0		4,0	4,0			4,0	4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Adelantamiento	Retraso		Advance	Advance	Lag
¿Optimizar el adelanto-retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max		Max	Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)		7,0						7,0				7,0
Flash No caminar (s)		11,0						11,0				11,0
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0						0				0
Act Efecto Verde (s)	27,0	62,0			31,0		21	41	140,0		25,0	45,0
Relación g/C activada	0,19	0,44			0,22		0,15	0,29	1,00		0,18	0,32
Relación v/c	0,63	0,68			0,77		0,53	0,82	0,13		0,88	0,75
Retraso de control	56,8	33,9			48,5		63,0	53,5	0,2		83,8	47,3
Retraso en la cola	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retraso total	56,8	33,9			48,5		63,0	53,5	0,2		83,8	47,3
LOS	E	C			D		E	D	A		F	D
Retraso de aproximación		44,0			48,5			45,5				41,1
LOS de aproximación		D			D			D				D
Longitud de la cola 50.ª (pies)	184	360			238		119	377	0		250	363
Longitud de la cola 95.º (pies)	242	434			286		183	425	0		#410	442
Distribución interna de enlaces (pies)		554			565			384				464
Longitud de la bahía de giro (pies)							160		235		150	
Capacidad de la base (vph)	668	793			826		265	1036	1583		316	1137
Reducción del límite de inanición	0	0			0		0	0	0		0	0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0		0	0	0		0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0		0	0	0		0	0
Relación v/c reducida	0,63	0,68			0,77		0,53	0,82	0,13		0,88	0,75

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 140			
Duración del ciclo activado: 140			
Ciclo natural: 70			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,88			
Retraso de la señal en la intersección: 44,0		LOS de intersección: D	
Utilización de la capacidad de la intersección: 89,2 %		Nivel de servicio ICU E	

Grupo Lane	SBR
Tipo de giro	Libre
Fases protegidas	
Fases permitidas	Libre
Fase del detector	
Fase de conmutación	
Mínimo inicial (s)	
División mínima (s)	
División total (s)	
División total (%)	
Máximo verde (s)	
Tiempo amarillo (s)	
Tiempo totalmente rojo (s)	
Tiempo perdido ajustado (s)	
Tiempo total perdido (s)	
Advance/Retraso	
¿Optimizar ventaja/retraso?	
Extensión del vehículo (s)	
Modo de recuperación	
Tiempo de caminata (s)	
No cruzar (s)	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	
Efecto verde (s)	140,0
Relación g/C activada	1,00
Relación v/c	0,26
Retardo de control	0,4
Retraso de cola	0,0
Retraso total	0,4
LOS	A
Retraso de aproximación	
LOS de aproximación	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	0
Distancia entre enlaces internos (pies)	
Longitud del giro (pies)	140
Capacidad base (vph)	1583
Reducción de la capacidad de agotamiento	0
Reducción de la capacidad de rebose	0
Reducción del límite de almacenamiento	0
Reducción de la relación v/c	0,26
Resumen de intersecciones	

Período de análisis (min) 15

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

! Conflicto de fase entre grupos de carriles. Divisiones y fases:

126:

Carriles, volúmenes, tiempos 127:

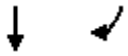
17/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	234	115	154	100	121	201	2	101	621	95	4	242
Volumen futuro (vph)	234	115	154	100	121	201	2	101	621	95	4	242
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250		160		235		150
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				95				25
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta					1,00			1,00				
Frt		0,914			0,932					0,850		
Flt protegido	0,950				0,986			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	3467	1729	0	0	3285	0	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitido	0,950				0,986			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	3467	1729	0	0	3283	0	0	1785	3574	1599	0	1787
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		65			152					148		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				50			
Distancia de enlace (pies)		640			1062				463			
Tiempo de viaje (s)		17,5			29,0				6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)				1				2				
Factor de hora punta	0,87	0,87	0,87	0,68	0,91	0,86	0,50	0,80	0,89	0,75	0,50	0,93
Vehículos pesados (%)	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Flujo ajustado (vph)	269	132	177	147	133	234	4	126	698	127	8	260
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	269	309	0	0	514	0	0	130	698	127	0	268
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Posición (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo del detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0				0,0			

Lane Group	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	771	396
Volumen futuro (vph)	771	396
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carril de almacenamiento		1
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de peatones y bicicletas		
Frt		0,850
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3574	1599
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3574	1599
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)		180
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	544	
Tiempo de recorrido (s)	7,4	
Conflicto peatonal (n.º/h)		
Factor de hora punta	0,94	0,97
Vehículos pesados (%)	1	1
Flujo ajustado (vph)	820	408
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	820	408
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Plantilla del detector	A través	Derecha
Detector delantero (pies)	100	20
Detector trasero (pies)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal		
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	5	2		1	1
Fases permitidas		4!								Libre		
Fase del detector	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	22,0		9,0	9,0		9,0	9,0	22,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	25,0	55,0		30,0	30,0		20	20	40,0		30,0	30
Total dividido (%)	20	44		24	24		16	16,0	32,0		24,0	24,0
Máximo verde (s)	21,0	51,0		26,0	26,0		16,0	16,0	36,0		26,0	26,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Adelantamiento	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)		7,0							7,0			
Flash No caminar (s)		11							11,0			
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0							0			
Act Efecto Verde (s)	21	51,0			26,0			16	36	125,0		26,0
Relación g/C actuada	0,17	0,41			0,21			0,13	0,29	1,00		0,21
Relación v/c	0,46	0,42			0,64			0,57	0,68	0,08		0,72
Retraso de control	49,9	22,4			35,5			61,9	43,3	0,1		58,4
Retraso en la cola	0	0,0			0,0			0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	49,9	22,4			35,5			61,9	43,3	0,1		58,4
LOS	D	C			D			E	D	A		E
Retraso de aproximación		35,2			35,5				40,1			
LOS de aproximación		D			D				D			
Longitud de la cola 50.º (pies)	102	137			142			100	263	0		204
Longitud de la cola 95.º (pies)	140	205			203			148	327	0		N.º 304
Distribución de enlaces internos (pies)		560			982				383			
Longitud de la bahía de giro (pies)								160		235		150
Capacidad de la base (vph)	582	743			803			228	1029	1599		371
Reducción del límite de inanición	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0			0	0	0		0
Relación v/c reducida	0,46	0,42			0,64			0,57	0,68	0,08		0,72

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 125			
Duración del ciclo activado: 125			
Ciclo natural: 60			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,72			
Retraso de la señal en la intersección: 34,3		LOS de intersección: C	
Capacidad de uso de la intersección: 72,3 %		Nivel de servicio de la UCI C	



Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	22,0	
División total (s)	50,0	
División total (%)	40,0	
Máximo verde (s)	46,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo todo rojo (s)	1,0	
Ajuste del tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de marcha (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11,0	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Efecto Verde (s)	46	125,0
Relación g/C activada	0,37	1,0
Relación v/c	0,62	0,26
Retardo de control	35,0	0,4
Retraso de cola	0	0
Retraso total	35	0
LOS	C	A
Retraso de aproximación	29,7	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	284	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	353	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	464	
Longitud del giro (pies)		140
Capacidad de base (vph)	1315	1599
Reducción de la capacidad de agotamiento	0	0
Reducción del límite de retorno	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Reducción de la relación v/c	0,62	0,26

Resumen de intersecciones

Periodo de análisis (min) 15

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

! Conflicto de fase entre grupos de carriles. Divisiones y fases:

127:

Intersección	
Retraso interno, s/veh	5,9

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR		NBL	NBT	NBR		SBL	SBT	SBR		NEL	NER
Configuraciones de carril																	
Volumen de tráfico, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	155	3
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RT Canalizado	-	-	-	-	- Ninguno		-	- Ninguno		-	-	-	-	-
Vehículo en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50
Vehículos pesados, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0
Movimiento Flujo	0	0	0	0	12	12	0	12	0	4	4	0	218	6

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	245	12	225	0	0	12	0	0	147	115	
Etapa 1	-	12	-	-	-	-	-	-	-	123	-	
Etapa 2	-	233	-	-	-	-	-	-	-	24	-	
Carretera crítica	-	6,5	6,2	4,12	-	-	4,12	-	-	7,1	6,2	
Carretera crítica, etapa 1	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Carretera crítica, fase 2	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Carretera de seguimiento	-	4	3,3	2,218	-	-	2,218	-	-	3,5	3,3	
Maniobra Pot Cap-1	0	661	1074	1344	-	-	1607	-	-	826	943	
Etapa 1	0	890	-	-	-	-	-	-	-	886	-	
Etapa 2	0	716	-	-	-	-	-	-	-	999	-	
Pelotón bloqueado, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	659	1074	1344	-	-	1607	-	-	804	943	
Mov Cap-2 Maniobra	-	659	-	-	-	-	-	-	-	804	-	
Etapa 1	-	890	-	-	-	-	-	-	-	886	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	9,5	0	0,1	11,7
HCM LOS	A			B

Calle secundaria/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1		SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	762	1344	-	-	818	1607	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,294	-	-		- 0,029	0,002	-	-
Retraso de control HCM (s)	11,7	0	-	-	9,5	7,2	0	-
HCM Carril LOS	B	A	-	-	A	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1,2	0	-	-	0,1	0	-	-

Intersección	
Retardo interno, s/vehículo	6,1

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR		NBL	NBT	NBR		SBL	SBT	SBR		NEL	NER	
Configuraciones de carril																		
Volumen de tráfico, veh/h	0	0	0	0	9	2	8	1	1	2	4	0	163	4				
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
RT Canalizado	-	-	-	-	- Ninguno		-	- Ninguno			-	-	-	-				
Vehículo en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-				
Factor de hora punta	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38				
Movimiento Flujo	0	0	0	0	24	4	16	4	4	4	12	0	196	11				

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Total	268	270	6	224	0	0	8	0	0	178	118	
Etapa 1	38	38	-	-	-	-	-	-	-	126	-	
Carretera crítica	7,1	6,5	6,2	4,1	-	-	4,12	-	-	7,1	6,25	
Carretera crítica, fase 2	6,1	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	
Maniobra Pot Cap-1	689	640	1083	1357	-	-	1612	-	-	789	926	
Etapa 2	777	716	-	-	-	-	-	-	-	966	-	
Mov Cap-1 Maniobra	530	630	1083	1357	-	-	1612	-	-	755	926	
Etapa 1	970	857	-	-	-	-	-	-	-	872	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	10,6	5,1	0,1	12

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1		SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	719	1357	-	-	671	1612	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,288	0,012	-		- 0,041	0,002	-	-
Retraso de control HCM (s)	12	7,7	0	-	10,6	7,2	0	-
HCM Carril LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1,2	0	-	-	0,1	0	-	-

Intersección	
Retardo interno, s/vehículo	5,4

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR		NBL	NBT	NBR		SBL	SBT	SBR		NEL	NER	
Configuraciones de carriles																		
Volumen de tráfico, vehículos/hora	0	0	0	0	4	2	8	5	0	5	4	0	142	2
Conflictos pediátricos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RT Canalizado	-	-	-	-	- Ninguno		-	- Ninguno		-	-	-	-	-
Vehículos en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Movimiento Flujo	0	0	0	0	11	4	16	20	0	10	12	0	171	5

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	298	20	226	0	0	20	0	0	199	119	
Etapa 1	-	52	-	-	-	-	-	-	-	139	-	
Carretera crítica	-	6,5	6,2	4,1	-	-	4,12	-	-	7,1	6,25	
Carretera crítica, fase 2	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	
Maniobra Pot Cap-1	0	617	1064	1354		-	-	1596	-	-	764	925
Etapa 2	0	706	-	-	-	-	-	-	-	957	-	
Mov Cap-1 Maniobra	-	605	1064	1354		-	-	1596	-	-	740	925
Etapa 1	-	846	-	-	-	-	-	-	-	859	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	10,4	3,4	0,3	12

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1		SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	691	1354	-	-	687	1596	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,255	0,012	-		- 0,021	0,006	-	-
Retraso de control HCM (s)	12	7,7	0	-	10,4	7,3	0	-
HCM Carril LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1	0	-	-	0,1	0	-	-

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

17/05/2024

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico											
(vehículos/hora)	0	20	0	0	0	0	559	0	145	139	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	20	0	0	0	0	559	0	145	139	0
Control de señales		Parada			Detener		Libre			Libre	
Calificación		0			0		0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,68	0,92	0,86	0,25	0,92	0,88	0,92	0,70	0,92	0,92
Caudal por hora (vph)	0	29	0	0	0	0	635	0	207	151	0
Peatones											
Ancho del carril (pies)											
Velocidad de marcha (pies/s)											
Porcentaje de obstrucción											
Giro a la derecha (vehículo)											
Tipo de mediana							Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)											
Señal ascendente (pies)											
pX, pelotón desbloqueado											
vC, volumen conflictivo	1421	1421	151	1436	1421	0	151				
vC1, volumen conf. etapa 1											
vC2, volumen conf. etapa 2											
vCu, volumen sin bloquear	1421	1421	151	1436	1421	0	151				
tC, simple (s)	7,1	*4,5	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1				
tC, 2 etapas (s)											
tF (s)	3,5	*2,5	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2				
%libre de la cola p0	100	86	100	100	100	100	56				
Capacidad en cM (vehículos/hora)	75	214	895	66	76	1085	1436				

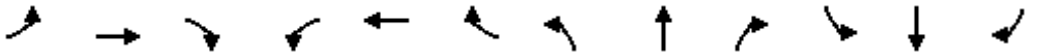
Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SO 1
Volumen total	29	635	207	151
Volumen restante	0	635	0	0
Volumen derecho	0	0	207	0
cSH	214	1436	1700	1700
Volumen a capacidad	0,14	0,44	0,12	0,09
Longitud de la cola 95.º (pies)	12	58	0	0
Retraso de control (s)	24,4	9,5	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	C	A		
Retraso de aproximación (s)	24,4	7,1		0,0
LOS de aproximación	C			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6,6	
Utilización de la capacidad de la intersección		52	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

15/05/2024



Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico												
(vehículos/hora)	0	47	0	0	0	0	417	0	129	0	133	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	47	0	0	0	0	417	0	129	0	133	0
Control de señales		Parada			Detener			Libre			Libre	
Calificación		0			0			0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,83	0,92	0,92	0,92	0,92	0,86	0,92	0,80	0,92	0,71	0,92
Caudal por hora (vph)	0	57	0	0	0	0	485	0	161	0	187	0
Peatones												
Ancho del carril (pies)												
Velocidad de desplazamiento (pies/segundo)												
Porcentaje de bloqueo												
Giro a la derecha (veh)												
Tipo de mediana								Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)												
Señal ascendente (pies)												
pX, pelotón desbloqueado												
vC, volumen conflictivo	1157	1157	187	1186	1157	0	187			0		
vC1, volumen conf. etapa 1												
vC2, volumen conf. etapa 2												
vCu, volumen sin bloquear	1157	1157	187	1186	1157	0	187			0		
tC, simple (s)	7,1	*4,8	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1			4,1		
tC, 2 etapas (s)												
tF (s)	3,5	*3,0	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2			2,2		
%libre de la cola p0	100	78	100	100	100	100	65			100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	126	259	855	101	127	1085	1381			1623		

Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volumen total	57	485	161	187
Volumen restante	0	485	0	0
Volumen derecho	0	0	161	0
cSH	259	1381	1700	1700
Volumen a capacidad	0,22	0,35	0,09	0,11
Longitud de la cola 95.º (pies)	20	40	0	0
Retraso de control (s)	22,7	9,0	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	C	A		
Retraso de aproximación (s)	22,7	6,8		0,0
LOS de aproximación	C			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6,4	
Utilización de la capacidad de la intersección		43	Nivel de servicio de la UCI	A
Periodo de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

15/05/2024

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		↑					↖		↗		↑	
(vehículos/hora)	0	46	0	0	0	0	440	0	119	0	130	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	46	0	0	0	0	440	0	119	0	130	0
Control de señales		Parada			Parada			Libre			Libre	
Calificación		0			0			0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,83	0,92	0,71	0,92	0,92	0,86	0,92	0,80	0,92	0,71	0,92
Caudal por hora (vph)	0	55	0	0	0	0	512	0	149	0	183	0
Peatones												
Ancho del carril (pies)												
Velocidad de marcha (pies/s)												
Porcentaje de bloqueo												
Curva de giro a la derecha (veh)												
Tipo de mediana								Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en la mediana (veh)												
Señal ascendente (pies)												
pX, pelotón desbloqueado												
vC, volumen conflictivo	1207	1207	183	1234	1207	0	183			0		
vC1, volumen conf. etapa 1												
vC2, volumen conf. etapa 2												
vCu, volumen sin bloquear	1207	1207	183	1234	1207	0	183			0		
tC, simple (s)	7,1	*4,5	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1			4,1		
tC, 2 etapas (s)												
tF (s)	3,5	*3,0	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2			2,2		
%libre de la cola p0	100	79	100	100	100	100	63			100		
Capacidad en cM (vehículos/hora)	114	265	859	93	116	1085	1386			1623		

Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volumen total	55	512	149	183
Volumen restante	0	512	0	0
Volumen derecho	0	0	149	0
cSH	265	1386	1700	1700
Volumen a capacidad	0,21	0,37	0,09	0,11
Longitud de la cola 95.º (pies)	19	43	0	0
Retraso de control (s)	22,1	9,1	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	C	A		
Retraso en la aproximación (s)	22,1	7,1		0,0
LOS de aproximación	C			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6,5	
Capacidad de utilización de intersecciones		44,6	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 25:

24/01/2025

Movimiento	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vehículos/hora)	632	0	31	0	1	60	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	632	0	31	0	1	60	0
Control de señales	Gratis		Parada			Gratis	
Calificación	0		0			0	
Factor de hora punta	0,90	0,92	0,73	0,92	0,25	0,79	0,92
Caudal por hora (vph)	702	0	42	0	0	76	0
Peatones							
Ancho del carril (pies)							
Velocidad de marcha (pies/s)							
Porcentaje de obstrucción							
Giro a la derecha (veh)							
Tipo mediano	Ninguno					Ninguno	
Almacenamiento en la mediana veh)							
Señal ascendente (pies)							
pX, pelotón desbloqueado					0		
vC, volumen conflictivo	76		1480	76	0		
vC1, volumen de conf. etapa 1							
vC2, volumen conf. etapa 2							
vCu, volumen sin bloquear	76		1480	76	0		
tC, simple (s)	4,1		*4,5	6,2	0,0		
tC, 2 etapas (s)							
tF (s)	2,2		*2,5	3,3	0,0		
%de cola libre p0	54		79	100	0		
Capacidad cM (vehículos/hora)	1529		196	985	0		

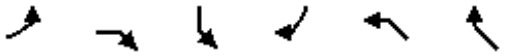
Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	702	42	76
Volumen restante	702	42	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1529	196	1700
Volumen a capacidad	0,46	0,21	0,04
Longitud de la cola 95.º (pies)	62	20	0
Retraso de control (s)	9,3	28,3	0
Nivel de servicio (LOS)	A	D	
Retraso en la aproximación (s)	9,3	28,3	0,0
LOS de aproximación		D	

Resumen de intersección			
Retraso medio	9,4		
Utilización de la capacidad de la intersección	51,7	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)	15		

* Valor introducido por el usuario

Análisis de capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 25:

28/01/2025



Movimiento	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico						
(vehículos/hora)	451	0	43	0	67	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	451	0	43	0	67	0
Control de señales	Gratis		Parada		Gratis	
Calificación	0		0		0	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,75	0,92	0,73	0,92
Caudal por hora (vph)	490	0	57	0	92	0
Peatones						
Ancho del carril (pies)						
Velocidad de marcha (pies/s)						
Porcentaje de bloqueo						
Curva de giro a la derecha (veh)						
Tipo de mediana	Ninguno				Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)						
Señal ascendente (pies)						
pX, pelotón desbloqueado						
vC, volumen conflictivo	92		1072	92		
vC1, volumen conflictivo en fase 1						
vC2, etapa 2 conf vol						
vCu, volumen desbloqueado	92		1072	92		
tC, único (s)	4,1		*5,0	6,2		
tC, 2 etapas (s)						
tF (s)	2,2		*3,0	3,3		
p0 cola libre %	67		79	100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	1490		275	965		

Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	490	57	92
Volumen restante	490	57	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1490	275	1700
Volumen a capacidad	0,33	0,21	0,05
Longitud de la cola 95.º (pies)	36	19	0
Retraso de control (s)	8,6	21,5	0
Nivel de servicio (LOS)	A	C	
Retraso de aproximación (s)	8,6	21,5	0
LOS de aproximación		C	

Resumen de intersección			
Retraso medio	8,5		
Utilización de la capacidad de la intersección	42	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)	15		

* Valor introducido por el usuario

Análisis de capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 25:

28/01/2025

Movimiento	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vehículos/hora)	1	478	0	37	0	112	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	1	478	0	37	0	112	0
Control de señales		Gratis		Parada		Gratis	
Calificación		0		0		0	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,75	0,92	0,73	0,92
Caudal por hora (vph)	0	520	0	49	0	153	0
Peatones							
Ancho del carril (pies)							
Velocidad de marcha (pies/s)							
Porcentaje de bloqueo							
Curva de giro a la derecha (veh)							
Tipo de mediana		Ninguno				Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)							
Señal ascendente (pies)							
pX, pelotón desbloqueado	0						
vC, volumen conflictivo	0	153		1193	153		
vC1, volumen de conf. etapa 1							
vC2, volumen conf. etapa 2							
vCu, volumen sin bloqueo	0	153		1193	153		
tC, simple (s)	0,0	4,1		*4,5	6,2		
tC, 2 etapas (s)							
tF (s)	0,0	2,2		*3,0	3,3		
%libre de la cola p0	0	63		82	100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	0	1415		270	893		

Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	520	49	153
Volumen restante	520	49	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1415	270	1700
Volumen a capacidad	0,37	0,18	0,09
Longitud de la cola 95.º (pies)	43	16	0
Retraso de control (s)	9,0	21,3	0
Nivel de servicio (LOS)	A	C	
Retraso en la aproximación (s)	9,0	21,3	0,0
LOS de aproximación		C	

Resumen de intersección			
Retraso medio	7,9		
Utilización de la capacidad de la intersección	46,1	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)	15		

* Valor introducido por el usuario

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	4,4
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	533	837	236
Caudal de demanda, veh/h	553	854	236
Vehículos en circulación, veh/h	199	165	468
Vehículos que salen, veh/h	165	539	146
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1.000
Retraso de aproximación, s/veh	7,1	1,4	9,3
LOS de aproximación	A	A	A

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Desvío	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1.000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	415	138	199	655	236
Carril de entrada, veh/h	926	1976	958	1938	708
Entrada HV Factor de ajuste	0,963	0,962	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	400	133	195	642	236
Entrada de gorras, veh/h	892	1900	939	1900	708
Relación V/C	0,448	0,070	0,208	0,338	0,334
Retardo de control, s/veh	9,5	0,0	5,9	0,0	9,3
LOS	A	A	A	A	A
95.º percentil Cola, veh	2	0	1	2	1

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,7
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	662	580	285
Caudal de demanda, veh/h	675	592	285
Vehículos en circulación, veh/h	123	115	598
Vehículos que salen, veh/h	115	768	84
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/veh	9,1	1,0	12,9
LOS de aproximación	A	A	B

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Derivación	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1.000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	559	116	123	469	285
Carril de entrada, veh/h	99	1938	1007	1938	621
Entrada HV Factor de ajuste	0,980	0,980	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	548	114	121	460	285
Entrada de gorras, veh/h	979	1900	987	1900	621
Relación V/C	0,559	0,060	0,122	0,242	0,459
Retraso de control, s/vehículo	11,0	0,0	4,8	0,0	12,9
LOS	B	A	A	A	B
95.º percentil Cola, veh	4	0	0	1	2

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	7,5
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	765	635	183
Caudal de demanda, veh/h	773	648	183
Vehículos en circulación, veh/h	87	85	701
Vehículos que salen, veh/h	85	799	82
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales ilegales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/vehículo	12,4	0,6	11.1
Enfoque LOS	B	A	B

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Derivación	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1.000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	696	77	87	561	183
Carril de entrada, veh/h	1036	1919	1038	1938	561
Entrada HV Factor de ajuste	0,989	0,990	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	689	76	85	550	183
Entrada de gorras, veh/h	1025	1900	1018	1900	561
Relación V/C	0,672	0,040	0,084	0,289	0,326
Retraso de control, s/vehículo	13,7	0	4,3	0,0	11,1
LOS	B	A	A	A	B
95.º percentil Cola, veh	5	0	0	1	1

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	8,1

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	432	37	35	0	176	270
Volumen futuro, vehículos/hora	432	37	35	0	176	270
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	94	92	78	86	92
Vehículos pesados, %	6	6	2	2	4	4
Movimiento Flujo	470	39	38	0	205	293

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor2	
Flujo conflictivo Todos	205	205		-	0
Etapa 1	205	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,46	6,26		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,46	-		-	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,554	3,354		-	-
Maniobra Pot Cap-1	775	826		-	-
Etapa 1	820	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	775	826		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	775	-		-	-
Etapa 1	820	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	16	0
HCM LOS	C	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	775	826	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,606	0,048	-	-
Retardo de control HCM (s)	16,5	9,6	-	-
HCM Carril LOS	C	A	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	4,2	0,1	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,9

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	328	37	48	0	218	288
Volumen futuro, vehículos/hora	328	37	48	0	218	288
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	53	92	81	92	92
Vehículos pesados, %	7	7	4	4	4	4
Movimiento Flujo	357	70	52	0	237	313

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2	
Flujo conflictivo Todos	237	237		-	0
Etapa 1	237	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,47	6,27		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,47	-		-	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,563	3,363		-	-
Maniobra Pot Cap-1	740	790		-	-
Etapa 1	791	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	740	790		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	740	-		-	-
Etapa 1	791	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	13,6	0
HCM LOS	B	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	740	790	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,482	0,088	-	-
Retardo de control HCM (s)	14,3	10	-	-
HCM Carril LOS	B	B	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	2,6	0,3	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	377	56	58	0	189	539
Volumen futuro, vehículos/hora	377	56	58	0	189	539
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	95	83	75	94	88	90
Vehículos pesados, %	1	1	1	1	0	0
Movimiento Flujo	397	67	77	0	215	599

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2	
Flujo conflictivo Todos	215	215		-	0
Etapa 1	215	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,41	6,21		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,41	-		-	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,509	3,309		-	-
Maniobra Pot Cap-1	775	827		-	-
Etapa 1	823	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	775	827		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	775	-		-	-
Etapa 1	823	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	13,7	0
HCM LOS	B	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	775	827	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,512	0,082	-	-
Retardo de control HCM (s)	14,4	9,7	-	-
HCM Carril LOS	B	A	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	3	0,3	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	0,6

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	7	17	40	635	409	7
Volumen futuro, vehículos/hora	7	17	40	635	409	7
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	8	18	43	690	445	8

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor2	
Flujo conflictivo Todo	1225	449	453	0	-	0
Etapa 1	449	-	-	-	-	-
Etapa 2	776	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, fase 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Maniobra Pot Cap-1	198	610	1108	-	-	-
Etapa 1	643	-	-	-	-	-
Etapa 2	454	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	186	610	1108	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	186	-	-	-	-	-
Etapa 1	602	-	-	-	-	-
Etapa 2	454	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	15,6	0,5	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	1108	-	366	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,039	-	0,071	-	-
Retraso de control HCM (s)	8,4	0	15,6	-	-
HCM Carril LOS	A	A	C	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0,1	-	0,2	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	0,6

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	23	4	7	481	426	36
Volumen futuro, veh/h	23	4	7	481	426	36
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	25	4	8	523	463	39

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1022	483	502	0	-	0
Etapa 1	483	-	-	-	-	-
Etapa 2	539	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, etapa 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Tapa de olla-1 Maniobra	261	584	1062	-	-	-
Etapa 1	620	-	-	-	-	-
Etapa 2	585	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	258	584	1062	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	258	-	-	-	-	-
Etapa 1	613	-	-	-	-	-
Etapa 2	585	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	19,3	0,1	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	1062	-	281	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,007	-	0,104	-	-
Retardo de control HCM (s)	8,4	0	19,3	-	-
HCM Carril LOS	A	A	C	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	0,3	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	0,3

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	11	5	2	533	588	36
Volumen futuro, veh/h	11	5	2	533	588	36
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	12	5	2	579	639	39

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1242	659	678	0	-	0
Etapa 1	659	-	-	-	-	-
Etapa 2	583	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, etapa 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Tapa de olla-1 Maniobra	193	464	914	-	-	-
Etapa 1	515	-	-	-	-	-
Etapa 2	558	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	192	464	914	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	192	-	-	-	-	-
Etapa 1	513	-	-	-	-	-
Etapa 2	558	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	21,5	0	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	914	-	235	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,002	-	0,074	-	-
Retraso de control HCM (s)	8,9	0	21,5	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	0,2	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,4

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	359	0	261	196	289	148
Volumen futuro, vehículos/hora	359	0	261	196	289	148
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	390	0	284	213	314	161

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	284	284
Etapa 1	-	-	284	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	706	755
Etapa 1	-	-	764	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	706	755
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	706	-
Etapa 1	-	-	764	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	13,1
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	706	755
Relación V/C del carril HCM	-		- 0,445	0,213
Retardo de control HCM (s)	-	-	14,1	11,1
HCM Carril LOS	-	-	B	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	2,3	0,8

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,3

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	210	0	327	122	173	157
Volumen futuro, veh/h	210	0	327	122	173	157
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	228	0	355	133	188	171

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	355	355
Etapa 1	-	-	355	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	643	689
Etapa 1	-	-	710	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	643	689
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	643	-
Etapa 1	-	-	710	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	12,4
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	643	689
Relación V/C del carril HCM	-		- 0,292	0,248
Retardo de control HCM (s)	-	-	12,9	11,9
HCM Carril LOS	-	-	B	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	1,2	1

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	4,8

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	142	0	551	92	131	149
Volumen futuro, vehículos/hora	142	0	551	92	131	149
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	154	0	599	100	142	162

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	599	599
Etapa 1	-	-	599	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	465	502
Etapa 1	-	-	549	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	465	502
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	465	-
Etapa 1	-	-	549	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	15,8
HCM LOS		C

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	465	502
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,306	0,323
Retardo de control HCM (s)	-	-	16,1	15,5
HCM Carril LOS	-	-	C	C
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	1,3	1,4

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	4,4

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	2	1	2	189	148	1
Volumen futuro, veh/h	2	1	2	189	148	1
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	2	1	2	205	161	1

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	207	0	-	0	110	105
Etapa 1	-	-	-	-	105	-
Etapa 2	-	-	-	-	5	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-	5,42	-
Autopista de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1364	-	-	-	887	949
Etapa 1	-	-	-	-	919	-
Etapa 2	-	-	-		- 1018	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1364	-	-	-	886	949
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	886	-
Etapa 1	-	-	-	-	918	-
Etapa 2	-	-	-		- 1018	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	5,1	0	10
HCM LOS			B

Carretera secundaria/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1364	-	886
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,002	-	0,183
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,6	0	10
HCM Carril LOS	-	-	A	A	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,7

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	4,7

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	2	0	1	113	112	2
Volumen futuro, veh/h	2	0	1	113	112	2
Conflictos pediátricos, n.°/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	2	0	1	123	122	2

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	124	0	-	0	67	63
Etapa 1	-	-	-	-	63	-
Etapa 2	-	-	-	-	4	-
Carretera crítica	4.12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Autopista de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1463	-	-	-	938	1002
Etapa 1	-	-	-	-	960	-
Etapa 2	-	-	-		- 1019	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1463	-	-	-	937	1002
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	937	-
Etapa 1	-	-	-	-	959	-
Etapa 2	-	-	-		- 1019	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	7,5	0	9,4
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1463	-	938
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,001	-	0,132
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,5	0	9,4
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95.° percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,5

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	1	1	1	80	94	2
Volumen futuro, veh/h	1	1	1	80	94	2
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	1	1	1	87	102	2

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	88	0	-	0	48	45
Etapa 1	-	-	-	-	45	-
Etapa 2	-	-	-	-	3	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Tapa de olla-1 Maniobra	1508	-	-	-	962	1025
Etapa 1	-	-	-	-	977	-
Etapa 2	-	-	-		- 1020	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1508	-	-	-	961	1025
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	961	-
Etapa 1	-	-	-	-	976	-
Etapa 2	-	-	-		- 1020	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	3,7	0	9,2
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1508	-	962
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,001	-	0,108
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,4	0	9,2
HCM Carril LOS	-	-	A	A	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,4

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,3

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	6	0	0	6	8	7
Volumen futuro, veh/h	6	0	0	6	8	7
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	7	0	0	7	9	8

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	7	0	-	0	18	4
Etapa 1	-	-	-	-	4	-
Etapa 2	-	-	-	-	14	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Autopista de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1614	-	-		- 1000	1080
Etapa 1	-	-	-		- 1019	-
Etapa 2	-	-	-		- 1009	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1614	-	-	-	996	1080
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	996	-
Etapa 1	-	-	-		- 1015	-
Etapa 2	-	-	-		- 1009	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,5
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1614	-	-	-	1034
Relación V/C de la vía HCM	0,004	-	-	-	0,016
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,5
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,3

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	5	0	0	4	5	4
Volumen futuro, veh/h	5	0	0	4	5	4
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	5	0	0	4	5	4

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	4	0	-	0	12	2
Etapa 1	-	-	-	-	2	-
Etapa 2	-	-	-	-	10	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1618	-	-		- 1008	1082
Etapa 1	-	-	-		- 1021	-
Etapa 2	-	-	-		- 1013	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1618	-	-		- 1005	1082
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-		- 1005	-
Etapa 1	-	-	-		- 1018	-
Etapa 2	-	-	-		- 1013	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,5
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1618	-	-	-	1038
Relación V/C de HCM Lane	0,003	-	-	-	0,009
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,5
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,2

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	5	0	0	3	2	4
Volumen futuro, veh/h	5	0	0	3	2	4
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	5	0	0	3	2	4

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	3	0	-	0	12	2
Etapa 1	-	-	-	-	2	-
Etapa 2	-	-	-	-	10	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1619	-	-		- 1008	1082
Etapa 1	-	-	-		- 1021	-
Etapa 2	-	-	-		- 1013	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1619	-	-		- 1005	1082
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-		- 1005	-
Etapa 1	-	-	-		- 1018	-
Etapa 2	-	-	-		- 1013	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,4
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1619	-	-	-	1055
Relación V/C de la vía HCM	0,003	-	-		- 0,006
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,4
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	0,5

Movimiento		SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril								
Volumen de tráfico, vehículos/hora		1	365	0	613	14	16	499
Volumen futuro, vehículos/hora		1	365	0	613	14	16	499
Conflictos pediátricos, n.º/hora		0	0	0	0	0	0	0
Control de señales		Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado		-	-	Ninguno	-	Libre	-	Gratis
Duración del almacenamiento		-	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano,	#	-	-	-	0	-	0	-
Calificación, %		-	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta		25	86	92	89	63	67	83
Vehículos pesados, %		4	4	2	2	2	1	1
Movimiento Flujo		4	424	0	689	22	24	601

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	689	-
Etapa 1	-	-	689	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,41	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,41	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,509	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	413	0
Etapa 1	-	0	500	0
Etapa 2	-	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	413	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	413	-
Etapa 1	-	-	500	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	N	SO
Retardo de control HCM, s	0	14,3
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	413	-
Relación V/C del carril HCM		-	-
Retardo de control HCM (s)	-	14,3	0
Pérdida de servicio en el carril HCM	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,2	-

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	0,8

Movimiento		SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril								
Volumen de tráfico, veh/h		1	586	0	425	42	30	497
Volumen futuro, vehículos/hora		1	586	0	425	42	30	497
Pediatrías conflictivas, n.º/hora		0	0	0	0	0	0	0
Control de señales		Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado		-	-	Ninguno	-	Libre	-	Gratis
Duración del almacenamiento		-	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano,	#	-	-	-	0	-	0	-
Calificación, %		-	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta		25	82	92	79	57	83	87
Vehículos pesados, %		2	2	2	5	5	2	2
Movimiento Flujo		4	715	0	538	74	36	571

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	538	-
Etapa 1	-	-	538	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	504	0
Etapa 1	-	0	585	0
Etapa 2	-	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	504	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	504	-
Etapa 1	-	-	585	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	N	SO
Retardo de control HCM, s	0	12,7
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	504	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,072	-
Retardo de control HCM (s)	-	12,7	0
HCM Carril LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,2	-

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	2,2

Movimiento		SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Configuraciones de carril								
Volumen de tráfico, vehículos/hora		447	0	462	34	1	62	378
Volumen futuro, vehículos/hora		447	0	462	34	1	62	378
Pediatrías en conflicto, n.º/hora		0	0	0	0	0	0	0
Control de señales		Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener	Detener
RT Canalizado		-	Ninguno	-	Libre	-	-	Gratis
Duración del almacenamiento		0	-	-	0	-	0	0
Veh en almacenamiento mediano,	#	-	-	0	-	-	0	-
Calificación, %		-	0	0	-	-	0	-
Factor de hora punta		92	92	84	75	25	63	87
Vehículos pesados, %		2	2	0	0	2	2	2
Movimiento Flujo		486	0	550	45	4	98	434

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	0	0	550	-
Etapa 1	-	-	0	550	-
Etapa 2	-	-	0	0	-
Carretera crítica	-	-	-	6,42	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	-
Seguimiento Hdwy	-	-	-	3,518	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	0	496	0
Etapa 1	-	0	0	578	0
Etapa 2	-	0	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-		-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	0	496	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	0	496	-
Etapa 1	-	-	0	578	-
Etapa 2	-	-	0	-	-

Enfoque	NO	SO
Retardo de control HCM, s	0	14
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	496	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,198	-
Retardo de control HCM (s)	-	14	0
HCM Carril LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,7	-

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vph)	278	0	1	389	0	322	217
Volumen futuro (vph)	278	0	1	389	0	322	217
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Factor bicicleta							
Frt						0,944	
Flt protegido	0,950			0,950			
Flujo saturado (prot)	1770	0	0	1770	0	3277	0
Flt Permitido	0,950			0,950			
Caudal saturado (perm)	1770	0	0	1770	0	3277	0
Giro a la derecha en rojo		Sí					Sí
Flujo saturado (RTOR)						132	
Velocidad de enlace (mph)	25				45	45	
Distancia de enlace (pies)	274				187	319	
Tiempo de recorrido (s)	7,5				2,8	4,8	
Conflicto peatonal (n.º/hora)		1					
Factor de hora punta	0,88	0,92	0,92	0,82	0,92	0,81	0,91
Vehículos pesados (%)	2	2	2	2	2	4	4
Flujo ajustado (vph)	316	0	1	474	0	398	238
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	316	0	0	475	0	636	0
Entrar en una intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12				12	12	
Desviación del enlace (pies)	0				0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16				16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15	9	9	15			9
Número de detectores	1		1	1		2	
Plantilla del detector	Izquierda		Izquierda	Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20		20	20		100	
Detector trasero (pies)	0		0	0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0		0	0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20		20	20		6	
Detector 1 Tipo	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0		0,0	0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0		0,0	0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0		0,0	0,0		0,0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot		Prot	Prot		NA	
Fases protegidas	4		5	5		6	
Fases permitidas							

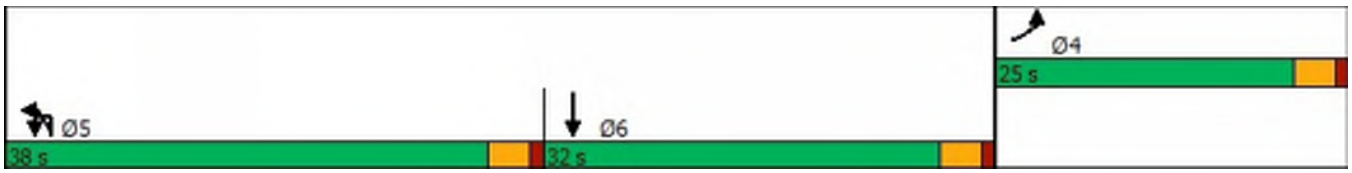
Carriles, volúmenes, tiempos 109:

16/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Fase del detector	4		5	5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0		5,0	5,0		5,0	
División mínima (s)	9,0		9,0	9,0		9,0	
División total (s)	25,0		38,0	38,0		32,0	
División total (%)	26,3		40	40,0		33,7	
Máximo verde (s)	21,0		34,0	34,0		28,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0		1,0	1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)	0,0			0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0			4,0		4	
Advance/Retraso			Advance	Adelante		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?			Sí	Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx		Máx	Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)	21,0			34,0		28	
Relación g/C actuada	0,22			0,36		0,29	
Relación v/c	0,81			0,75		0,60	
Retardo de control	52,6			35,6		25,2	
Retraso de cola	0			0		0,0	
Retraso total	52,6			35,6		25,2	
LOS	D			D		C	
Retraso de aproximación	52,6				35,6	25,2	
LOS de aproximación	D				D	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	182			248		135	
Longitud de la cola 95.º (pies)	N.º 304			322		164	
Distancia interna entre enlaces (pies)	194				107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)	391			633		1058	
Reducción del tapón de vacío	0			0		0	
Reducción del tapón antiderrames	0			0		0	
Reducción del límite de almacenamiento	0			0		0	
Reducción de la relación v/c	0,81			0,75		0,60	

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 95			
Duración del ciclo activado: 95			
Ciclo natural: 55			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,81			
Retraso de la señal en la intersección: 34,7		LOS de intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 62,9 %		Nivel de servicio ICU B	
Período de análisis (min) 15			
N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.			
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.			

Divisiones y fases: 109:



Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vph)	1	259	0	360	0	543	245
Volumen futuro (vph)	1	259	0	360	0	543	245
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,949	
Flt Protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						86	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,25	0,69	0,92	0,80	0,92	0,97	0,85
Vehículos pesados (%)	1	1	1	2	2	3	3
Flujo ajustado (vph)	4	375	0	450	0	560	288
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	379	0	450	0	848	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
alineación de carriles	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (pies)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0,0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase de conmutación							

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
Total dividido (s)	32,0	32,0		40,0		38,0	
División total (%)	29,1	29,1		36,4		34,5	
Máximo verde (s)	28,0	28,0		36,0		34,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		28,0		36,0		34	
Relación g/C actuada		0,25		0,33		0,31	
Relación v/c		0,83		0,78		0,78	
Retardo de control		56,1		44,1		36,9	
Retraso de cola		0		0,0		0,0	
Retraso total		56,1		44,1		36,9	
LOS		E		D		D	
Retraso de aproximación		56,1			44,1	36,9	
LOS de aproximación		E			D	D	
Longitud de la cola 50.º (pies)		254		285		259	
Longitud de la cola 95.º (pies)		262		348		336	
Distancia entre enlaces internos (pies)		194			107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)		454		579		1087	
Reducción del tapón de vacío		0		0		0	
Reducción del tapón antiderrames		0		0		0	
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	
Reducción de la relación v/c		0,83		0,78		0,78	

Resumen de intersecciones	
Tipo de área:	Otros
Duración del ciclo: 110	
Duración del ciclo activado: 110	
Ciclo natural: 65	
Tipo de control: Semi Act-Uncoord	
Relación v/c máxima: 0,83	
Retraso de la señal en la intersección: 43,2	LOS de intersección: D
Utilización de la capacidad de la intersección: 67,2 %	Nivel de servicio ICU C
Periodo de análisis (min) 15	

Divisiones y fases: 108:

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vph)	1	173	0	326	0	629	245
Volumen futuro (vph)	1	173	0	326	0	629	245
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,958	
Flt Protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1770	0	1770	0	3391	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1770	0	1770	0	3391	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						72	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92
Caudal ajustado (vph)	1	188	0	354	0	684	266
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	189	0	354	0	950	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	R NA	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector principal (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (pies)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
División total (s)	20,0	20,0		33,0		42,0	
División total (%)	21,1	21,1		34,7		44,2	
Máximo verde (s)	16,0	16,0		29,0		38,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		16,0		29,0		38	
Relación g/C actuada		0,17		0,31		0,40	
Relación v/c		0,63		0,66		0,68	
Retardo de control		47,4		35,5		24,5	
Retraso de cola		0		0,0		0,0	
Retraso total		47,4		35,5		24,5	
LOS		D		D		C	
Retraso de aproximación		47,4			35,5	24,5	
LOS de aproximación		D			D	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)		107		185		225	
Longitud de la cola 95.º (pies)		180		283		295	
Distancia interna entre enlaces (pies)		194			107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)		298		540		1399	
Reducción del tapón de vacío		0		0		0	
Reducción de la tapa antiderrames		0		0		0	
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	
Reducción de la relación v/c		0,63		0,66		0,68	

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 95

Duración del ciclo activado: 95

Ciclo natural: 50

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,68

Retardo de la señal en la intersección: 30,0 Nivel de servicio en la intersección: C

Utilización de la capacidad de la intersección: 62,9 % Nivel de servicio ICU B

Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases: 109:

Grupo Lane	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	63	39	13	70	18	485	4	924	156	2	199	547
Volumen futuro (vph)	63	39	13	70	18	485	4	924	156	2	199	547
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110	140		240		295	
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1	1		0		1	
Longitud del cono (pies)	100			25			25				100	
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95
Frt		0,962				0,850		0,975				0,990
Flt protegido	0,950				0,964		0,950				0,950	
Flujo saturado (prot)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Flt Permitido	0,950				0,964		0,950				0,950	
Caudal saturado (perm)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí			Sí			
Flujo saturado (RTOR)		13				460		26				11
Velocidad de enlace (mph)		25			25			45				45
Distancia de enlace (pies)		311			498			800				627
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6			12,1				9,5
Factor de hora punta	0,81	0,55	0,55	0,65	0,47	0,89	1,00	0,98	0,83	0,25	0,88	0,88
Vehículos pesados (%)	5	5	5	2	2	2	1	1	1	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	78	71	24	108	38	545	4	943	188	8	226	622
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	78	95	0	0	146	545	4	1131	0	0	234	668
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12			12				12
Desplazamiento del enlace (pies)		0			0			0				0
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16			16				16
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda	A través
Detector delantero (pies)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94			94				94
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6			6				6
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0			0,0				0
Tipo de giro	División	N/A		División	N/A	Libre	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Fases protegidas	4	4		8	8		5	2		1	1	6

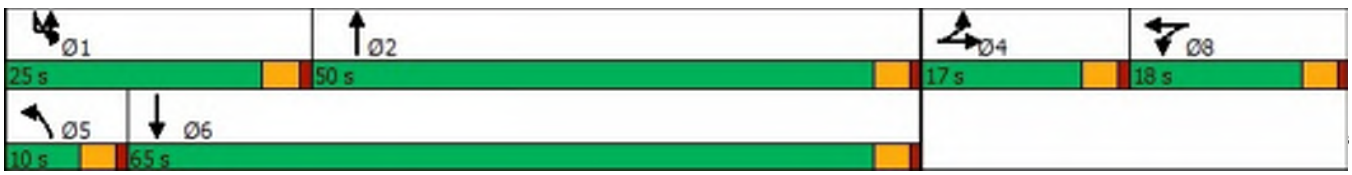
Grupo Lane	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico	
(vehículos por hora)	23
Volumen futuro (vph)	23
Flujo ideal (vphpl)	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0
Carriles de almacenamiento	0
Longitud de la zona de reducción (pies)	
Factor de utilización del carril	0,95
Frt	
Flt protegido	
Caudal saturado (prot)	0
Filtro permitido	
Flujo saturado (perm)	0
Giro a la derecha en rojo	Sí
Flujo saturado (RTOR)	
Velocidad de enlace (mph)	
Distancia del enlace (pies)	
Tiempo de viaje (s)	
Factor de hora punta	0,50
Vehículos pesados (%)	2
Flujo ajustado (vph)	46
Tráfico en carril compartido (%)	
Flujo del grupo de carriles (vph)	0
Entrar en intersección bloqueada	No
Alineación del carril	Derecha
Ancho de la mediana (pies)	
Desplazamiento del enlace (pies)	
Ancho del paso de peatones (pies)	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos	
Factor de avance	1,00
Velocidad de giro (mph)	9
Número de detectores	
Plantilla del detector	
Detector delantero (pies)	
Detector trasero (pies)	
Posición del detector 1 (pies)	
Tamaño del detector 1 (pies)	
Tipo del detector 1	
Canal del detector 1	
Extensión del detector 1 (s)	
Cola del detector 1 (s)	
Detector 1 Retardo (s)	
Posición del detector 2 (pies)	
Tamaño del detector 2 (pies)	
Tipo del detector 2	
Canal del detector 2	
Extensión del detector 2 (s)	
Tipo de giro	
Fases protegidas	

Carriles, volúmenes, tiempos 121:

16/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0
Total de divisiones (s)	17,0	17,0		18,0	18,0		10,0	50,0		25,0	25,0	65,0
Total dividido (%)	15,5	15,5		16,4	16,4		9,1	45,5		22,7	22,7	59,1
Máximo verde (s)	13,0	13,0		14,0	14,0		6,0	46,0		21,0	21,0	61,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0			0,0	0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0		4,0	4,0			4,0	4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelante		Retraso	Retraso		Advance	Retraso		Advance	Advance	Retraso
¿Optimizar el avance y el retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max		Max	Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	13,0	13,0			14,0	110,0	6,0	46,0			21,0	61,0
Relación g/C activada	0,12	0,12			0,13	1,00	0,05	0,42			0,19	0,55
Relación v/c	0,38	0,44			0,64	0,34	0,04	0,77			0,69	0,34
Retraso de control	51,0	45,8			59,4	0,6	50,2	31,1			53,5	13,8
Retraso en la cola	0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
Retraso total	51,0	45,8			59,4	0,6	50,2	31,1			53,5	13,8
LOS	D	D			E	A	D	C			D	E
Retraso de aproximación		48,1			13,0			31,1				24,1
LOS de aproximación		D			B			C				C
Longitud de la cola 50 (pies)	52	54			99	0	3	345			155	127
Longitud de la cola 95.º (pies)	89	60			82	0	15	431			236	161
Distribución de enlaces internos (pies)		231			418			720				547
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110	140				295	
Capacidad de la base (vph)	203	217			228	1583	97	1472			337	1948
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0	0	0			0	0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0	0	0			0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0	0	0			0	0
Relación v/c reducida	0,38	0,44			0,64	0,34	0,04	0,77			0,69	0,34

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Longitud del ciclo: 110			
Duración del ciclo activado: 110			
Ciclo natural: 55			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,77			
Retardo de la señal en la intersección: 25,6		Nivel de servicio en la intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 63,1 %		Nivel de servicio ICU B	
Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases:	121:		

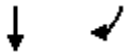


Grupo de carriles	SBR
Fases permitidas	
Fase del detector	
Fase de conmutación	
Mínimo inicial (s)	
División mínima (s)	
División total (s)	
División total (%)	
Tiempo verde máximo (s)	
Tiempo amarillo (s)	
Tiempo totalmente rojo (s)	
Ajuste de tiempo perdido (s)	
Tiempo total perdido (s)	
Advance/Retraso	
¿Optimizar avance/retraso?	
Extensión del vehículo (s)	
Activo Efectivo Verde (s)	
Relación g/C accionada	
Relación v/c	
Retardo de control	
Retraso de cola	
Retraso total	
LOS	
Retraso de aproximación	
LOS de aproximación	
Longitud de la cola 50 (pies)	
Longitud de la cola 95.º (pies)	
Distancia entre enlaces internos (pies)	
Longitud del giro (pies)	
Reducción del límite de agotamiento	
Reducción del límite de rebose	
Reducción de la capacidad de almacenamiento	
Reducción de la relación v/c	
Resumen de intersecciones	

Carriles, volúmenes, tiempos 120:

17/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vehículos por hora)	23	27	20	73	23	287	1	14	737	103	1	297
Volumen futuro (vph)	23	27	20	73	23	287	1	14	737	103	1	297
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110		140		260		295
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1		1		0		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				25				85
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00
Frt		0,943				0,850			0,980			
Flt protegido	0,950				0,965			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1703	1690	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Flt Permitido	0,950				0,965			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	1703	1690	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		21				453			17			
Velocidad de enlace (mph)		25			25				45			
Distancia de enlace (pies)		311			498				800			
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6				12,1			
Factor de hora punta	0,69	0,59	0,71	0,59	0,50	0,63	0,25	0,46	0,93	0,83	0,25	0,79
Vehículos pesados (%)	6	6	6	2	2	2	1	1	1	1	2	2
Flujo ajustado (vph)	33	46	28	124	46	456	4	30	792	124	4	376
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	33	74	0	0	170	456	0	34	916	0	0	380
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0				0			
Tipo de giro	División	N/A		División	N/A	Libre	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Fases protegidas	4	4		8	8		5	5	2		1	1



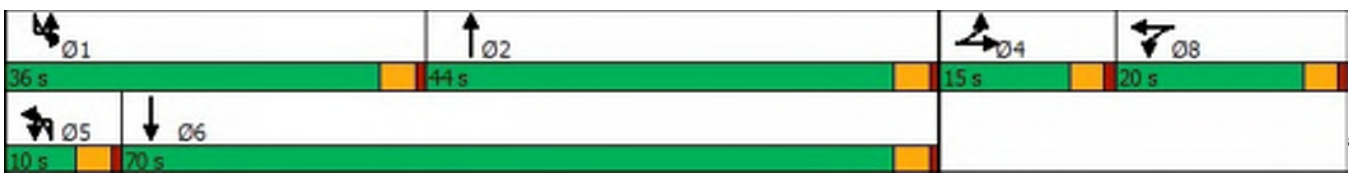
Grupo Lane	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	756	46
Volumen futuro (vph)	756	46
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		0
Carril de almacenamiento		0
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	0,95
Frt	0,991	
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3507	0
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3507	0
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)	9	
Velocidad de enlace (mph)	45	
Distancia de enlace (pies)	627	
Tiempo de recorrido (s)	9,5	
Factor de hora punta	0,92	0,90
Vehículos pesados (%)	2	2
Flujo ajustado (vph)	822	5
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	873	0
Entrar en una intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	
Plantilla del detector	A través	
Detector delantero (pies)	100	
Detector trasero (pies)	0	
Posición del detector 1 (pies)	0	
Tamaño del detector 1 (pies)	6	
Tipo del detector 1	Cl+Ex	
Canal del detector 1		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	
Detector 1 Cola (s)	0	
Detector 1 Retraso (s)	0	
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Detector de 2 canales		
Detector 2 Extender (s)	0,0	
Tipo de giro	NA	
Fases protegidas	6	

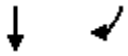
Carriles, volúmenes, tiempos 120:

17/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	15,0	15,0		20	20,0		10,0	10,0	44,0		36,0	36,0
Total dividido (%)	13,0	13,0		17,4	17,4		8,7	8,7 %	38,3 %		31,3	31,3
Máximo verde (s)	11,0	11,0		16,0	16,0		6,0	6,0	40,0		32,0	32,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelante		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	11,0	11,0			16,0	115,0		6,0	40,0			32,0
Relación g/C activada	0,10	0,10			0,14	1,00		0,05	0,35			0,28
Relación v/c	0,20	0,41			0,68	0,29		0,37	0,75			0,77
Retraso de control	51,3	43,4			61,8	0,5		64,1	36,9			50,2
Retraso en la cola	0	0			0,0	0,0		0,0	0,0			0,0
Retraso total	51,3	43,4			61,8	0,5		64,1	36,9			50,2
LOS	D	D			E	A		E	D			D
Retraso de aproximación		45,9			17,1				37,9			
LOS de aproximación		D			B				D			
Longitud de la cola 50.ª (pies)	23	37			121	0		25	306			259
Longitud de la cola 95.º (pies)	42	49			102	0		29	385			315
Distancia entre enlaces internos (pies)		231			418				720			
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110		140				295
Capacidad de la base (vph)	162	180			250	1583		93	1229			492
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0		0	0			0
Relación v/c reducida	0,20	0,41			0,68	0,29		0,37	0,75			0,77

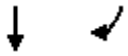
Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 115			
Duración del ciclo activado: 115			
Ciclo natural: 65			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,77			
Retraso de la señal en la intersección: 28,4		Nivel de servicio en la intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 62,1 %		Nivel de servicio ICU B	
Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases:	120:		





Grupo de carriles	SBT	SBR
Fases permitidas		
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	9,0	
División total (s)	70,0	
División total (%)	60,9	
Máximo verde (s)	66,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo en rojo (s)	1,0	
Ajuste del tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Lag	
¿Optimizar el adelanto-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Activo Efectivo Verde (s)	66	
Relación g/C activada	0,57	
Relación v/c	0,43	
Retardo de control	14,6	
Retraso de cola	0,0	
Retraso total	14,6	
LOS	B	
Retraso de aproximación	25,4	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	180	
Longitud de la cola 95.º (pies)	227	
Distancia interna (pies)	547	
Longitud del muelle de giro (pies)		
Capacidad base (vph)	2016	
Reducción del límite de agotamiento	0	
Reducción de la tapa antiderrame	0	
Reducción del tapón de almacenamiento	0	
Reducción de la relación v/c	0,43	
Resumen de intersecciones		

Grupo Lane	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	41	22	6	39	25	208	1	7	567	46	1	239
Volumen futuro (vph)	41	22	6	39	25	208	1	7	567	46	1	239
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110		140		260		295
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1		1		0		1
Longitud del cono (pies)	25			25				25				85
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00
Frt		0,956				0,850			0,985			
Flt protegido	0,950				0,973			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1805	1816	0	0	1830	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Flt Permitido	0,950				0,973			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	1805	1816	0	0	1830	1599	0	1787	3521	0	0	1787
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		12				251			12			
Velocidad de enlace (mph)		25			25				45			
Distancia de enlace (pies)		311			498				800			
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6				12,1			
Factor de hora punta	0,71	0,75	0,50	0,75	0,60	0,83	0,25	0,50	0,94	0,71	0,25	0,86
Vehículos pesados (%)	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Flujo ajustado (vph)	58	29	12	52	42	251	4	14	603	65	4	278
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	58	41	0	0	94	251	0	18	668	0	0	282
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo del detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0				0			
Tipo de giro	División	N/A		División	NA	Gratis	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Fases protegidas	4	4		8	8		5	5	2		1	1



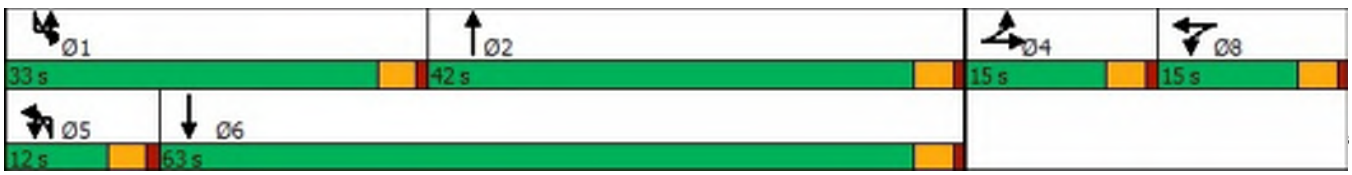
Grupo Lane	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	765	35
Volumen futuro (vph)	765	35
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		0
Carril de almacenamiento		0
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	0,95
Frt	0,991	
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3542	0
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3542	0
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)	10	
Velocidad de enlace (mph)	45	
Distancia de enlace (pies)	627	
Tiempo de recorrido (s)	9,5	
Factor de hora punta	0,87	0,61
Vehículos pesados (%)	1	1
Flujo ajustado (vph)	879	5
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	936	0
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,0	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	
Plantilla del detector	A través	
Detector delantero (pies)	100	
Detector trasero (pies)	0	
Posición del detector 1 (pies)	0	
Tamaño del detector 1 (pies)	6	
Tipo del detector 1	CI+Ex	
Canal del detector 1		
Detector 1 Extender (s)	0,0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0	
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	CI+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	
Tipo de giro	NA	
Fases protegidas	6	

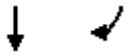
Carres, Volúmenes, Tiempos 121:

17/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	15,0	15,0		15,0	15,0		12,0	12,0	42,0		33,0	33,0
Total dividido (%)	14,3	14,3		14,3	14,3		11,4	11,4	40,0		31,4	31,4
Máximo verde (s)	11,0	11,0		11,0	11,0		8,0	8,0	38,0		29,0	29,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelante		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar el desfase?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	11,0	11,0			11,0	105,0		8,0	38,0			29,0
Relación g/C activada	0,10	0,10			0,10	1,00		0,08	0,36			0,28
Relación v/c	0,31	0,20			0,49	0,16		0,13	0,52			0,57
Retraso de control	48,3	35,9			53,8	0,2		47,8	27,6			38,1
Retraso en la cola	0	0			0,0	0,0		0,0	0,0			0,0
Retraso total	48,3	35,9			53,8	0,2		47,8	27,6			38,1
LOS	D	D			D	A		D	C			D
Retraso de aproximación		43,2			14,8				28,2			
Enfoque LOS		D			B				C			
Longitud de la cola 50.ª (pies)	37	18			61	0		12	180			163
Longitud de la cola 95.º (pies)	60	41			73	0		19	236			236
Distribución de enlaces internos (pies)		231			418				720			
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110		140				295
Capacidad de la base (vph)	189	200			191	1599		136	1281			493
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0		0	0			0
Relación v/c reducida	0,31	0,20			0,49	0,16		0,13	0,52			0,57

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 105			
Duración del ciclo activado: 105			
Ciclo natural: 55			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,57			
Retraso de la señal en la intersección: 22,6		Nivel de servicio en la intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 50,6 %		Nivel de servicio ICU A	
Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases:	121:		





Grupo de carriles	SBT	SBR
Fases permitidas		
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	9,0	
División total (s)	63,0	
División total (%)	60,0 %	
Máximo verde (s)	59,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	
Ajuste del tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Activo Efectivo Verde (s)	59	
Relación g/C activada	0,56	
Relación v/c	0,47	
Retardo de control	14,5	
Retraso de cola	0,0	
Retraso total	14,5	
LOS	B	
Retraso de aproximación	19,9	
LOS de aproximación	B	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	183	
Longitud de la cola 95.º (pies)	222	
Distancia interna (pies)	547	
Longitud del giro de la bahía (pies)		
Capacidad base (vph)	1994	
Reducción del límite de inanición	0	
Reducción de la tapa antiderrames	0	
Reducción del tapón de almacenamiento	0	
Reducción de la relación v/c	0,47	
Resumen de intersecciones		

Carriles, volúmenes, tiempos 127:

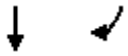
16/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	377	182	133	159	131	179	30	111	1110	226	1	179
Volumen futuro (vph)	377	182	133	159	131	179	30	111	1110	226	1	179
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250		160		235		150
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				95				25
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta					1,00							
Frt		0,937			0,942					0,850		
Flt protegido	0,950				0,984			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	3467	1770	0	0	3313	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Flt Permitido	0,950				0,984			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	3467	1770	0	0	3310	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		32			92					137		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				50			
Distancia de enlace (pies)		594			594				463			
Tiempo de recorrido (s)		16,2			16,2				6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)				2								
Factor de hora punta	0,93	0,86	0,87	0,86	0,84	0,84	0,59	0,77	0,92	0,88	0,25	0,72
Vehículos pesados (%)	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	3	3
Flujo ajustado (vph)	405	212	153	185	156	213	51	144	1207	257	4	249
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	405	365	0	0	554	0	0	195	1207	257	0	253
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6				6			
Tipo del detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0				0,0			

Grupo de carriles	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	470	184
Volumen futuro (vph)	470	184
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carriles de almacenamiento		1
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de peatones y bicicletas		
Frt		0,850
Flt Protegido		
Flujo saturado (prot)	3505	1568
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3505	1568
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)		149
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	544	
Tiempo de viaje (s)	7,4	
Conflicto peatonal (n.º/hora)		
Factor de hora punta	0,91	0,80
Vehículos pesados (%)	3	3
Flujo ajustado (vph)	516	230
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	516	230
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Plantilla del detector	A través	Derecha
Detector delantero (pies)	100	20
Detector trasero (pies)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	5	2		1	1
Fases permitidas		4!								Libre		
Fase del detector	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	8,0	8,0		8,0	8,0		7,0	7,0	10,0		7,0	7,0
División mínima (s)	22,0	22,0		12,0	12,0		22,0	22,0	22,0		11,0	11,0
Total dividido (s)	25,0	59,0		34,0	34,0		29,0	29,0	54,0		22,0	22,0
Total dividido (%)	18,5	43,7		25,2	25,2		21,5	21,5	40,0		16,3	16,3
Máximo verde (s)	21,0	55,0		30,0	30,0		25,0	25,0	50,0		18,0	18,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)		7,0							7,0			
Flash No caminar (s)		11							11,0			
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0							0			
Act Effct Green (s)	21	55			30,0			25	50	135,0		18,0
Relación g/C activada	0,16	0,41			0,22			0,19	0,37	1,00		0,13
Relación v/c	0,75	0,49			0,69			0,59	0,91	0,16		1,09
Retraso de control	64,2	29,6			44,9			58,6	51,8	0,2		137,3
Retraso en la cola	0	0,0			0,0			0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	64,2	29,6			44,9			58,6	51,8	0,2		137,3
LOS	E	C			D			E	D	A		F
Retraso de aproximación		47,8			44,9				44,6			
LOS de aproximación		D			D				D			
Longitud de la cola 50.º (pies)	177	214			198			158	526	0		~248
Longitud de la cola 95.º (pies)	235	289			239			202	N.º 661	0		N.º 295
Distribución de enlaces internos (pies)		514			514				383			
Longitud de la bahía de giro (pies)								160		235		150
Capacidad de la base (vph)	539	740			807			330	1323	1599		233
Reducción del límite de inanición	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0			0	0	0		0
Relación v/c reducida	0,75	0,49			0,69			0,59	0,91	0,16		1,09

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 135			
Duración del ciclo activado: 135			
Ciclo natural: 90			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 1,09			
Retraso de la señal en la intersección: 47,8		LOS de intersección: D	
Capacidad de uso de la intersección: 85,7 %		Nivel de servicio de la UCI E	



Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	10,0	
División mínima (s)	22,0	
División total (s)	47,0	
División total (%)	34,8	
Máximo verde (s)	43,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo todo rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de marcha (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11,0	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Efecto Verde (s)	43	135,0
Relación g/C activada	0,32	1,0
Relación v/c	0,46	0,15
Retardo de control	38,4	0,2
Retraso de cola	0,0	0,0
Retraso total	38,4	0
LOS	D	A
Retraso de aproximación	54,7	
LOS de aproximación	D	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	190	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	245	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	464	
Longitud del giro (pies)		140
Capacidad de base (vph)	1116	1568
Reducción de la capacidad de agotamiento	0	0
Reducción del tapón antiderrames	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Reducción de la relación v/c	0,46	0,15

Resumen de intersecciones

Periodo de análisis (min) 15

~ El volumen excede la capacidad, la cola es teóricamente infinita.

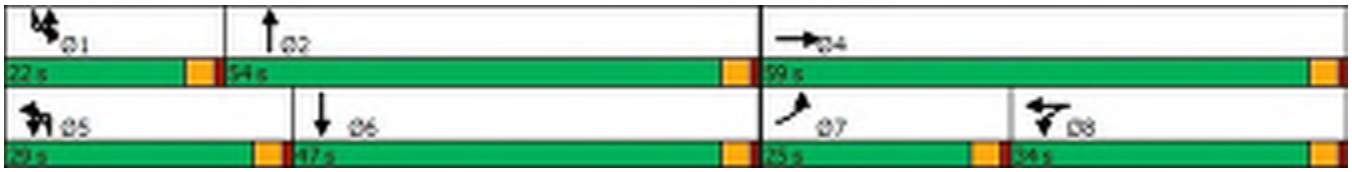
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

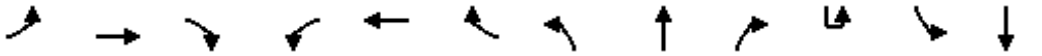
! Conflicto de fase entre grupos de carriles. Divisiones y fases:

127:



Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	422	248	213	126	199	232	125	747	162	7	257	813
Volumen futuro (vph)	422	248	213	126	199	232	125	747	162	7	257	813
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250	160		235		150	
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1	1		1		1	
Longitud de la conicidad (pies)	25			25			95				25	
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95
Factor bicicleta					1,00							
Frt		0,931			0,937				0,850			
Flt protegido	0,950				0,989		0,950				0,950	
Flujo saturado (prot)	3467	1743	0	0	3312	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Flt Permitido	0,950				0,989		0,950				0,950	
Caudal saturado (perm)	3467	1743	0	0	3311	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí			Sí			
Flujo saturado (RTOR)		39			120				121			
Velocidad de enlace (mph)		25			25			50				50
Distancia de enlace (pies)		634			645			464				544
Tiempo de recorrido (s)		17,3			17,6			6,3				7,4
Conflicto peatonal (n.º/hora)				1								
Factor de hora punta	0,98	0,83	0,84	0,87	0,85	0,85	0,86	0,85	0,77	0,58	0,95	0,92
Vehículos pesados (%)	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	431	299	254	145	234	273	145	879	210	12	271	884
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	431	553	0	0	652	0	145	879	210	0	283	884
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24			12				12
Desviación del enlace (pies)		0			0			0				0
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16			16				16
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Número de detectores	1	2		1	2		1	2	1	1	1	2
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través		Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda	A través
Detector delantero (pies)	20	100		20	100		20	100	20	20	20	100
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	6	20	20	20	6
Detector 1 Tipo	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94			94				94
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6			6				6
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0			0,0				0,0

Grupo de carriles	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico	
(vph)	383
Volumen futuro (vph)	383
Flujo ideal (vphpl)	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	140
Carril de almacenamiento	1
Longitud de la zona de reducción (pies)	
Factor de utilización del carril	1,00
Factor de bicicletas	
Frt	0,850
Fleta protegida	
Flujo saturado (prot)	1583
Filtro permitido	
Flujo saturado (perm)	1583
Giro a la derecha en rojo	Sí
Flujo saturado (RTOR)	155
Velocidad de enlace (mph)	
Distancia del enlace (pies)	
Tiempo de recorrido (s)	
Conflicto peatones (n.º/h)	
Factor hora punta	0,90
Vehículos pesados (%)	2
Flujo ajustado (vph)	426
Tráfico en carril compartido (%)	
Flujo del grupo de carriles (vph)	426
Entrar en intersección bloqueada	No
Alineación del carril	Derecha
Ancho de la mediana (pies)	
Desplazamiento del enlace (pies)	
Ancho del paso de peatones (pies)	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos	
Factor de avance	1,00
Velocidad de giro (mph)	9
Número de detectores	1
Plantilla del detector	Derecha
Detector principal (pies)	20
Detector trasero (pies)	0
Posición del detector 1 (pies)	0
Tamaño del detector 1 (pies)	20
Tipo del detector 1	CI+Ex
Canal del detector 1	
Extensión del detector 1 (s)	0,0
Detector 1 Cola (s)	0
Detector 1 Retraso (s)	0
Posición del detector 2 (pies)	
Tamaño del detector 2 (pies)	
Tipo del detector 2	
Canal del detector 2	
Extensión del detector 2 (s)	



Grupo Lane	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	NA	Libre	Prot	Prot	NA
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	2		1	1	6
Fases permitidas		4							Libre			
Fase del detector	7	4		8	8		5	2		1	1	6
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	22,0		9,0	9,0		9,0	22,0		9,0	9,0	22,0
Total de divisiones (s)	31,0	66,0		35,0	35,0		25,0	45,0		29,0	29,0	49,0
Total dividido (%)	22,1	47,1		25,0	25,0		17,9	32,1		20,7	20,7	35,0
Máximo verde (s)	27,0	62,0		31,0	31,0		21,0	41,0		25,0	25,0	45,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0			0,0	0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0		4,0	4,0			4,0	4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Advance	Retraso		Advance	Advance	Retraso
¿Optimizar el avance y el retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max		Max	Max	Max
Tiempo de caminata (s)		7,0						7,0				7,0
Flash No caminar (s)		11,0						11,0				11,0
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0						0				0
Act Efecto Verde (s)	27,0	62,0			31,0		21	41,0	140,0		25,0	45,0
Relación g/C activada	0,19	0,44			0,22		0,15	0,29	1,00		0,18	0,32
Relación v/c	0,65	0,70			0,79		0,55	0,85	0,13		0,90	0,78
Retraso de control	57,2	34,7			49,6		63,7	55,6	0,2		86,1	48,6
Retraso en la cola	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retraso total	57,2	34,7			49,6		63,7	55,6	0,2		86,1	48,6
LOS	E	C			D		E	E	A		F	D
Retraso de aproximación		44,6			49,6			47,1				42,4
LOS de aproximación		D			D			D				D
Longitud de la cola 50 (pies)	188	374			246		124	397	0		255	383
Longitud de la cola 95.º (pies)	247	451			294		188	445	0		#421	465
Distribución interna de enlaces (pies)		554			565			384				464
Longitud de la bahía de giro (pies)							160		235		150	
Capacidad de la base (vph)	668	793			826		265	1036	1583		316	1137
Reducción del límite de inanición	0	0			0		0	0	0		0	0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0		0	0	0		0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0		0	0	0		0	0
Relación v/c reducida	0,65	0,70			0,79		0,55	0,85	0,13		0,90	0,78

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Longitud del ciclo: 140			
Longitud del ciclo accionado: 140			
Ciclo natural: 80			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,90			
Retraso de la señal en la intersección: 45,2		LOS de intersección: D	
Utilización de la capacidad de la intersección: 91,3 %		Nivel de servicio ICU F	

Grupo de carriles	SBR
Tipo de giro	Libre
Fases protegidas	
Fases permitidas	Libre
Fase del detector	
Fase de conmutación	
Mínimo inicial (s)	
División mínima (s)	
División total (s)	
División total (%)	
Máximo verde (s)	
Tiempo amarillo (s)	
Tiempo todo rojo (s)	
Tiempo perdido ajustado (s)	
Tiempo total perdido (s)	
Advance/Retraso	
¿Optimizar ventaja/retraso?	
Extensión del vehículo (s)	
Modo de recuperación	
Tiempo de caminata (s)	
No cruzar (s)	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	
Activo Efectivo Verde (s)	140,0
Relación g/C activada	1,00
Relación v/c	0,27
Retardo de control	0,4
Retraso de cola	0,0
Retraso total	0,4
LOS	A
Retraso de aproximación	
LOS de aproximación	
Longitud de la cola 50.º (pies)	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	0
Distancia entre enlaces internos (pies)	
Longitud del giro (pies)	140
Capacidad base (vph)	1583
Reducción del límite de inanición	0
Reducción de la tapa antiderrames	0
Reducción del límite de almacenamiento	0
Reducción de la relación v/c	0,27
Resumen de intersecciones	

Período de análisis (min) 15

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

! Conflicto de fase entre grupos de carriles. Divisiones y fases:

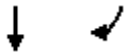
126:

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vehículos por hora)	238	117	161	105	123	204	2	106	649	99	4	246
Volumen futuro (vph)	238	117	161	105	123	204	2	106	649	99	4	246
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250		160		235		150
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				95				25
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta					1,00			1,00				
Frt		0,913			0,932					0,850		
Flt protegido	0,950				0,986			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	3467	1727	0	0	3285	0	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitido	0,950				0,986			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	3467	1727	0	0	3283	0	0	1785	3574	1599	0	1787
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		67			151					148		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				50			
Distancia de enlace (pies)		640			1062				463			
Tiempo de recorrido (s)		17,5			29,0				6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)				1				2				
Factor de hora punta	0,87	0,87	0,87	0,68	0,91	0,86	0,50	0,80	0,89	0,75	0,50	0,93
Vehículos pesados (%)	1	1	0	1	1	1	1 %	1 %	1	1	1	1
Flujo ajustado (vph)	274	134	185	154	135	237	4	133	729	132	8	265
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	274	319	0	0	526	0	0	137	729	132	0	273
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Plantilla del detector	Izquierda	A través		Izquierda	A través		Izquierda	Izquierda	A través	Derecha	Izquierda	Izquierda
Detector delantero (pies)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Detector de arrastre (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector de 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo de detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0				0,0			

Grupo de carriles	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		
(vph)	807	402
Volumen futuro (vph)	807	402
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carril de almacenamiento		1
Longitud de la conicidad (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de uso de bicicletas		
Frt		0,850
Flt Protegido		
Flujo saturado (prot)	3574	1599
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3574	1599
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)		174
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	544	
Tiempo de recorrido (s)	7,4	
Conflicto peatonal (n.º/h)		
Factor de hora punta	0,94	0,97
Vehículos pesados (%)	1	1
Flujo ajustado (vph)	859	414
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	859	414
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desplazamiento del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Plantilla del detector	A través	Derecha
Detector delantero (pies)	100	20
Detector trasero (pies)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 Canal		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Detector 2 Extender (s)	0,0	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	5	2		1	1
Fases permitidas		4!								Libre		
Fase del detector	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	22,0		9,0	9,0		9,0	9,0	22,0		9,0	9,0
Total de divisiones (s)	25,0	55,0		30,0	30,0		20,0	20,0	40,0		30,0	30
Total dividido (%)	20	44		24	24		16	16,0	32,0		24,0	24,0
Máximo verde (s)	21,0	51,0		26,0	26,0		16,0	16,0	36,0		26,0	26,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Adelantamiento	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máximo	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)		7,0							7,0			
Flash No caminar (s)		11							11			
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0							0			
Act Effct Green (s)	21	51,0			26,0			16	36	125,0		26,0
Relación g/C actuada	0,17	0,41			0,21			0,13	0,29	1,00		0,21
Relación v/c	0,47	0,43			0,66			0,60	0,71	0,08		0,74
Retraso de control	50	22,7			36,3			63,4	44,3	0,1		59,3
Retraso en la cola	0	0,0			0,0			0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	50	22,7			36,3			63,4	44,3	0,1		59,3
LOS	D	C			D			E	D	A		E
Retraso de aproximación		35,3			36,3				41,1			
LOS de aproximación		D			D				D			
Longitud de la cola 50 (pies)	104	143			147			106	277	0		208
Longitud de la cola 95.º (pies)	143	213			210			154	344	0		N.º 314
Distribución interna de enlaces (pies)		560			982				383			
Longitud de la bahía de giro (pies)								160		235		150
Capacidad de la base (vph)	582	744			802			228	1029	1599		371
Reducción del límite de inanición	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0			0	0	0		0
Relación v/c reducida	0,47	0,43			0,66			0,60	0,71	0,08		0,74

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 125			
Longitud del ciclo accionado: 125			
Ciclo natural: 60			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,74			
Retardo de la señal en la intersección: 35,0		LOS de intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 74,2 %		Nivel de servicio ICU D	



Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	22,0	
División total (s)	50,0	
División total (%)	40,0 %	
Máximo verde (s)	46,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo todo rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de marcha (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Effct Green (s)	46	125,0
Relación g/C activada	0,37	1,0
Relación v/c	0,65	0,26
Retardo de control	35,7	0,4
Retraso de cola	0	0
Retraso total	35,7	0
LOS	D	A
Retraso de aproximación	30,4	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	301	0
Longitud de la cola 95.ª (pies)	373	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	464	
Longitud del giro (pies)		140
Capacidad de base (vph)	1315	1599
Reducción de la capacidad de agotamiento	0	0
Reducción del límite de retorno	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Reducción de la relación v/c	0,65	0,26

Resumen de intersecciones

Periodo de análisis (min) 15

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

! Conflicto de fase entre grupos de carriles. Divisiones y fases:

127:

Intersección	
Retardo interno, s/veh	6

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR		NBL	NBT	NBR		SBL	SBT	SBR		NEL	NER	
Configuraciones de carril																		
Volumen de tráfico, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	161	3				
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
RT Canalizado	-	-	-	-	-	Ninguno	-	-	Ninguno	-	-	-	-	-				
Vehículos en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-				
Factor de hora punta	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50				
Vehículos pesados, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0				
Movimiento Flujo	0	0	0	0	12	12	0	12	0	4	4	0	227	6				

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	250	12	230	0	0	12	0	0	149	117	
Etapa 1	-	12	-	-	-	-	-	-	-	125	-	
Etapa 2	-	238	-	-	-	-	-	-	-	24	-	
Carretera crítica	-	6,5	6,2	4,12	-	-	4,12	-	-	7,1	6,2	
Carretera crítica, fase 1	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Carretera crítica, etapa 2	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6.1	-	
Autopista de seguimiento	-	4	3,3	2,218	-	-	2,218	-	-	3,5	3,3	
Maniobra Pot Cap-1	0	656	1074	1338	-	-	1607	-	-	824	941	
Etapa 1	0	890	-	-	-	-	-	-	-	884	-	
Etapa 2	0	712	-	-	-	-	-	-	-	999	-	
Pelotón bloqueado, %					-	-		-	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	654	1074	1338	-	-	1607	-	-	802	941	
Mov Cap-2 Maniobra	-	654	-	-	-	-	-	-	-	802	-	
Etapa 1	-	890	-	-	-	-	-	-	-	884	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	9,6	0	0,1	11,8
HCM LOS	A			B

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1		SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	760	1338	-	-	814	1607	-	-
Relación V/C de HCM Lane	0,306	-	-	-	0,03	0,002	-	-
Retraso de control HCM (s)	11,8	0	-	-	9,6	7,2	0	-
HCM Carril LOS	B	A	-	-	A	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1,3	0	-	-	0,1	0	-	-

Intersección	
Retardo interno, s/vehículo	6,1

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR		NBL	NBT	NBR		SBL	SBT	SBR		NEL	NER	
Configuraciones de carril																		
Volumen de tráfico, veh/h	0	0	0	0	9	2	8	1	1	2	4	0	169	4
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RT Canalizado	-	-	-	-	- Ninguno		-	- Ninguno		-	-	-	-	-
Vehículo en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Movimiento Flujo	0	0	0	0	24	4	16	4	4	4	12	0	204	11

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Total	276	279	6	233	0	0	8	0	0	183	123	
Etapa 1	38	38	-	-	-	-	-	-	-	131	-	
Carretera crítica	7,1	6,5	6,2	4,1	-	-	4,12	-	-	7,1	6,25	
Carretera crítica, fase 2	6,1	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	
Tapa de olla-1 Maniobra	680	632	1083	1346			-	-		-	-	783	920
Etapa 2	770	710	-	-	-	-	-	-	-	966	-	
Mov Cap-1 Maniobra	517	623	1083	1346			-	-	1612		-	-	749	920
Etapa 1	970	857	-	-	-	-	-	-	-	866	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	10,7	5,1	0,1	12,2

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1		SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	714	1346	-	-	664	1612	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,3	0,012	-		- 0,042	0,002	-	-
Retraso de control HCM (s)	12,2	7,7	0	-	10,7	7,2	0	-
HCM Carril LOS	B	A	A	-	B	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1,3	0	-	-	0,1	0	-	-

Intersección	
Retardo interno, s/vehículo	5,5

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Configuraciones de carriles														
Volumen de tráfico, vehículos/hora	0	0	0	0	4	2	8	5	0	5	4	0	147	2
Conflictos pediátricos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RT Canalizado	-	-	-	-	- Ninguno		-	- Ninguno		-	-	-	-	-
Vehículos en almacenamiento mediano, n.º	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Movimiento Flujo	0	0	0	0	11	4	16	20	0	10	12	0	177	5

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	306	20	234	0	0	20	0	0	203	123	
Etapa 1	-	52	-	-	-	-	-	-	-	143	-	
Carretera crítica	-	6,5	6,2	4,1	-	-	4,12	-	-	7,1	6,25	
Carretera crítica, fase 2	-	5,5	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	
Maniobra Pot Cap-1	0	611	1064	1345	-	-	1596	-	-	759	920	
Etapa 2	0	701	-	-	-	-	-	-	-	957	-	
Mov Cap-1 Maniobra	-	599	1064	1345	-	-	1596	-	-	735	920	
Etapa 1	-	846	-	-	-	-	-	-	-	855	-	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	10,4	3,4	0,3	12,1

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1	SBL	SBT	SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	687	1345	-	- 681	1596	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,265	0,012	-	- 0,021	0,006	-	-
Retraso de control HCM (s)	12,1	7,7	0	- 10,4	7,3	0	-
HCM Carril LOS	B	A	A	- B	A	A	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	1,1	0	-	- 0,1	0	-	-

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

17/05/2024

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico											
(vehículos/hora)	0	20	0	0	0	0	585	0	151	142	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	20	0	0	0	0	585	0	151	142	0
Control de señales		Parada			Parada		Libre			Libre	
Calificación		0			0		0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,68	0,92	0,86	0,25	0,92	0,88	0,92	0,70	0,92	0,92
Caudal por hora (vph)	0	29	0	0	0	0	665	0	216	154	0
Peatones											
Ancho del carril (pies)											
Velocidad de marcha (pies/s)											
Porcentaje de obstrucción											
Giro a la derecha (vehículo)											
Tipo de mediana							Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)											
Señal ascendente (pies)											
pX, pelotón desbloqueado											
vC, volumen conflictivo	1484	1484	154	1498	1484	0	154				
vC1, volumen conf. etapa 1											
vC2, volumen conf. etapa 2											
vCu, volumen sin bloquear	1484	1484	154	1498	1484	0	154				
tC, simple (s)	7,1	*4,5	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1				
tC, 2 etapas (s)											
tF (s)	3,5	*2,5	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2				
%libre de la cola p0	100	85	100	100	100	100	54				
Capacidad en cM (vehículos/hora)	65	193	892	57	67	1085	1433				

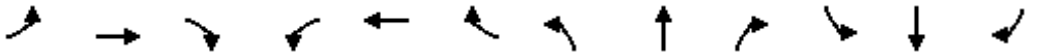
Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SO 1
Volumen total	29	665	216	154
Volumen restante	0	665	0	0
Volumen derecho	0	0	216	0
cSH	193	1433	1700	1700
Volumen a capacidad	0,15	0,46	0,13	0,09
Longitud de la cola 95.º (pies)	13	63	0	0
Retraso de control (s)	26,9	9,7	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	D	A		
Retraso de aproximación (s)	26,9	7,3		0
LOS de aproximación	D			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6,8	
Utilización de la capacidad de la intersección		53	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

16/05/2024



Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico												
(vehículos/hora)	0	48	0	0	0	0	433	0	134	0	139	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	48	0	0	0	0	433	0	134	0	139	0
Control de señales		Parada			Detener			Libre			Libre	
Calificación		0			0			0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,83	0,92	0,92	0,92	0,92	0,86	0,92	0,80	0,92	0,71	0,92
Caudal por hora (vph)	0	58	0	0	0	0	503	0	168	0	196	0
Peatones												
Ancho del carril (pies)												
Velocidad de desplazamiento (pies/segundo)												
Porcentaje de bloqueo												
Giro a la derecha (veh)												
Tipo de mediana								Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)												
Señal ascendente (pies)												
pX, pelotón desbloqueado												
vC, volumen conflictivo	1202	1202	196	1231	1202	0	196			0		
vC1, volumen conf. etapa 1												
vC2, volumen conf. etapa 2												
vCu, volumen sin bloquear	1202	1202	196	1231	1202	0	196			0		
tC, simple (s)	7,1	*4,8	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1			4,1		
tC, 2 etapas (s)												
tF (s)	3,5	*3,0	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2			2,2		
%libre de la cola p0	100	76	100	100	100	100	63			100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	115	242	845	91	117	1085	1371			1623		

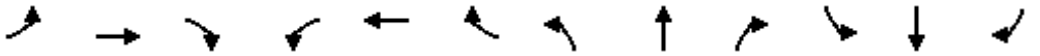
Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volumen total	58	503	168	196
Volumen restante	0	503	0	0
Volumen derecho	0	0	168	0
cSH	242	1371	1700	1700
Volumen a capacidad	0,24	0,37	0,10	0,12
Longitud de la cola 95.º (pies)	23	43	0	0
Retraso de control (s)	24,5	9,1	0,0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	C	A		
Retraso de aproximación (s)	24,5	6,9		0,0
LOS de aproximación	C			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6,5	
Utilización de la capacidad de la intersección		44	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

16/05/2024



Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico		↑					↖		↗		↑	
(vehículos/hora)	0	47	0	0	0	0	456	0	123	0	135	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	47	0	0	0	0	456	0	123	0	135	0
Control de señales		Parada			Detener			Libre			Libre	
Calificación		0			0			0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,83	0,92	0,71	0,92	0,92	0,86	0,92	0,80	0,92	0,71	0,92
Caudal por hora (vph)	0	57	0	0	0	0	530	0	154	0	190	0
Peatones												
Ancho del carril (pies)												
Velocidad de marcha (pies/s)												
Porcentaje de bloqueo												
Curva de giro a la derecha (veh)												
Tipo de mediana								Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)												
Señal ascendente (pies)												
pX, pelotón desbloqueado												
vC, volumen conflictivo	1250	1250	190	1278	1250	0	190			0		
vC1, volumen conf. etapa 1												
vC2, volumen de conf. etapa 2												
vCu, volumen sin bloquear	1250	1250	190	1278	1250	0	190			0		
tC, simple (s)	7,1	*4,5	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1			4,1		
tC, 2 etapas (s)												
tF (s)	3,5	*3,0	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2			2,2		
%libre de la cola p0	100	77	100	100	100	100	62			100		
Capacidad en cM (vehículos/hora)	105	249	852	84	106	1085	1378			1623		

Dirección, carril n.º	EB 1	NB 1	NB 2	SB 1
Volumen total	57	530	154	190
Volumen restante	0	530	0	0
Volumen derecho	0	0	154	0
cSH	249	1378	1700	1700
Volumen a capacidad	0,23	0,38	0,09	0,11
Longitud de la cola 95.º (pies)	21	46	0	0
Retraso de control (s)	23,7	9,2	0,0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	C	A		
Retraso de aproximación (s)	23,7	7,2		0,0
LOS de aproximación	C			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			6,7	
Capacidad de utilización de intersecciones		45,7	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de capacidad de intersecciones sin semáforos de HCM 25:

28/01/2025

Movimiento	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vehículos/hora)	696	0	31	0	1	67	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	696	0	31	0	1	67	0
Control de señales	Gratis		Parada			Gratis	
Calificación	0		0			0	
Factor de hora punta	0,90	0,92	0,73	0,92	0,25	0,79	0,92
Caudal por hora (vph)	773	0	42	0	0	85	0
Peatones							
Ancho del carril (pies)							
Velocidad de marcha (pies/s)							
Porcentaje de obstrucción							
Giro a la derecha (veh)							
Tipo mediano	Ninguno					Ninguno	
Almacenamiento en la mediana veh)							
Señal ascendente (pies)							
pX, pelotón desbloqueado					0		
vC, volumen conflictivo	85		1631	85	0		
vC1, volumen de conf. etapa 1							
vC2, volumen conf. etapa 2							
vCu, volumen sin bloqueo	85		1631	85	0		
tC, simple (s)	4,1		*4,5	6,2	0,0		
tC, 2 etapas (s)							
tF (s)	2,2		*2,5	3,3	0,0		
%de cola libre p0	49		73	100	0		
Capacidad cM (vehículos/hora)	1518		154	974	0		

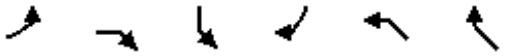
Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	773	42	85
Volumen restante	773	42	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1518	154	1700
Volumen a capacidad	0,51	0,27	0,05
Longitud de la cola 95.º (pies)	75	26	0
Retraso de control (s)	9,8	37,0	0
Nivel de servicio (LOS)	A	E	
Retraso de aproximación (s)	9,8	37,0	0,0
LOS de aproximación		E	

Resumen de intersección			
Retraso medio	10,1		
Utilización de la capacidad de la intersección	55,7	Nivel de servicio de la UCI	B
Período de análisis (min)	15		

* Valor introducido por el usuario

Análisis de capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 25:

28/01/2025



Movimiento	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico						
(vehículos/hora)	462	0	44	0	71	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	462	0	44	0	71	0
Control de señales	Gratis		Parada		Gratis	
Calificación	0		0		0	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,75	0,92	0,73	0,92
Caudal por hora (vph)	502	0	59	0	97	0
Peatones						
Ancho del carril (pies)						
Velocidad de marcha (pies/s)						
Porcentaje de bloqueo						
Curva de giro a la derecha (veh)						
Tipo de mediana	Ninguno				Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)						
Señal ascendente (pies)						
pX, pelotón desbloqueado						
vC, volumen conflictivo	97		1101	97		
vC1, volumen conflictivo en fase 1						
vC2, etapa 2 conf vol						
vCu, volumen desbloqueado	97		1101	97		
tC, único (s)	4,1		*5,0	6,2		
tC, 2 etapas (s)						
tF (s)	2,2		*3,0	3,3		
p0 %libre en cola	66		78	100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	1484		263	959		

Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	502	59	97
Volumen restante	502	59	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1484	263	1700
Volumen a capacidad	0,34	0,22	0,06
Longitud de la cola 95.º (pies)	38	21	0
Retraso de control (s)	8,7	22,6	0
Nivel de servicio (LOS)	A	C	
Retraso de aproximación (s)	8,7	22,6	0
LOS de aproximación		C	

Resumen de intersección			
Retraso medio	8,6		
Utilización de la capacidad de la intersección	42,9	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)	15		

* Valor introducido por el usuario

Análisis de capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 25:

28/01/2025

Movimiento	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vehículos/hora)	1	491	0	38	0	113	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	1	491	0	38	0	113	0
Control de señales		Gratis		Parada		Gratis	
Calificación		0		0		0	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,75	0,92	0,73	0,92
Caudal por hora (vph)	0	534	0	51	0	155	0
Peatones							
Ancho del carril (pies)							
Velocidad de marcha (pies/s)							
Porcentaje de bloqueo							
Curva de giro a la derecha (veh)							
Tipo de mediana		Ninguno				Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)							
Señal ascendente (pies)							
pX, pelotón desbloqueado	0						
vC, volumen conflictivo	0	155		1223	155		
vC1, volumen de conf. etapa 1							
vC2, volumen conf. etapa 2							
vCu, volumen sin bloqueo	0	155		1223	155		
tC, simple (s)	0,0	4,1		*4,5	6,2		
tC, 2 etapas (s)							
tF (s)	0,0	2,2		*3,0	3,3		
%libre de la cola p0	0	62		80	100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	0	1413		258	891		

Dirección, carril n.º	EB 1	SB 1	NW 1
Volumen total	534	51	155
Volumen restante	534	51	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1413	258	1700
Volumen a capacidad	0,38	0,20	0,09
Longitud de la cola 95.º (pies)	45	18	0
Retraso de control (s)	9,1	22,4	0
Nivel de servicio (LOS)	A	C	
Retraso en la aproximación (s)	9,1	22,4	0,0
LOS de aproximación		C	

Resumen de intersección			
Retraso medio	8,1		
Utilización de la capacidad de la intersección	46,9	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)	15		

* Valor introducido por el usuario

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	4,7
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	554	866	253
Caudal de demanda, veh/h	576	883	253
Vehículos en circulación, veh/h	206	176	486
Vehículos que salen, veh/h	176	563	152
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1.000
Retraso de aproximación, s/veh	7,5	1,4	9,9
LOS de aproximación	A	A	A

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Desvío	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1,000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	432	144	206	677	253
Capacidad del carril de entrada, veh/h	92	1976	948	1938	695
Entrada HV Factor de ajuste	0,962	0,962	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	416	138	202	664	253
Entrada de gorras, veh/h	885	1900	929	1900	695
Relación V/C	0,470	0,073	0,217	0,349	0,364
Retardo de control, s/veh	10,0	0,0	6,0	0,0	9,9
LOS	A	A	A	A	A
95.º percentil Cola, veh	3	0	1	2	2

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	7,1
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	692	620	304
Caudal de demanda, veh/h	706	633	304
Vehículos en circulación, veh/h	130	122	617
Vehículos que salen, veh/h	122	799	90
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/veh	9,5	1,0	14,1
LOS de aproximación	A	A	B

Carril	Izquierda	Desvío	Izquierda	Derivación	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1,000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	577	129	130	503	304
Carril de entrada, veh/h	992	1938	1000	1938	610
Entrada HV Factor de ajuste	0,980	0,980	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	566	126	127	493	304
Entrada de gorras, veh/h	973	1900	981	1900	610
Relación V/C	0,582	0,066	0,130	0,259	0,499
Retraso de control, s/vehículo	11,6	0,0	4,9	0,0	14,1
LOS	B	A	A	A	B
95.º percentil Cola, veh	4	0	0	1	3

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	7,9
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	789	660	197
Caudal de demanda, veh/h	797	673	197
Vehículos en circulación, veh/h	92	91	717
Vehículos que salen, veh/h	91	823	87
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales ilegales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/vehículo	12,9	0,6	11,9
Enfoque LOS	B	A	B

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Derivación	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1,000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	712	85	92	581	197
Carril de entrada, veh/h	1031	1919	1032	1938	552
Entrada HV Factor de ajuste	0,990	0,990	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	705	84	90	570	197
Entrada de gorras, veh/h	1020	1900	1011	1900	552
Relación V/C	0,691	0,044	0,089	0,300	0,357
Retraso de control, s/vehículo	14,5	0	4,4	0,0	11,9
LOS	B	A	A	A	B
95.º percentil Cola, veh	6	0	0	1	2

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	8,4

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	445	37	36	0	184	281
Volumen futuro, vehículos/hora	445	37	36	0	184	281
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	94	92	78	86	92
Vehículos pesados, %	6	6	2	2	4	4
Movimiento Flujo	484	39	39	0	214	305

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2	
Flujo conflictivo Todos	214	214		-	0
Etapa 1	214	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,46	6,26		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,46	-		-	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,554	3,354		-	-
Maniobra Pot Cap-1	765	816		-	-
Etapa 1	812	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	765	816		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	765	-		-	-
Etapa 1	812	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	16,8	0
HCM LOS	C	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	765	816	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,632	0,048	-	-
Retardo de control HCM (s)	17,4	9,6	-	-
HCM Carril LOS	C	A	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	4,6	0,2	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,3

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	347	38	49	0	225	300
Volumen futuro, vehículos/hora	347	38	49	0	225	300
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	53	92	81	92	92
Vehículos pesados, %	7	7	4	4	4	4
Movimiento Flujo	377	72	53	0	245	326

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2	
Flujo conflictivo Todos	245	245		-	0
Etapa 1	245	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,47	6,27		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,47	-		-	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,563	3,363		-	-
Maniobra Pot Cap-1	733	782		-	-
Etapa 1	784	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	733	782		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	733	-		-	-
Etapa 1	784	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	14,2	0
HCM LOS	B	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	733	782	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,515	0,092	-	-
Retardo de control HCM (s)	15	10,1	-	-
HCM Carril LOS	C	B	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	3	0,3	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,2

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	392	57	59	0	196	559
Volumen futuro, vehículos/hora	392	57	59	0	196	559
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0	-	-	100
Vehículo en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	-	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	95	83	75	94	88	90
Vehículos pesados, %	1	1	1	1	0	0
Movimiento Flujo	413	69	79	0	223	621

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2	
Flujo conflictivo Todos	223	223		-	0
Etapa 1	223	-		-	-
Etapa 2	0	-		-	-
Carretera crítica	6,41	6,21		-	-
Carretera crítica, fase 1	5,41	-		-	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-		-	-
Autopista de seguimiento	3,509	3,309		-	-
Maniobra Pot Cap-1	767	819		-	-
Etapa 1	816	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-
Mov Cap-1 Maniobra	767	819		-	-
Mov Cap-2 Maniobra	767	-		-	-
Etapa 1	816	-		-	-
Etapa 2	-	-		-	-

Enfoque	EB	SB
Retardo de control HCM, s	14,3	0
HCM LOS	B	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	767	819	-	-
Relación V/C del carril HCM	0,538	0,084	-	-
Retardo de control de HCM (s)	15	9,8	-	-
HCM Carril LOS	C	A	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	3,3	0,3	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	0,9

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	9	22	57	664	419	7
Volumen futuro, vehículos/hora	9	22	57	664	419	7
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	10	24	62	722	455	8

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1305	459	463	0	-	0
Etapa 1	459	-	-	-	-	-
Etapa 2	846	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, etapa 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Tapa de olla-1 Maniobra	177	602	1098	-	-	-
Etapa 1	636	-	-	-	-	-
Etapa 2	421	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	160	602	1098	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	160	-	-	-	-	-
Etapa 1	576	-	-	-	-	-
Etapa 2	421	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	17	0,7	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	1098	-	334	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,056	-	0,101	-	-
Retardo de control HCM (s)	8,5	0	17	-	-
HCM Lane LOS	A	A	C	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0,2	-	0,3	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	0,8

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	33	4	8	492	435	52
Volumen futuro, veh/h	33	4	8	492	435	52
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	36	4	9	535	473	57

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1055	502	530	0	-	0
Etapa 1	502	-	-	-	-	-
Etapa 2	553	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, fase 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Tapa de olla-1 Maniobra	250	569	1037	-	-	-
Etapa 1	608	-	-	-	-	-
Etapa 2	576	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	247	569	1037	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	247	-	-	-	-	-
Etapa 1	601	-	-	-	-	-
Etapa 2	576	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	21,1	0,1	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	1037	-	263	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,008	-	0,153	-	-
Retardo de control HCM (s)	8,5	0	21,1	-	-
HCM Carril LOS	A	A	C	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	0,5	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	0,4

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	15	6	2	549	608	53
Volumen futuro, veh/h	15	6	2	549	608	53
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	-	-	-
Veh en almacenamiento mediano,	N.º 0	-	-	0	0	-
Calificación, %	0	-	-	0	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	16	7	2	597	661	58

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1291	690	719	0	-	0
Etapa 1	690	-	-	-	-	-
Etapa 2	601	-	-	-	-	-
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12	-	-	-
Carretera crítica, etapa 1	5,42	-	-	-	-	-
Carretera crítica, fase 2	5,42	-	-	-	-	-
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218	-	-	-
Tapa de olla-1 Maniobra	180	445	882	-	-	-
Etapa 1	498	-	-	-	-	-
Etapa 2	547	-	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %				-	-	-
Mov Cap-1 Maniobra	179	445	882	-	-	-
Mov Cap-2 Maniobra	179	-	-	-	-	-
Etapa 1	497	-	-	-	-	-
Etapa 2	547	-	-	-	-	-

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	23,6	0	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1		SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	882	-	216	-	-
Relación V/C de la vía HCM	0,002	-	0,106	-	-
Retardo de control HCM (s)	9,1	0	23,6	-	-
HCM Carril LOS	A	A	C	-	-
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	0,3	-	-

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,7

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	362	0	277	202	310	148
Volumen futuro, vehículos/hora	362	0	277	202	310	148
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	393	0	301	220	337	161

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	301	301
Etapa 1	-	-	301	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	691	739
Etapa 1	-	-	751	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	691	739
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	691	-
Etapa 1	-	-	751	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	13,8
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	691	739
Relación V/C del carril HCM	-		- 0,488	0,218
Retardo de control HCM (s)	-	-	15,1	11,2
HCM Carril LOS	-	-	C	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	2,7	0,8

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,5

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	232	0	333	128	176	172
Volumen futuro, veh/h	232	0	333	128	176	172
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	252	0	362	139	191	187

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	362	362
Etapa 1	-	-	362	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	637	683
Etapa 1	-	-	704	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	637	683
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	637	-
Etapa 1	-	-	704	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	12,7
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR SBLn1	SBLn2	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	637	683
Relación V/C del carril HCM	-	-	0,3	0,274
Retardo de control HCM (s)	-	-	13,1	12,2
HCM Carril LOS	-	-	B	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	1,3	1,1

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5,1

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	148	0	558	106	136	164
Volumen futuro, vehículos/hora	148	0	558	106	136	164
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	161	0	607	115	148	178

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	607	607
Etapa 1	-	-	607	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	-	-	460	496
Etapa 1	-	-	544	-
Etapa 2	-	-	-	-
Pelotón bloqueado, %	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	460	496
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	460	-
Etapa 1	-	-	544	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	16,4
HCM LOS		C

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR	SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	460	496
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,321	0,359
Retardo de control HCM (s)	-	-	16,5	16,3
HCM Carril LOS	-	-	C	C
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	1,4	1,6

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	4,5

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	2	1	2	196	159	1
Volumen futuro, veh/h	2	1	2	196	159	1
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	2	1	2	213	173	1

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	215	0	-	0	114	109
Etapa 1	-	-	-	-	109	-
Etapa 2	-	-	-	-	5	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1355	-	-	-	882	945
Etapa 1	-	-	-	-	916	-
Etapa 2	-	-	-		- 1018	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1355	-	-	-	881	945
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	881	-
Etapa 1	-	-	-	-	915	-
Etapa 2	-	-	-		- 1018	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	5,1	0	10,1
HCM LOS			B

Carretera secundaria/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1355	-	881
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,002	-	0,197
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,7	0	10,1
HCM Carril LOS	-	-	A	A	B
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,7

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	4,7

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	2	1	1	125	120	2
Volumen futuro, veh/h	2	1	1	125	120	2
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	2	1	1	136	130	2

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	137	0	-	0	74	69
Etapa 1	-	-	-	-	69	-
Etapa 2	-	-	-	-	5	-
Carretera crítica	4.12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1447	-	-	-	930	994
Etapa 1	-	-	-	-	954	-
Etapa 2	-	-	-		- 1018	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1447	-	-	-	929	994
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	929	-
Etapa 1	-	-	-	-	953	-
Etapa 2	-	-	-		- 1018	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	5	0	9,5
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1447	-	930
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,002	-	0,143
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,5	0	9,5
HCM Lane LOS	-	-	A	A	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,5

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	5

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	1	1	1	88	102	2
Volumen futuro, veh/h	1	1	1	88	102	2
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	1	1	1	96	111	2

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	97	0	-	0	52	49
Etapa 1	-	-	-	-	49	-
Etapa 2	-	-	-	-	3	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1496	-	-	-	957	1020
Etapa 1	-	-	-	-	973	-
Etapa 2	-	-	-		- 1020	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1496	-	-	-	956	1020
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	956	-
Etapa 1	-	-	-	-	972	-
Etapa 2	-	-	-		- 1020	-

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	3,7	0	9,3
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1	
Capacidad (vehículos/hora)	-	-	1496	-	957
Relación V/C de HCM Lane	-		- 0,001	-	0,118
Retardo de control HCM (s)	-	-	7,4	0	9,3
HCM Carril LOS	-	-	A	A	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	-	0	-	0,4

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,4

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	7	0	0	6	8	7
Volumen futuro, veh/h	7	0	0	6	8	7
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	8	0	0	7	9	8

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	7	0	-	0	20	4
Etapa 1	-	-	-	-	4	-
Etapa 2	-	-	-	-	16	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Autopista de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1614	-	-	-	997	1080
Etapa 1	-	-	-		- 1019	-
Etapa 2	-	-	-		- 1007	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1614	-	-	-	992	1080
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	992	-
Etapa 1	-	-	-		- 1014	-
Etapa 2	-	-	-		- 1007	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,5
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1614	-	-	-	1031
Relación V/C de la vía HCM	0,005	-	-	-	0,016
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,5
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,4

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	6	0	0	4	5	5
Volumen futuro, veh/h	6	0	0	4	5	5
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	7	0	0	4	5	5

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	4	0	-	0	16	2
Etapa 1	-	-	-	-	2	-
Etapa 2	-	-	-	-	14	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1618	-	-		- 1002	1082
Etapa 1	-	-	-		- 1021	-
Etapa 2	-	-	-		- 1009	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1618	-	-	-	998	1082
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	998	-
Etapa 1	-	-	-		- 1017	-
Etapa 2	-	-	-		- 1009	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,5
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1618	-	-	-	1038
Relación V/C de HCM Lane	0,004	-	-	-	0,01
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,5
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	6,4

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, veh/h	6	0	0	3	2	5
Volumen futuro, veh/h	6	0	0	3	2	5
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	-	-	-	-	0	-
Vehículo en almacenamiento mediano, #	-	0	0	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	7	0	0	3	2	5

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	3	0	-	0	16	2
Etapa 1	-	-	-	-	2	-
Etapa 2	-	-	-	-	14	-
Carretera crítica	4,12	-	-	-	6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1	-	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	5,42	-
Carretera de seguimiento	2,218	-	-		- 3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1619	-	-		- 1002	1082
Etapa 1	-	-	-		- 1021	-
Etapa 2	-	-	-		- 1009	-
Pelotón bloqueado, %		-	-	-		
Mov Cap-1 Maniobra	1619	-	-	-	998	1082
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	-	-	998	-
Etapa 1	-	-	-		- 1017	-
Etapa 2	-	-	-		- 1009	-

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,4
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	EBL	EBT	WBT	WBR	SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1619	-	-	-	1057
Relación V/C de la vía HCM	0,004	-	-		- 0,007
Retardo de control HCM (s)	7,2	0	-	-	8,4
HCM Carril LOS	A	A	-	-	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	0	-	-	-	0

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	0,5

Movimiento		SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carriles								
Volumen de tráfico, veh/h		1	371	0	640	14	16	507
Volumen futuro, vehículos/hora		1	371	0	640	14	16	507
Conflictos pediátricos, n.º/hora		0	0	0	0	0	0	0
Control de señales		Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado		-	-	Ninguno	-	Libre	-	Gratis
Duración del almacenamiento		-	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano,	#	-	-	-	0	-	0	-
Calificación, %		-	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta		25	86	92	89	63	67	83
Vehículos pesados, %		4	4	2	2	2	1	1
Movimiento Flujo		4	431	0	719	22	24	611

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	719	-
Etapa 1	-	-	719	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,41	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,41	-
Carretera crítica, etapa 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,509	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	397	0
Etapa 1	-	0	484	0
Etapa 2	-	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	397	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	397	-
Etapa 1	-	-	484	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	NO	SO
Retardo de control HCM, s	0	14,6
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	397	-
Relación V/C del carril HCM	-	0,06	-
Retardo de control HCM (s)	-	14,6	0
HCM Carril LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,2	-

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	0,8

Movimiento		SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril								
Volumen de tráfico, veh/h		1	596	0	440	44	31	505
Volumen futuro, vehículos/hora		1	596	0	440	44	31	505
Pediatría conflictiva, n.º/hora		0	0	0	0	0	0	0
Control de señales		Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado		-	-	Ninguno	-	Libre	-	Gratis
Duración del almacenamiento		-	0	-	-	0	0	0
Vehículo en almacenamiento mediano,	#	-	-	-	0	-	0	-
Calificación, %		-	-	0	0	-	0	-
Factor de hora punta		25	82	92	79	57	83	87
Vehículos pesados, %		2	2	2	5	5	2	2
Movimiento Flujo		4	727	0	557	77	37	580

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	-	0	557	-
Etapa 1	-	-	557	-
Etapa 2	-	-	0	-
Carretera crítica	-	-	6,42	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-
Autopista de seguimiento	-	-	3,518	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	491	0
Etapa 1	-	0	574	0
Etapa 2	-	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-			
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	491	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	491	-
Etapa 1	-	-	574	-
Etapa 2	-	-	-	-

Enfoque	N	SO
Retardo de control HCM, s	0	12,9
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	491	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,076	-
Retardo de control HCM (s)	-	12,9	0
HCM Carril LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,2	-

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	2,3

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, vehículos/hora	454	0	477	36	1	66	384
Volumen futuro, vehículos/hora	454	0	477	36	1	66	384
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Libre	-	-	Gratis
Duración del almacenamiento	0	-	-	0	-	0	0
Veh en almacenamiento mediano, #	-	-	0	-	-	0	-
Calificación, %	-	0	0	-	-	0	-
Factor de hora punta	92	92	84	75	25	63	87
Vehículos pesados, %	2	2	0	0	2	2	2
Movimiento Flujo	493	0	568	48	4	105	441

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2		
Flujo conflictivo Todo	-	0	0	568	-
Etapa 1	-	-	0	568	-
Etapa 2	-	-	0	0	-
Carretera crítica	-	-	-	6,42	-
Carretera crítica, fase 1	-	-	-	5,42	-
Carretera crítica, fase 2	-	-	-	-	-
Seguimiento Hdwy	-	-	-	3,518	-
Maniobra Pot Cap-1	-	0	0	484	0
Etapa 1	-	0	0	567	0
Etapa 2	-	0	0	-	0
Pelotón bloqueado, %	-		-		
Mov Cap-1 Maniobra	-	-	0	484	-
Mov Cap-2 Maniobra	-	-	0	484	-
Etapa 1	-	-	0	567	-
Etapa 2	-	-	0	-	-

Enfoque	NO	SO
Retardo de control HCM, s	0	14,5
HCM LOS		B

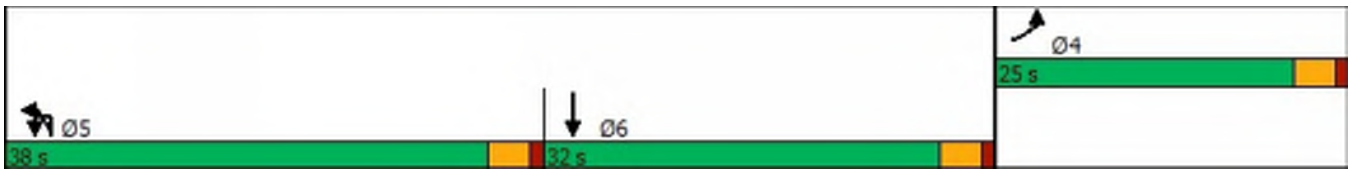
Carril secundario/Movimiento principal	NWT	SWLn1	SWLn2
Capacidad (vehículos/hora)	-	484	-
Relación V/C del carril HCM		- 0,216	-
Retardo de control HCM (s)	-	14,5	0
HCM Carril LOS	-	B	A
HCM 95.º percentil Q(veh)	-	0,8	-

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vph)	282	0	1	401	0	328	221
Volumen futuro (vph)	282	0	1	401	0	328	221
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Factor bicicleta							
Frt						0,944	
Flt protegido	0,950			0,950			
Flujo saturado (prot)	1770	0	0	1770	0	3277	0
Flt Permitido	0,950			0,950			
Caudal saturado (perm)	1770	0	0	1770	0	3277	0
Giro a la derecha en rojo		Sí					Sí
Flujo saturado (RTOR)						133	
Velocidad de enlace (mph)	25				45	45	
Distancia de enlace (pies)	274				187	319	
Tiempo de recorrido (s)	7,5				2,8	4,8	
Conflicto peatonal (n.º/hora)		1					
Factor de hora punta	0,88	0,92	0,92	0,82	0,92	0,81	0,91
Vehículos pesados (%)	2	2	2	2	2	4	4
Flujo ajustado (vph)	320	0	1	489	0	405	243
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	320	0	0	490	0	648	0
Entrar en una intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12				12	12	
Desviación del enlace (pies)	0				0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16				16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15	9	9	15			9
Número de detectores	1		1	1		2	
Plantilla del detector	Izquierda		Izquierda	Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20		20	20		100	
Detector trasero (pies)	0		0	0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0		0	0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20		20	20		6	
Detector 1 Tipo	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0		0,0	0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0		0,0	0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0		0,0	0,0		0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot		Prot	Prot		NA	
Fases protegidas	4		5	5		6	
Fases permitidas							

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Fase del detector	4		5	5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0		5,0	5,0		5,0	
División mínima (s)	9,0		9,0	9,0		9,0	
División total (s)	25,0		38,0	38,0		32,0	
División total (%)	26,3		40	40,0		33,7	
Máximo verde (s)	21,0		34,0	34,0		28,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0		1,0	1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)	0,0			0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0			4,0		4	
Advance/Retraso			Advance	Adelante		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?			Sí	Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx		Máx	Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)	21,0			34,0		28	
Relación g/C actuada	0,22			0,36		0,29	
Relación v/c	0,82			0,77		0,61	
Retardo de control	53,6			37,0		25,5	
Retraso de cola	0			0,0		0	
Retraso total	53,6			37,0		25,5	
LOS	D			D		C	
Retraso de aproximación	53,6				37,0	25,5	
LOS de aproximación	D				D	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	185			259		139	
Longitud de la cola 95.º (pies)	N.º 310			334		168	
Distancia interna entre enlaces (pies)	194				107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)	391			633		1059	
Reducción del tapón de vacío	0			0		0	
Reducción del tapón antiderrames	0			0		0	
Reducción del límite de almacenamiento	0			0		0	
Reducción de la relación v/c	0,82			0,77		0,61	

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 95			
Duración del ciclo activado: 95			
Ciclo natural: 50			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,82			
Retraso de la señal en la intersección: 35,5		LOS de intersección: D	
Utilización de la capacidad de la intersección: 64,0 %		Nivel de servicio ICU C	
Periodo de análisis (min) 15			
N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.			
La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.			

Divisiones y fases: 109:



Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles Volumen de tráfico							
(vph)	1	263	0	369	0	559	249
Volumen futuro (vph)	1	263	0	369	0	559	249
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,949	
Flt Protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						85	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,25	0,69	0,92	0,80	0,92	0,97	0,85
Vehículos pesados (%)	1	1	1	2	2	3	3
Flujo ajustado (vph)	4	381	0	461	0	576	293
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	385	0	461	0	869	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
alineación de carriles	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (pies)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0,0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0		0,0		0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase del interruptor							

Grupo Lane	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles							
Volumen de tráfico (vph)	1	263	0	369	0	559	249
Volumen futuro (vph)	1	263	0	369	0	559	249
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,949	
Flt Protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1787	0	1770	0	3326	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						85	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,25	0,69	0,92	0,80	0,92	0,97	0,85
Vehículos pesados (%)	1	1	1	2	2	3	3
Flujo ajustado (vph)	4	381	0	461	0	576	293
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	385	0	461	0	869	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (g)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Tipo del detector 1	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex		CI+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 2 Posición (pies)						94	
Detector 2 Tamaño (pies)						6	
Tipo del detector 2						CI+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase de conmutación							

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	
Mínimo S it (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
Total dividido (s)	32,0	32,0		40,0		38,0	
Total S it (%)	29,1	29,1		36,4		34,5	
Máximo verde (s)	28,0	28,0		36,0		34,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo total en rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		28,0		36,0		34	
Relación g/C actuada		0,25		0,33		0,31	
Relación v/c		0,85		0,80		0,80	
Retardo de control		57,5		45,4		37,9	
Retraso de cola		0		0		0,0	
Retraso total		57,5		45,4		37,9	
LOS		E		D		D	
Retraso de aproximación		57,5			45,4	37,9	
LOS de aproximación		E			D	D	
Longitud de la cola 50.º (pies)		259		294		268	
Longitud de la cola 95.ª (pies)		266		358		348	
Distancia entre enlaces internos (pies)		194			107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad de base (vph)		454		579		1086	
Reducción del tapón de vacío		0		0		0	
Reducción del tapón antiderrames		0		0		0	
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	
Reducción de la relación v/c		0,85		0,80		0,80	

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 110

Duración del ciclo activado: 110

Ciclo natural: 65

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,85

Retraso de la señal en la intersección: 44,3 — LOS de intersección: D

Utilización de la capacidad de la intersección: 68,5 % — Nivel de servicio ICU C

Periodo de análisis (min) 15

Divisiones y fases: 108:

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles							
Volumen de tráfico (vph)	1	176	0	334	0	653	249
Volumen futuro (vph)	1	176	0	334	0	653	249
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,959	
Flt protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1770	0	1770	0	3394	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1770	0	1770	0	3394	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						70	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92
Flujo ajustado (vph)	1	191	0	363	0	710	271
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	192	0	363	0	981	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	R NA	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Detector Tern ate pl	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector principal (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (g)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector de 1 canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0,0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
Total S it (s) pl	20,0	20,0		33,0		42,0	
Total dividido (%)	21,1	21,1		34,7		44,2	
Máximo verde (s)	16,0	16,0		29,0		38,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		16,0		29,0		38	
Relación g/C actuada		0,17		0,31		0,40	
Relación v/c		0,64		0,67		0,70	
Retardo de control		47,9		36,1		25,2	
Retraso de cola		0		0,0		0,0	
Retraso total		47,9		36,1		25,2	
LOS		D		D		C	
Retraso de aproximación		47,9			36,1	2E2	
LOS de aproximación		D			D	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)		109		190		236	
Longitud de la cola 95.º (pies)		N.º 183		290		310	
Distancia interna entre enlaces (pies)		194			107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad de base (vph)		298		540		1399	
Reducción del tapón de vacío		0		0		0	
Reducción del tapón antiderrames		0		0		0	
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	
Reducción de la relación v/c		0,64		0,67		0,70	

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 95			
Duración del ciclo activado: 95			
Ciclo natural: 60			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,70			
Retraso de la señal en la intersección: 30,6		Nivel de servicio en la intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 64,3 %		Nivel de servicio ICU C	
Período de análisis (min) 15			

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

Divisiones y fases: 109:

Grupo Lane	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	64	39	13	71	18	493	4	948	161	2	202	557
Volumen futuro (vph)	64	39	13	71	18	493	4	948	161	2	202	557
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110	140		240		295	
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1	1		0		1	
Longitud del cono (pies)	100			25			25				100	
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95
Frt		0,962				0,850		0,975				0,990
Flt protegido	0,950				0,964		0,950				0,950	
Flujo saturado (prot)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Flt Permitido	0,950				0,964		0,950				0,950	
Caudal saturado (perm)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí			Sí			
Flujo saturado (RTOR)		13				457		26				11
Velocidad de enlace (mph)		25			25			45				45
Distancia de enlace (pies)		311			498			800				627
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6			12,1				9,5
Factor de hora punta	0,81	0,55	0,55	0,65	0,47	0,89	1,00	0,98	0,83	0,25	0,88	0,88
Vehículos pesados (%)	5	5	5	2	2	2	1	1	1	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	79	71	24	109	38	554	4	967	194	8	230	633
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	79	95	0	0	147	554	4	1161	0	0	238	679
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12			12				12
Desviación del enlace (pies)		0			0			0				0
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16			16				16
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Detector Tern ate pl	Izquierda	A través		LeR	Jue	Derecha	Dejar	Jue		Dejar	Dejar	Jue
Detector principal (pies)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Detector de rastro (g)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Tipo de detector 1	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex
Detector 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94			94				94
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6			6				6
Tipo del detector 2		CI+Ex			CI+Ex			CI+Ex				CI+Ex
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0			0				0
Tipo de giro	División	N/A		División	NA	Gratis	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Fases protegidas	4	4		8	8		5	2		1	1	6

Grupo Lane	SBR
Configuraciones de carriles	
Volumen de tráfico (vph)	23
Volumen futuro (vph)	23
Flujo ideal (vphpl)	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0
Carriles de almacenamiento	0
Longitud de la zona de reducción (pies)	
Factor de utilización del carril	0,95
Frt	
Flt protegido	
Caudal saturado (prot)	0
Filtro permitido	
Flujo saturado (perm)	0
Giro a la derecha en rojo	Sí
Flujo saturado (RTOR)	
Velocidad de enlace (mph)	
Distancia del enlace (pies)	
Tiempo de recorrido (s)	
Factor de hora pico	0,50
Vehículos pesados (%)	2
Adj. Caudal (vph)	46
Tráfico en carril compartido (%)	
Flujo del grupo de carriles (vph)	0
Entrar en intersección bloqueada	No
Alineación del carril	Derecha
Ancho de la mediana (pies)	
Desplazamiento del enlace (pies)	
Ancho del paso de peatones (pies)	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos	
Factor de avance	1,00
Velocidad de giro (mph)	9
Número de detectores	
Detector Tern ate	pl
Detector delantero (pies)	
Detector trasero (g)	
Posición del detector 1 (pies)	
Tamaño del detector 1 (pies)	
Tipo del detector 1	
Canal del detector 1	
Extensión del detector 1 (s)	
Detector 1 Cola(s)	
Detector 1 Retardo (s)	
Tamaño del detector 2 (pies)	
Tipo del detector 2	
Canal del detector 2	
Extensión del detector 2 (s)	
Tipo de giro	
Fases protegidas	

Carriles, volúmenes, tiempos 121:

17/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0
Total S it (s) pl	17,0	17,0		18,0	18,0		10,0	50,0		25,0	25,0	65,0
Total dividido (%)	15,5	15,5		16,4	16,4		9,1	45,5		22,7	22,7	59,1
Máximo verde (s)	13,0	13,0		14,0	14,0		6,0	46,0		21,0	21,0	61,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0			0,0	0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0		4,0	4,0			4,0	4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantamiento		Retraso	Retraso		Advance	Retraso		Plomo	Plomo	Retraso
¿Optimizar el avance y el retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max		Max	Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	13,0	13,0			14,0	110,0	6,0	46,0			21,0	61,0
Relación g/C activada	0,12	0,12			0,13	1,00	0,05	0,42			0,19	0,55
Relación v/c	0,39	0,44			0,64	0,35	0,04	0,79			0,71	0,35
Retraso de control	51,1	45,8			59,6	0,6	50,2	31,9			54,2	13,9
Retraso en la cola	0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
Retraso total	51,1	45,8			59,6	0,6	50,2	31,9			54,2	13,9
LOS	D	D			E	A	D	C			D	E
Retraso de aproximación		48,2			13,0			32,0				24,4
LOS de aproximación		D			B			C				C
Longitud de la cola 50.ª (pies)	52	54			100	0	3	360			159	130
Longitud de la cola 95.º (pies)	90	60			83	0	15	448			240	164
Distribución interna de enlaces (pies)		231			418			720				547
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110	140				295	
Capacidad de la base (vph)	203	217			228	1583	97	1472			337	1948
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0	0	0			0	0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0	0	0			0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0	0	0			0	0
Relación v/c reducida	0,39	0,44			0,64	0,35	0,04	0,79			0,71	0,35

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 110

Duración del ciclo activado: 110

Ciclo natural: 60

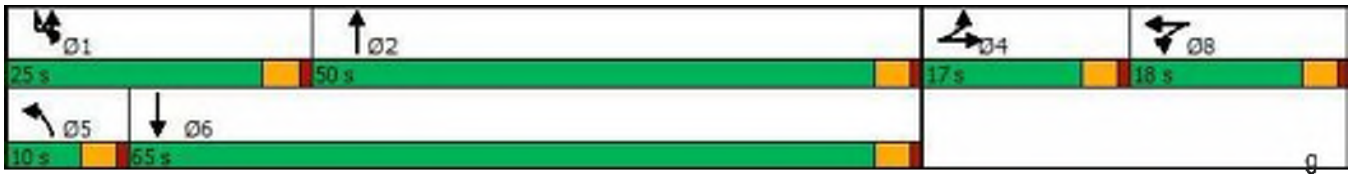
Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,79

Retardo de la señal en la intersección: 26,1 — Nivel de servicio en la intersección: C

Utilización de la capacidad de la intersección: 64,2 % — Nivel de servicio ICU C

Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases: 121:



Grupo de carriles	SBR
Fases permitidas	
Fase del detector	
Fase de conmutación	
Mínimo inicial (s)	
División mínima (s)	
pl e total (s)	
División total (%)	
Tiempo verde máximo (s)	
Tiempo amarillo (s)	
Tiempo totalmente rojo (s)	
Ajuste de tiempo perdido (s)	
Tiempo total perdido (s)	
Advance/Retraso	
¿Optimizar avance/retraso?	
Extensión del vehículo (s)	
Activo Efectivo Verde (s)	
Relación g/C accionada	
Relación v/c	
Retardo de control	
Retraso de cola	
Retraso total	
LOS	
LOS de aproximación	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	
Longitud de la cola 95.º (pies)	
Distancia entre enlaces internos (pies)	
Longitud del carril de giro (pies)	
Capacidad base (vph)	
Reducción del límite de agotamiento	
Reducción de la capacidad de almacenamiento	
Reducción de la relación v/c	
Resumen de intersecciones	

Carriles, volúmenes, tiempos 120:

17/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vehículos por hora)	23	27	20	75	23	292	1	14	753	106	1	302
Volumen futuro (vph)	23	27	20	75	23	292	1	14	753	106	1	302
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110		140		260		295
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1		1		0		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				25				85
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00
Frt		0,943				0,850			0,980			
Flt protegido	0,950				0,965			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1703	1690	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Flt Permitido	0,950				0,965			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	1703	1690	0	0	1798	1583	0	1787	3503	0	0	1770
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		21				452			17			
Velocidad de enlace (mph)		25			25				45			
Distancia de enlace (pies)		311			498				800			
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6				12,1			
Factor de hora punta	0,69	0,59	0,71	0,59	0,50	0,63	0,25	0,46	0,93	0,83	0,25	0,79
Vehículos pesados (%)	6	6	6	2	2	2	1	1	1	1	2	2
Flujo ajustado (vph)	33	46	28	127	46	463	4	30	810	128	4	382
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	33	74	0	0	173	463	0	34	938	0	0	386
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Tern ate pl	Izquierda	A través		LeR	Jue	Derecha	Dejar	Dejar	Jue		Izquierda	Dejar
Detector principal (pies)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Detector de rastro (g)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo del detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0				0			
Tipo de giro	División	N/A		División	N/A	Libre	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Fases protegidas	4	4		8	8		5	5	2		1	1

Grupo Lane	SBT	SBR
Configuraciones de carriles		
Volumen de tráfico (vph)	774	47
Volumen futuro (vph)	774	47
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		0
Carril de almacenamiento		0
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	0,95
Frt	0,991	
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3507	0
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3507	0
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)	9	
Velocidad de enlace (mph)	45	
Distancia de enlace (pies)	627	
Tiempo de recorrido (s)	9,5	
Factor de hora punta	0,92	0,90
Vehículos pesados (%)	2	2
Flujo ajustado (vph)	841	5
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	893	0
Entrar en una intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	
Detector Tern ate	A través	
Detector principal (pies)	100	
Detector trasero (g)	0	
Posición del detector 1 (pies)	0	
Tamaño del detector 1 (pies)	6	
Tipo del detector 1	Cl+Ex	
Canal del detector 1		
Extensión del detector 1 (s)	0	
Detector 1 Cola(s)	0	
Detector 1 Retraso (s)	0	
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Detector de 2 canales		
Detector 2 Extender (s)	0,0	
Tipo de giro	NA	
Fases protegidas	6	

Carriles, volúmenes, tiempos 120:

17/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0		9,0	9,0
Total S it (s) pl	15,0	15,0		20	20		10	10,0	44,0		36,0	36,0
Total dividido (%)	13,0	13,0		17,4	17,4		8,7	8,7 %	38,3		31,3	31,3
Máximo verde (s)	11,0	11,0		16,0	16,0		6,0	6,0	40,0		32,0	32,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantado		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Max
Activo Efectivo Verde (s)	11,0	11,0			16,0	115,0		6,0	40,0			32,0
Relación g/C activada	0,10	0,10			0,14	1,00		0,05	0,35			0,28
Relación v/c	0,20	0,41			0,69	0,29		0,37	0,76			0,78
Retraso de control	51,3	43,4			62,6	0,5		64,1	37,6			51,0
Retraso en la cola	0	0,0			0,0	0,0		0,0	0,0			0,0
Retraso total	51,3	43,4			62,6	0,5		64,1	37,6			51,0
LOS	D	D			E	A		E	D			D
Retraso de aproximación		45,9			17,4				38,5			
LOS de aproximación		D			B				D			
Longitud de la cola 50.ª (pies)	23	37			124	0		25	316			264
Longitud de la cola 95.º (pies)	42	49			104	0		29	396			321
Distribución de enlaces internos (pies)		231			418				720			
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110		140				295
Capacidad de la base (vph)	162	180			250	1583		93	1229			492
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0		0	0			0
Relación v/c reducida	0,20	0,41			0,69	0,29		0,37	0,76			0,78

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 115

Duración del ciclo activado: 115

Ciclo natural: 65

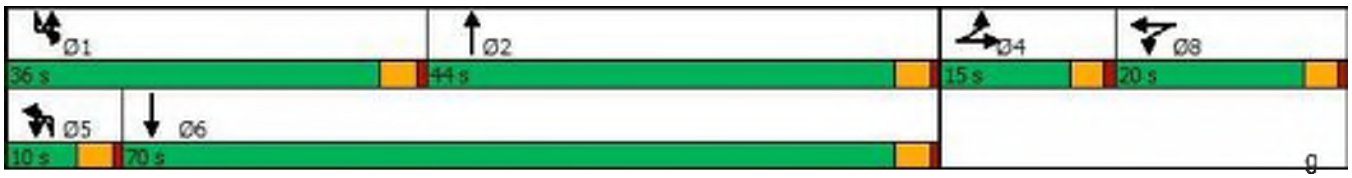
Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,78

Retraso de la señal en la intersección: 28,8 — Nivel de servicio en la intersección: C

Utilización de la capacidad de la intersección: 63,0 % — Nivel de servicio ICU: B

Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases: 120:



Grupo de carriles	SBT	SBR
Fases permitidas		
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	9,0	
Total S it (s) pl	70,0	
División total (%)	60,9	
Máximo verde (s)	66,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo en rojo (s)	1,0	
Ajuste del tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar el desfase?	Sí	
Extensión(es) del vehículo	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Activo Efectivo Verde (s)	66	
Relación g/C activada	0,57	
Relación v/c	0,44	
Retardo de control	14,7	
Retraso de cola	0,0	
Retraso total	14,7	
LOS	B	
Retraso de aproximación	25,7	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	186	
Longitud de la cola 95.º (pies)	233	
Distancia interna entre enlaces (pies)	547	
Longitud de la zona de giro (pies)		
Capacidad base (vph)	2016	
Reducción del límite de agotamiento	0	
Reducción de la tapa antiderrame	0	
Reducción del límite de almacenamiento	0	
Reducción de la relación v/c	0,44	
Resumen de intersecciones		

Carriles, volúmenes, tiempos 121:

17/10/2025

Grupo Lane	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	42	22	6	41	25	211	1	7	581	47	1	243
Volumen futuro (vph)	42	22	6	41	25	211	1	7	581	47	1	243
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110		140		260		295
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1		1		0		1
Longitud del cono (pies)	25			25				25				85
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00
Frt		0,956				0,850			0,986			
Flt protegido	0,950				0,972			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	1805	1816	0	0	1829	1599	0	1787	3524	0	0	1787
Flt Permitido	0,950				0,972			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	1805	1816	0	0	1829	1599	0	1787	3524	0	0	1787
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		12				254			12			
Velocidad de enlace (mph)		25			25				45			
Distancia de enlace (pies)		311			498				800			
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6				12,1			
Factor de hora punta	0,71	0,75	0,50	0,75	0,60	0,83	0,25	0,50	0,94	0,71	0,25	0,86
Vehículos pesados (%)	0	0	0	%	%	%	%	%	%	1	%	1
Flujo ajustado (vph)	59	29	12	55	42	254	4	14	618	66	4	283
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	59	41	0	0	97	254	0	18	684	0	0	287
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	1	2		1	1
Detector Tern ate pl	Izquierda	A través		LeR	Jue	Derecha	Dejar	Dejar	Jue		Izquierda	Dejar
Detector principal (pies)	20	100		20	100	20	20	20	100		20	20
Detector de rastro (g)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0	0		0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	20	6		20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex
Detector de 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo del detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0				0			
Tipo de giro	División	N/A		División	N/A	Libre	Prot	Prot	NA		Prot	Prot
Fases protegidas	4	4		8	8		5	5	2		1	1

Grupo Lane	SBT	SBR
Configuraciones de carriles		
Volumen de tráfico (vph)	790	36
Volumen futuro (vph)	790	36
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		0
Carriles de almacenamiento		0
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	0,95
Frt	0,991	
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3542	0
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3542	0
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)	10	
Velocidad de enlace (mph)	45	
Distancia de enlace (pies)	627	
Tiempo de recorrido (s)	9,5	
Factor de hora punta	0,87	0,61
Vehículos pesados (%)	1	%
Flujo ajustado (vph)	908	59
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	967	0
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	
Detector Tern ate	A través	
Detector principal (pies)	100	
Detector trasero (g)	0	
Posición del detector 1 (pies)	0	
Tamaño del detector 1 (pies)	6	
Tipo del detector 1	Cl+Ex	
Canal del detector 1		
Detector 1 Extender (s)	0,0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0	
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	
Tipo de giro	NA	
Fases protegidas	6	

Carriles, volúmenes, tiempos 121:

17/10/2025

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0		9,0	9,0
Total S it (s) pl	15,0	15,0		15	15,0		12,0	12,0	42,0		33,0	33,0
Total dividido (%)	14,3	14,3		14,3	14,3		11,4	11,4	40,0		31,4	31,4
Máximo verde (s)	11,0	11,0		11,0	11,0		8,0	8,0	38,0		29,0	29,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantamiento		Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	¿Optimizar el desfase?
¿Optimizar el desfase?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	11,0	11,0			11,0	105,0		8,0	38,0			29,0
Relación g/C activada	0,10	0,10			0,10	1,00		0,08	0,36			0,28
Relación v/c	0,31	0,20			0,51	0,16		0,13	0,53			0,58
Retraso de control	48,4	35,9			54,5	0,2		47,8	27,8			38,4
Retraso en la cola	0	0			0,0	0,0		0,0	0,0			0,0
Retraso total	48,4	35,9			54,5	0,2		47,8	27,8			38,4
LOS	D	D			D	A		D	C			D
Retraso de aproximación		43,3			15,2				28,4			
Enfoque LOS		D			B				C			
Longitud de la cola 50.ª (pies)	37	18			63	0		12	185			166
Longitud de la cola 95.º (pies)	61	41			75	0		19	242			240
Distribución interna de enlaces (pies)		231			418				720			
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110		140				295
Capacidad de la base (vph)	189	200			191	1599		136	1283			493
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0		0	0			0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0		0	0			0
Relación v/c reducida	0,31	0,20			0,51	0,16		0,13	0,53			0,58

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 105

Longitud del ciclo activado: 105

Ciclo natural: 60

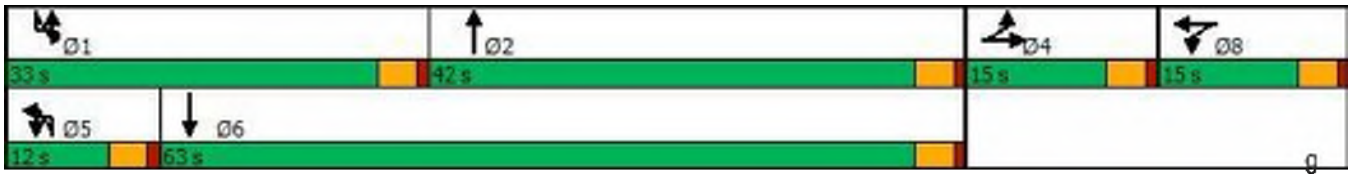
Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,58

Retardo de la señal en la intersección: 22,8 — Nivel de servicio en la intersección: C

Utilización de la capacidad de la intersección: 51,3 % — Nivel de servicio ICU A

Período de análisis (min) 15 Divisiones y fases: 121:



Grupo de carriles	SBT	SBR
Fases permitidas		
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	9,0	
Total S it (s) pl	63,0	
División total (%)	60,0	
Máximo verde (s)	59,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Activo Efectivo Verde (s)	59	
Relación g/C actuada	0,56	
Relación v/c	0,48	
Retardo de control	14,7	
Retraso de cola	0,0	
Retraso total	14,7	
LOS	B	
Retraso de aproximación	20,1	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	192	
Longitud de la cola 95.º (pies)	231	
Distancia interna entre enlaces (pies)	547	
Longitud del giro de la bahía (pies)		
Capacidad base (vph)	1994	
Reducción del límite de agotamiento	0	
Reducción de la tapa antiderrames	0	
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	
Reducción de la relación v/c	0,48	
Resumen de intersecciones		

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	383	185	135	162	133	182	30	114	1135	231	1	182
Volumen futuro (vph)	383	185	135	162	133	182	30	114	1135	231	1	182
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250		160		235		150
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				95				25
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta					1,00							
Frt		0,937			0,942					0,850		
Flt protegido	0,950				0,984			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	3467	1770	0	0	3313	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Flt Permitido	0,950				0,984			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	3467	1770	0	0	3310	0	0	1787	3574	1599	0	1752
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		32			94					137		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				50			
Distancia entre enlaces (pies)		594			594				463			
Tiempo de recorrido (s)		16,2			16,2				6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)				2								
Factor de hora punta	0,93	0,86	0,87	0,86	0,84	0,84	0,59	0,77	0,92	0,88	0,25	0,72
Vehículos pesados (%)	1	%	0	%	%	%	%	%	%	1	3	3
Flujo ajustado (vph)	412	215	155	188	158	217	51	148	1234	263	4	253
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	412	370	0	0	563	0	0	199	1234	263	0	257
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Tern ate pl	Izquierda	A través		LeR	Jue		Dejar	Dejar	Jue	Derecha	Dejar	Dejar
Detector principal (pies)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Detector de rastro (g)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex
Detector 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo del detector 2		CI+Ex			CI+Ex				CI+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0				0,0			

Lane Group	SBT	SBR
Configuraciones de carril		
Volumen de tráfico (vph)	478	187
Volumen futuro (vph)	478	187
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carriles de almacenamiento		1
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de peatones y bicicletas		
Frt		0,850
Flt protegido		
Flujo saturado (prot)	3505	1568
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3505	1568
Giro a la derecha en rojo		Sí
Flujo saturado (RTOR)		149
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	544	
Tiempo de recorrido (s)	7,4	
Conflicto peatonal (n.º/h)		
Factor de hora pico	0,91	0,80
Vehículos pesados (%)	3	3
Flujo ajustado (vph)	525	234
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	525	234
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Detector Tern ate	A través	Derecha
Detector delantero (pies)	100	20
Detector trasero (g)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Canal del detector 1		
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	5	2		1	1
Fases permitidas		4!								Libre		
Fase del detector	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	8,0	8,0		8,0	8,0		7,0	7,0	10,0		7,0	7,0
División mínima (s)	22,0	22,0		12,0	12,0		22,0	22,0	22,0		11,0	11,0
Total S it (s) pl	25,0	59,0		34,0	34,0		29,0	29,0	54,0		22,0	22,0
Total dividido (%)	18,5	43,7		25,2	25,2		21,5	21,5	40,0		16,3	16,3
Máximo verde (s)	21,0	55,0		30,0	30,0		25,0	25,0	50,0		18,0	18,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Adelantamiento	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)		7,0							7,0			
Flash No caminar (s)		11							11,0			
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0							0			
Act Efecto Verde (s)	21	55			30,0			25	50	135,0		18,0
Relación g/C activada	0,16	0,41			0,22			0,19	0,37	1,00		0,13
Relación v/c	0,76	0,50			0,70			0,60	0,93	0,16		1,10
Retraso de control	64,9	29,8			45,1			59,1	54,3	0,2		142,1
Retraso en la cola	0	0,0			0,0			0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	64,9	29,8			45,1			59,1	54,3	0,2		142,1
LOS	E	C			D			E	D	A		F
Retraso de aproximación		48,3			45,1				46,4			
LOS de aproximación		D			D				D			
Longitud de la cola 50.º (pies)	180	218			202			162	544	0		-255
Longitud de la cola 95.º (pies)	239	293			244			206	N.º 686	0		N.º 303
Distribución de enlaces internos (pies)		514			514				383			
Longitud de la bahía de giro (pies)								160		235		150
Capacidad de la base (vph)	539	740			809			330	1323	1599		233
Reducción del límite de inanición	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0			0	0	0		0
Relación v/c reducida	0,76	0,50			0,70			0,60	0,93	0,16		1,10

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 135

Duración del ciclo activado: 135

Ciclo natural: 90

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 1,10

Retraso de la señal en la intersección: 49,0 — LOS de intersección: D

Utilización de la capacidad de la intersección: 87,1 % — Nivel de servicio ICU E

Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	10,0	
División mínima (s)	22,0	
Total S it (s)	47,0	
División total (%)	34,8	
Máximo verde (s)	43,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo todo rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de marcha (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Effct Green (s)	43	135,0
Relación g/C activada	0,32	1,00
Relación v/c	0,47	0,15
Retardo de control	38,6	0,2
Retraso de cola	0	0
Retraso total	38,6	0
LOS	D	A
Retraso de aproximación	55,9	
LOS de aproximación	E	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	194	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	250	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	464	
Longitud del giro de la bahía (pies)		140
Capacidad de base (vph)	1116	1568
Reducción del tapón de vacío	0	0
Reducción del tapón antiderrames	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Reducción de la relación v/c	0,47	0,15

Resumen de intersecciones

Período de análisis (min) 15

- El volumen supera la capacidad, la cola es teóricamente infinita.

  La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

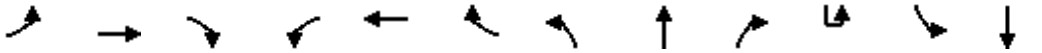
  La cola mostrada es la máxima tras dos ciclos.

! Conflicto de fase entre grupos de carriles.

Divisiones y fases: 127:

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	429	252	218	129	202	236	127	762	166	7	261	830
Volumen futuro (vph)	429	252	218	129	202	236	127	762	166	7	261	830
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250	160		235		150	
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1	1		1		1	
Longitud de la conicidad (pies)	25			25			95				25	
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95
Factor bicicleta					1,00							
Frt		0,931			0,937				0,850			
Flt protegido	0,950				0,989		0,950				0,950	
Flujo saturado (prot)	3467	1743	0	0	3312	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Flt Permitido	0,950				0,989		0,950				0,950	
Flujo saturado (perm)	3467	1743	0	0	3311	0	1770	3539	1583	0	1770	3539
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí			Sí			
Flujo saturado (RTOR)		39			119				122			
Velocidad de enlace (mph)		25			25			50				50
Distancia de enlace (pies)		634			645			464				544
Tiempo de recorrido (s)		17,3			17,6			6,3				7,4
Conflicto peatonal (n.º/hora)				1								
Factor de hora punta	0,98	0,83	0,84	0,87	0,85	0,85	0,86	0,85	077	058	0,95	0,92
Vehículos pesados (%)	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	438	304	260	148	238	278	148	896	216	12	275	902
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	438	564	0	0	664	0	148	896	216	0	287	902
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24			12				12
Desviación del enlace (pies)		0			0			0				0
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16			16				16
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Número de detectores	1	2		1	2		1	2	1	1	1	2
Detector Tern ate pl	Izquierda	A través		LeR	Jue		Dejar	Thu	Derecha	Dejar	Dejar	Jue
Detector principal (pies)	20	100		20	100		20	100	20	20	20	100
Detector de rastro (g)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	6	20	20	20	6
Tipo de detector 1	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex
Detector de 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94			94				94
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6			6				6
Tipo del detector 2		CI+Ex			CI+Ex			CI+Ex				CI+Ex
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0			0,0				0,0

Grupo de carriles	SBR
Configuraciones de carriles	
Volumen de tráfico (vph)	389
Volumen futuro (vph)	389
Flujo ideal (vphpl)	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	140
Carriles de almacenamiento	1
Longitud de la zona de reducción (pies)	
Factor de utilización del carril	1,00
Factor de bicicletas	
Frt	0,850
Fleta protegida	
Flujo saturado (prot)	1583
Flt Permitido	
Flujo saturado (perm)	1583
Giro a la derecha en rojo	Sí
Flujo saturado (RTOR)	154
Velocidad del enlace (mph)	
Distancia del enlace (pies)	
Tiempo de recorrido (s)	
Conflicto peatones (n.º/h)	
Factor hora punta	0,90
Vehículos pesados (%)	2
Flujo ajustado (vph)	432
Tráfico en carril compartido (%)	
Flujo del grupo de carriles (vph)	432
Entrar en intersección bloqueada	No
Alineación del carril	Derecha
Ancho de la mediana (pies)	
Desplazamiento del enlace (pies)	
Ancho del paso de peatones (pies)	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos	
Factor de avance	1,00
Velocidad de giro (mph)	9
Número de detectores	1
Detector Tern ate	Derecha
Detector principal (pies)	20
Detector trasero (g)	0
Posición del detector 1 (pies)	0
Tamaño del detector 1 (pies)	20
Tipo del detector 1	CI+Ex
Canal del detector 1	
Extensión del detector 1 (s)	0,0
Detector 1 Cola(s)	0
Detector 1 Retraso (s)	0
Posición del detector 2 (pies)	
Tamaño del detector 2 (pies)	
Tipo del detector 2	
Canal del detector 2	
Extensión del detector 2 (s)	



Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	NA	Libre	Prot	Prot	NA
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	2		1	1	6
Fases permitidas		4!							Libre			
Fase del detector	7	4		8	8		5	2		1	1	6
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	22,0		9,0	9,0		9,0	22,0		9,0	9,0	22,0
Total S it (s)	31,0	66,0		35,0	35,0		25,0	45,0		29,0	29,0	49,0
Total dividido (%)	22,1	47,1		25,0	25,0		17,9	32,1		20,7	20,7	35,0
Máximo verde (s)	27,0	62,0		31,0	31,0		21,0	41,0		25,0	25,0	45,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0			0,0	0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0		4,0	4,0			4,0	4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Adelantamiento	Retraso		Advance	Advance	Retraso
¿Optimizar el avance y el retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max		Max	Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)		7,0						7,0				7,0
Flash No caminar (s)		11,0						11,0				11,0
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0						0				0
Act Efecto Verde (s)	27,0	62,0			31,0		21	41	140,0		25,0	45,0
Relación g/C activada	0,19	0,44			0,22		0,15	0,29	1,00		0,18	0,32
Relación v/c	0,66	0,71			0,80		0,56	0,86	0,14		0,91	0,79
Retraso de control	57,5	35,4			50,6		64,1	56,8	0,2		88,2	49,4
Retraso en la cola	0,0	0			0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Retraso total	57,5	35,4			50,6		64,1	56,8	0,2		88,2	49,4
LOS	E	D			D		E	E	A		F	D
Retraso de aproximación		45,1			50,6			47,9				43,2
LOS de aproximación		D			D			D				D
Longitud de la cola 50 (pies)	191	386			253		127	407	0		259	393
Longitud de la cola 95.º (pies)	251	463			302		191	456	0		#429	477
Distribución de enlaces internos (pies)		554			565			384				464
Longitud de la bahía de giro (pies)							160		235		150	
Capacidad base (vph)	668	793			826		265	1036	1583		316	1137
Reducción del límite de inanición	0	0			0		0	0	0		0	0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0		0	0	0		0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0		0	0	0		0	0
Relación v/c reducida	0,66	0,71			0,80		0,56	0,86	0,14		0,91	0,79

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 140

Duración del ciclo activado: 140

Ciclo natural: 65

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,91

Retraso de la señal en la intersección: 46,0 — LOS en intersección: D

Utilización de la capacidad de la intersección: 92,7 % — Nivel de servicio ICU F

Grupo de carriles	SBR
Tipo de giro	Libre
Fases protegidas	
Fases permitidas	Libre
Fase del detector	
Fase de conmutación	
Mínimo inicial (s)	
División mínima (s)	
Total S it (s)	
División total (%)	
Máximo verde (s)	
Tiempo amarillo (s)	
Tiempo totalmente rojo (s)	
Tiempo perdido ajustado (s)	
Tiempo total perdido (s)	
Advance/Retraso	
¿Optimizar ventaja/retraso?	
Extensión del vehículo (s)	
Modo de recuperación	
Tiempo de caminata (s)	
Flash No camine (s)	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	
Actividad efectiva en verde (s)	140,0
Relación g/C activada	1,00
Relación v/c	0,27
Retardo de control	0,4
Retraso de cola	0,0
Retraso total	0,4
LOS	A
Retraso de aproximación	
LOS de aproximación	
Longitud de la cola 50.º (pies)	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	0
Distancia entre enlaces internos (pies)	
Longitud del giro (pies)	140
Capacidad base (vph)	1583
Reducción de la capacidad de agotamiento	0
Reducción de la capacidad de rebose	0
Reducción del límite de almacenamiento	0
Reducción de la relación v/c	0,27
Resumen de intersección	

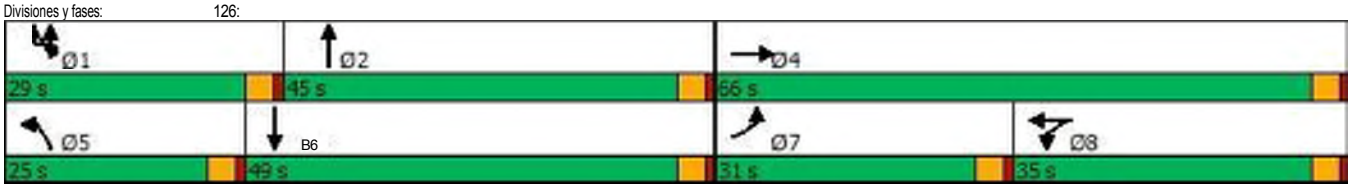
Período de análisis (min) 15

El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

! Conflicto de fase entre grupos de carriles.

Divisiones y fases: 126:



Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	242	119	166	108	125	207	2	109	663	101	4	250
Volumen futuro (vph)	242	119	166	108	125	207	2	109	663	101	4	250
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0		350	0		250		160		235		150
Caminos de almacenamiento	2		1	0		1		1		1		1
Longitud de la conicidad (pies)	25			25				95				25
Factor de utilización del carril	0,97	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Factor bicicleta					1,00			1,00				
Frt		0,913			0,933					0,850		
Flt protegido	0,950				0,985			0,950				0,950
Flujo saturado (prot)	3467	1727	0	0	3285	0	0	1787	3574	1599	0	1787
Flt Permitido	0,950				0,985			0,950				0,950
Caudal saturado (perm)	3467	1727	0	0	3283	0	0	1785	3574	1599	0	1787
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí				Sí		
Flujo saturado (RTOR)		68			149					148		
Velocidad de enlace (mph)		25			25				50			
Distancia de enlace (pies)		640			1062				463			
Tiempo de recorrido (s)		17,5			29,0				6,3			
Conflicto peatonal (n.º/hora)				1				2				
Factor de hora punta	0,87	0,87	0,87	0,68	0,91	0,86	0,50	0,80	0,89	0,75	0,50	0,93
Vehículos pesados (%)	1	%	0	%	%	%	%	%	%	1	%	1
Flujo ajustado (vph)	278	137	191	159	137	241	4	136	745	135	8	269
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	278	328	0	0	537	0	0	140	745	135	0	277
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		24			24				12			
Desviación del enlace (pies)		0			0				0			
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16				16			
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	9	15		9	9	15
Número de detectores	1	2		1	2		1	1	2	1	1	1
Detector Tern ate pl	Izquierda	A través		LeR	Jue		Dejar	Dejar	Jueves	Derecha	Dejar	Let
Detector principal (pies)	20	100		20	100		20	20	100	20	20	20
Detector de rastro (g)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0		0	0	0	0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6		20	20	6	20	20	20
Tipo de detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex	Cl+Ex
Detector 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 1 Retardo (s)	0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94				94			
Tamaño del detector 2 (pies)		6			6				6			
Tipo del detector 2		Cl+Ex			Cl+Ex				Cl+Ex			
Detector de 2 canales Detector 2 Extend (s)		0,0			0				0,0			

Grupo de carriles	SBT	SBR
Configuraciones de carril		
Volumen de tráfico (vph)	830	408
Volumen futuro (vph)	830	408
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)		140
Carriles de almacenamiento		1
Longitud de la zona de reducción (pies)		
Factor de utilización del carril	0,95	1,00
Factor de peatones y bicicletas		
Frt		0,850
Flt Protegido		
Flujo saturado (prot)	3574	1599
Filtro permitido		
Flujo saturado (perm)	3574	1599
Giro a la derecha en rojo		Sí
Satd. Flujo (RTOR)		172
Velocidad de enlace (mph)	50	
Distancia de enlace (pies)	544	
Tiempo de recorrido (s)	7,4	
Conflicto peatonal (n.º/h)		
Factor de hora punta	0,94	0,97
Vehículos pesados (%)	1	\%
Flujo ajustado (vph)	883	421
Tráfico en carril compartido (%)		
Flujo del grupo de carriles (vph)	883	421
Entrada en intersección bloqueada	No	No
Alineación del carril	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12	
Desviación del enlace (pies)	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos		
Factor de avance	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)		9
Número de detectores	2	1
Detector Tern ate	A través	Derecha
Detector delantero (pies)	100	20
Detector de rastro (g)	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0
Tamaño del detector 1 (pies)	6	20
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex
Canal del detector 1		
Extensión del detector 1 (s)	0,0	0
Detector 1 Cola (s)	0,0	0
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0
Posición del detector 2 (pies)	94	
Tamaño del detector 2 (pies)	6	
Tipo del detector 2	Cl+Ex	
Canal del detector 2		
Extensión del detector 2 (s)	0,0	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBU	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL
Tipo de giro	Prot	NA		División	NA		Prot	Prot	NA	Libre	Prot	Prot
Fases protegidas	7	4		8!	8		5	5	2		1	1
Fases permitidas		4!								Libre		
Fase del detector	7	4		8	8		5	5	2		1	1
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0		5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	22,0		9,0	9,0		9,0	9,0	22,0		9,0	9,0
Total S it (s) pl	25,0	55,0		30,0	30,0		20	20	40,0		30,0	30
Total dividido (%)	20	44		24	24		16	16,0	32,0		24,0	24,0
Máximo verde (s)	21,0	51,0		26,0	26,0		16,0	16,0	36,0		26,0	26,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Tiempo total en rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0		1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0			0,0	0,0			0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0			4,0	4,0			4,0
Advance/Retraso	Advance			Retraso	Retraso		Advance	Advance	Retraso		Advance	Advance
¿Optimizar ventaja-retraso?	Sí			Sí	Sí		Sí	Sí	Sí		Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0		3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max	Max		Max	Máximo
Tiempo de caminata (s)		7,0							7,0			
Flash No caminar (s)		11							11,0			
Llamadas de peatones (n.º/hora)		0							0			
Act Efecto Verde (s)	21	51,0			26,0			16	36	125,0		26,0
Relación g/C activada	0,17	0,41			0,21			0,13	0,29	1,00		0,21
Relación v/c	0,48	0,44			0,67			0,61	0,72	0,08		0,75
Retraso de control	50,2	23,0			37,2			64,0	44,8	0,1		60,0
Retraso en la cola	0	0,0			0,0			0,0	0,0	0,0		0,0
Retraso total	50,2	23,0			37,2			64,0	44,8	0,1		60,0
LOS	D	C			D			E	D	A		E
Retraso de aproximación		35,4			37,2				41,6			
LOS de aproximación		D			D				D			
Longitud de la cola 50.º (pies)	106	148			153			109	285	0		212
Longitud de la cola 95.º (pies)	145	220			217			157	353	0		#330
Distribución de enlaces internos (pies)		560			982				383			
Longitud de la bahía de giro (pies)								160		235		150
Capacidad base (vph)	582	744			801			228	1029	1599		371
Reducción del límite de inanición	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0			0	0	0		0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0			0	0	0		0
Relación v/c reducida	0,48	0,44			0,67			0,61	0,72	0,08		0,75

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 125			
Duración del ciclo activado: 125			
Ciclo natural: 60			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,75			
Retraso de la señal en la intersección: 35,4		LOS de intersección: D	
Utilización de la capacidad de la intersección: 75,4 %		Nivel de servicio ICU D	

Grupo de carriles	SBT	SBR
Tipo de giro	NA	Libre
Fases protegidas	6	
Fases permitidas		Libre
Fase del detector	6	
Fase de conmutación		
Mínimo inicial (s)	5,0	
División mínima (s)	22,0	
Total S it (s)	50,0	
División total (%)	40,0	
Máximo verde (s)	46	
Tiempo amarillo (s)	3,0	
Tiempo todo rojo (s)	1,0	
Ajuste de tiempo perdido (s)	0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0	
Advance/Retraso	Retraso	
¿Optimizar avance-retraso?	Sí	
Extensión del vehículo (s)	3.0	
Modo de recuperación	Máximo	
Tiempo de recorrido (s)	7,0	
Flash No caminar (s)	11	
Llamadas de peatones (n.º/hora)	0	
Act Effct Green (s)	46	125,0
Relación g/C activada	0,37	1,0
Relación v/c	0,67	0,26
Retardo de control	36,3	0,4
Retraso de cola	0	0
Retraso total	36,3	0
LOS	D	A
Retraso de aproximación	30,9	
LOS de aproximación	C	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	313	0
Longitud de la cola 95.º (pies)	386	0
Distancia interna entre enlaces (pies)	464	
Longitud del giro (pies)		140
Capacidad de base (vph)	1315	1599
Reducción de la capacidad de agotamiento	0	0
Reducción del límite de retorno	0	0
Reducción del límite de almacenamiento	0	0
Relación v/c reducida	0,67	0,26

Resumen de intersecciones

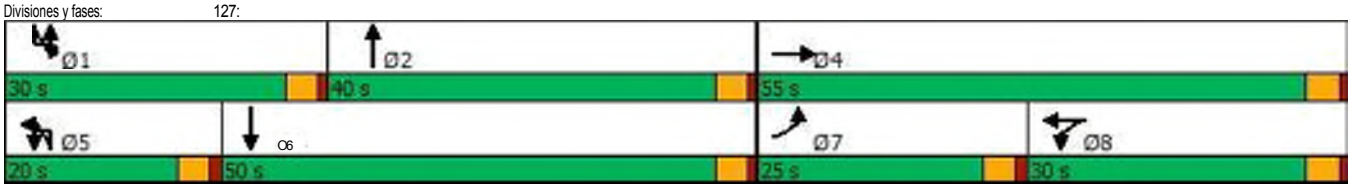
Período de análisis (min) 15

El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

! Conflicto de fases entre grupos de carriles.

Divisiones y fases: 127:



Intersección														
Retraso interno, s/vehículo	6,5													

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Configuraciones de carriles														
Volumen de tráfico, vehículos/hora	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	185	3
Volumen futuro, veh/h	0	0	0	0	9	4	0	4	0	1	2	0	185	3
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Detener	Detener	Detener	Detener	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado					-	Ninguno		-	Ninguno					
Longitud de almacenamiento													0	
Vehículos en almacenamiento medio, n.º					0			0			0		0	
Calificación, %		0			0			0			0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	75	33	92	33	92	25	50	89	71	50
Vehículos pesados, %	2	2	2	0	0	0	2	25	2	2	2	2	0	0
Movimiento Flujo	0	0	0	0	12	12	0	12	0	4	4	0	261	6

Mayor/Menor	Menor 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Todo			264	12	244	0	0	12	0	0	156	124
Etapa 1			12								132	
Etapa 2			252								24	
Carretera crítica			6,5	6,2	4,12			4,12			7,1	6,2
Carretera crítica, etapa 1			5,5								6,1	
Carretera crítica, etapa 2			5,5								6,1	
Carretera de seguimiento			4	3,3	2,218		-	2,218			3,5	3,3
Maniobra Pot Cap-1		0	645	1074	1322			1607			815	932
Etapa 1		0	890								876	
Etapa 2		0	702								999	
Pelotón bloqueado, %												
Mov Cap-1 Maniobra			643	1074	1322			1607			792	932
Mov Cap-2 Maniobra			643								792	
Etapa 1			890								876	
Etapa 2			700								974	

Aproximación	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	9,6	0	0,1	12,4
HCM LOS	A			B

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1		SBL	SBT SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	752	1322			805	1607	
Relación V/C del carril HCM	0,354				0,03	0,002	
Retardo de control HCM (s)	12,4	0			9,6	7,2	0
HCM Carril LOS	B	A			A	A	A
HCM 95.º %tile Q(veh)	1,6	0			0,1	0	

Intersección														
Retardo interno, s/vehículo	6,4													

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Configuraciones de carriles														
Volumen de tráfico, veh/h	0	0	0	0	11	2	8	1	1	2	4	0	189	5
Volumen futuro, veh/h	0	0	0	0	11	2	8	1	1	2	4	0	189	5
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Detener	Detener	Detener	Detener	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado					-	Ninguno		-	Ninguno					
Longitud de almacenamiento													0	
Vehículos en almacenamiento medio, n.º					0			0			0		0	
Calificación, %		0			0			0			0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Vehículos pesados, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Movimiento Flujo	0	0	0	0	29	4	16	4	4	4	12	0	228	13

Mayor/Menor	Secundaria 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	306	312	6	266	0	0	8	0	0	202	139
Etapa 1	38	38								147	
Etapa 2	268	274								55	
Carretera crítica	7,1	6,5	6,2	4,1			4,12			7,1	6,25
Carretera crítica, etapa 1	6,1	5,5								6,1	
Carretera crítica, etapa 2	6,1	5,5								6,1	
Seguimiento Hdwy	3,5	4	3,3	2,2		-	2,218			3,5	3,345
Maniobra Pot Cap-1	650	606	1083	1310			1612			761	901
Etapa 1	982	867								860	
Etapa 2	742	687								962	
Pelotón bloqueado, %											
Mov Cap-1 Maniobra	472	597	1083	1310			1612			722	901
Mov Cap-2 Maniobra	472	597								722	
Etapa 1	970	857								850	
Etapa 2	513	685								915	

Enfoque	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	11	5,2	0,1	12,8
HCM LOS	B			B

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1	SBL	SBT SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	700	1310		631	1612	
Relación V/C del carril HCM	0,344	0,012		- 0,052	0,002	
Retardo de control HCM (s)	12,8	7,8	0	11	7,2	0
HCM Carril LOS	B	A	A	B	A	A
HCM 95.º %tile Q(veh)	1,5	0		0,2	0	

Intersección														
Retardo interno, s/vehículo	5,8													

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	NEL	NER
Configuraciones de carriles														
Volumen de tráfico, veh/h	0	0	0	0	4	2	9	5	0	5	4	0	165	2
Volumen futuro, veh/h	0	0	0	0	4	2	9	5	0	5	4	0	165	2
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Detener	Detener	Detener	Detener	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado					-	Ninguno		-	Ninguno					
Longitud de almacenamiento													0	
Vehículos en almacenamiento medio, n.º					0			0			0		0	
Calificación, %		0			0			0			0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	25	38	50	50	25	25	50	33	78	83	38
Vehículos pesados, %	2	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	5	5
Movimiento Flujo	0	0	0	0	11	4	18	20	0	10	12	0	199	5

Mayor/Menor	Secundaria 1			Mayor 1			Mayor 2			Menor 2		
Flujo conflictivo Todo			333	20	257	0	0	20	0	0	219	135
Etapa 1			56								55	
Etapa 2			277								64	
Carretera crítica			6,5	6,2	4,1			4,12			7,1	6,25
Carretera crítica, etapa 1			5,5								6,1	
Carretera crítica, etapa 2			5,5								6,1	
Carretera de seguimiento			4	3,3	2,2			2,218			3,5	3,345
Maniobra Pot Cap-1		0	590	1064	1320			1596			741	906
Etapa 1		0	852								852	
Etapa 2		0	685								952	
Pelotón bloqueado, %												
Mov Cap-1 Maniobra			577	1064	1320			1596			716	906
Mov Cap-2 Maniobra			577								716	
Etapa 1			840								840	
Etapa 2			680								923	

Aproximación	WB	NB	SB	NE
Retardo de control HCM, s	10,6	3,7	0,3	12,7
HCM LOS	B			B

Carril secundario/Movimiento principal	NELn1	NBL	NBT	NBRWBLn1	SBL	SBT SBR2
Capacidad (vehículos/hora)	671	1320		660	1596	
Relación V/C del carril HCM	0,304	0,014		- 0,022	0,006	
Retardo de control HCM (s)	12,7	7,8	0	10,6	7,3	0
HCM Carril LOS	B	A	A	B	A	A
HCM 95.º %tile Q(veh)	1,3	0		0,1	0	

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

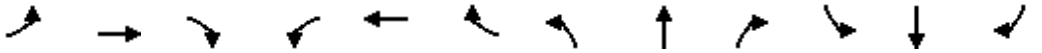
17/05/2024

Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBR	NBR2	SWL	SWR
Configuraciones de carriles											
Volumen de tráfico (vehículos/hora)	0	20	0	0	0	0	683	0	176	154	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	20	0	0	0	0	683	0	176	154	0
Control de señales		Parada			Parada		Libre			Libre	
Calificación		0			0		0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,68	0,92	0,86	0,25	0,92	0,88	0,92	0,70	0,92	0,92
Caudal por hora (vph)	0	29	0	0	0	0	776	0	251	167	0
Peatones											
Ancho del carril (pies)											
Velocidad de marcha (pies/s)											
Porcentaje de bloqueo											
Curva de giro a la derecha (veh)											
Tipo de mediana							Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en la mediana (veh)											
Señal ascendente (pies)											
pX, pelotón desbloqueado											
vC, volumen conflictivo	1719	1719	167	1734	1719	0	167				
vC1, volumen conf. etapa 1											
vC2, volumen conf. etapa 2											
vCu, volumen sin bloquear	1719	1719	167	1734	1719	0	167				
IC, único (s)	7,1	*4,5	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1				
IC, 2 etapas											
IF (s)	3,5	2,5	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2				
%libre de la cola p0	100	78	100	100	100	100	45				
Capacidad en cM (vehículos/hora)	40	130	877	33	41	1085	1417				

Dirección, carril n.º	EB1	NB1	NB2	SW1
Volumen total	29	776	251	167
Volumen restante	0	776	0	0
Volumen derecho	0	0	251	0
cSH	130	1417	1700	1700
Volumen a capacidad	0,22	0,55	0,15	0,10
Longitud de la cola 95.º (pies)	20	87	0	0
Retraso de control (s)	40,4	10,6	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	E	B		
Retraso en la aproximación (s)	40,4	8,0		0,0
LOS de aproximación	E			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			7,7	
Utilización de la capacidad de la intersección		59	Nivel de servicio de la UCI	B
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario



Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vehículos/hora)	0	49	0	0	0	0	513	0	154	0	166	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	49	0	0	0	0	513	0	154	0	166	0
Control de señales		Parada			Detener			Libre			Libre	
Calificación		0			0			0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,83	0,92	0,92	0,92	0,92	0,86	0,92	0,80	0,92	0,71	0,92
Caudal por hora (vph)	0	59	0	0	0	0	597	0	193	0	234	0
Peatones												
Ancho del carril (pies)												
Velocidad de marcha (pies/s)												
Porcentaje de bloqueo												
Curva de giro a la derecha (veh)												
Tipo de mediana								Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)												
Señal ascendente (ft)												
pX, pelotón desbloqueado												
vC, volumen conflictivo	1428	1428	234	1458	1428	0	234			0		
vC1, volumen conf. etapa 1												
vC2, volumen conf. etapa 2												
vCu, volumen sin bloquear	1428	1428	234	1458	1428	0	234			0		
IC, único (s)	7,1	*4,8	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1			4,1		
IC, 2 etapas												
IF (s)	3,5	*3,0	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2			2,2		
%libre de la cola p0	100	65	100	100	100	100	55			100		
Capacidad en cM (vehículos/hora)	73	168	805	52	74	1085	1328			1623		

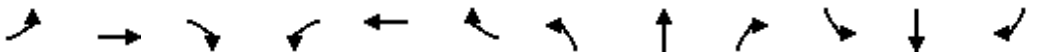
Dirección, carril n.º	EB1	NB1	NB2	SB1
Volumen total	59	597	193	234
Volumen restante	0	597	0	0
Volumen derecho	0	0	193	0
cSH	168	1328	1700	1700
Volumen a capacidad	0,35	0,45	0,11	0,14
Longitud de la cola 95.º (pies)	37	60	0	0
Retraso de control (s)	37,5	9,9	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	E	A		
Retraso en la aproximación (s)	37,5	7,5		0,0
LOS de aproximación	E			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			7	
Utilización de la capacidad de la intersección		50	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

* Valor introducido por el usuario

Análisis de la capacidad de intersecciones sin semáforos en HCM 44:

28/01/2025



Movimiento	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vehículos/hora)	0	48	0	0	0	0	528	0	141	0	154	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	0	48	0	0	0	0	528	0	141	0	154	0
Control de señales		Parada			Detener			Libre			Libre	
Calificación		0			0			0			0	
Factor de hora punta	0,92	0,83	0,92	0,71	0,92	0,92	0,86	0,92	0,80	0,92	0,71	0,92
Caudal por hora (vph)	0	58	0	0	0	0	614	0	176	0	217	0
Peatones												
Ancho del carril (pies)												
Velocidad de marcha (pies/s)												
Porcentaje de bloqueo												
Curva de giro a la derecha (veh)												
Tipo de mediana								Ninguno			Ninguno	
Almacenamiento en la mediana (veh)												
Señal ascendente (pies)												
pX, pelotón desbloqueado												
vC, volumen conflictivo	1445	1445	217	1474	1445	0	217			0		
vC1, volumen conf. etapa 1												
vC2, volumen conf. etapa 2												
vCu, volumen sin bloquear	1445	1445	217	1474	1445	0	217			0		
IC, único (s)	7,1	*4,5	6,2	7,1	6,5	6,2	4,1			4,1		
IC, 2 etapas												
IF (s)	3,5	3,0	3,3	3,5	4,0	3,3	2,2			2,2		
%libre de la cola p0	100	69	100	100	100	100	54			100		
Capacidad en cM (vehículos/hora)	0	184	823	M	72	1085	1347			1623		

Dirección, carril n.º	EB1	NB1	NB2	SB1
Volumen total	58	614	176	217
Volumen restante	0	614	0	0
Volumen derecho	0	0	176	0
cSH	184	1347	1700	1700
Volumen a capacidad	0,31	0,46	0,10	0,13
Longitud de la cola 95.º (pies)	32	61	0	0
Retraso de control (s)	33,2	9,9	0	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	D	A		
Retraso de aproximación (s)	33,2	7,7		0,0
LOS de aproximación	D			

Resumen de intersecciones				
Retraso medio			7	
Utilización de la capacidad de la intersección		50,7	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)			15	

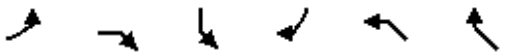
* Valor introducido por el usuario

Movimiento	EBL	EBR	SBL	SBR	NWU	NWL	NWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico (vehículos/hora)	762	0	36	0	1	68	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	762	0	36	0	1	68	0
Control de señalización	Libre		Sbp			Libre	
Grado	0		0			0	
Factor de hora punta	0,90	0,92	0,73	0,92	0,25	0,79	0,92
Peatones							
Ancho del carril (pies)							
Velocidad al caminar (pies/s)							
Porcentaje de bloqueo							
Curva de giro a la derecha (veh)							
Vehículo de almacenamiento mediano)							
Señal ascendente (pies)							
pX, pelotón desbloqueado					0,00		
vC, volumen conflictivo	86		1780	86	0		
vC1, volumen de conf. etapa 1							
vCu, volumen sin bloquear	86		1780	86	0		
IC, simple (s)	4,1		4,5	6,2	0,0		
IC, 2 etapas							
IF (s)	2,2		*2,5	3,3	0,0		
%libre de la cola p0	44		59	100	0		
Capacidad cM (vehículos/hora)	1517		120	973	0		

Dirección, carril n.º	EB1	SB1	NW1
Volumen restante	847	49	0
la capacidad máxima			
CSH	1517	120	1700
	0,56	0,41	0,05
Retraso de control (s)	10,3	54,5	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	B	F	
Retraso de aproximación (s)	10,3	54,5	0
LOS de aproximación		F	

Resumen de intersección			
Retraso medio		11,6	
Utilización de la capacidad de la intersección		59	Nivel de servicio de la UCI
Período de análisis (min)		15	

* Valor introducido por el usuario



Movimiento	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico (vehículos/hora)	551	0	45	0	76	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	551	0	45	0	76	0
Control de señales	Gratis		Parada		Gratis	
Calificación	0		0		0	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,75	0,92	0,73	0,92
Caudal por hora (vph)	599	0	60	0	104	0
Peatones						
Velocidad al caminar (pies/s)						
Porcentaje de bloqueo						
Curva de giro a la derecha (veh)						
Tipo de mediana	Ninguno				Ninguno	
Vehículo de almacenamiento mediano)						
Señal ascendente (pies)						
pX, pelotón desbloqueado						
vC1, volumen de conflicto en la etapa 1						
vC2, volumen conf. etapa 2						
vCu, volumen sin bloquear	104		1302	104		
tC, 2 etapas						
IF (s)	2,2		3,0	3,3		
%de cola libre p0	59		69	100		

Dirección, carril n.º	EB1	SB1	NW1
Volumen total	599	60	104
Volumen restante	599	60	0
Ja capacidad máxima			
cSH	1475	191	1700
	0,41	0,31	0,06
Retraso de control (s)	9,1	32,2	0
Nivel de servicio (LOS) del carril	A	D	
Retraso de aproximación (s)	9,1	32,2	0,0
LOS de aproximación		D	

Resumen de intersección			
Retraso medio		9,7	
Utilización de la capacidad de la intersección	48	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)		15	

* Valor introducido por el usuario

Movimiento	EBU	EBL	EBR	SBL	SBR	NWL	NWR
Configuraciones de carriles							
Volumen de tráfico (vehículos/hora)	1	578	0	38	0	131	0
Volumen futuro (vehículos/hora)	1	578	0	38	0	131	0
Control de señales		Gratis		Parada		Gratis	
Calificación		0		0		0	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,75	0,92	0,73	0,92
Caudal por hora (vph)	0	628	0	51	0	179	0
Peatones							
Ancho del carril (pies)							
Velocidad de marcha (pies/s)							
Porcentaje de bloqueo							
Curva de giro a la derecha (veh)							
Tipo de mediana		Ninguno				Ninguno	
Almacenamiento en mediana (veh)							
Señal ascendente (pies)							
pX, pelotón desbloqueado	0						
vC, volumen conflictivo	0	179		1435	179		
vC1, volumen de conf. etapa 1							
vC2, volumen conf. etapa 2							
vCu, volumen sin bloqueo	0	179		1435	179		
IC, único (s)	0,0	4,1		*4,5	6,2		
IC, 2 etapas							
IF (s)	0,0	2,2		*3,0	3,3		
%libre de la cola p0	0	55		73	100		
Capacidad cM (vehículos/hora)	0	1385		187	864		

Dirección, carril n.º	EB1	SB1	NW1
Volumen total	628	51	179
Volumen restante	628	51	0
Volumen derecho	0	0	0
cSH	1385	187	1700
Volumen a capacidad	0,45	0,27	0,11
Longitud de la cola 95.º (pies)	61	26	0
Retraso de control (s)	9,7	31,3	0
Nivel de servicio (LOS)	A	D	
Retraso en la aproximación (s)	9,7	31,3	0,0
LOS de aproximación		D	

Resumen de intersecciones			
Retraso medio		9	
Capacidad de utilización de intersecciones	52,7	Nivel de servicio de la UCI	A
Período de análisis (min)	15		

* Valor introducido por el usuario

Intersección	
Retardo de intersección, s/vehículo	6,5
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	670	916	315
Tasa de flujo de demanda, veh/h	697	934	315
Vehículos en circulación, veh/h	229	212	582
Vehículos que salen, veh/h	212	685	174
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales, n.º/h	0	0	0
Gorra ajustable	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/vehículo	9,7	1,6	13,7
LOS de aproximación	A	A	B

Carril	Izquierdo	Desvío	Izquierda	Derivación	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1.000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	527	170	229	705	315
Carril de entrada, veh/h	899	1976	914	1938	631
Entrada HV Factor de ajuste	0,961	0,962	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	507	163	225	691	315
Entrada de gorras, veh/h	864	1900	896	1900	631
Relación V/C	0,586	0,086	0,251	0,364	0,499
Retardo de control, s/veh	12,8	0,0	6,6	0,0	13,7
LOS	B	A	A	A	B
95.º %tile Cola, veh	4	0	1	2	3

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	9,5
LOS de intersección	A

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	812	741	38
Tasa de flujo de demanda, veh/h	828	756	383
Vehículos en circulación, veh/h	166	146	683
Vehículos que salen, veh/h	146	920	125
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales ilegales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/veh	11,3	1,2	21,6
LOS de aproximación	B	A	c

Carril	Izquierda	Desvío	Izquierda	Derivación	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1.000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	642	186	166	590	383
Carril de entrada, veh/h	957	1938	976	1938	571
Entrada HV Factor de ajuste	0,981	0,980	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	630	182	163	578	383
Entrada de gorras, veh/h	939	1900	957	1900	571
Relación V/C	0,671	0,096	0,170	0,304	0,671
Retraso de control, s/vehículo	14,6	0,0	5,4	0,0	21,6
LOS	B	A	A	A	C
95.º %tile Cola, veh	5	0	1	1	5

Intersección	
Retraso en intersección, s/vehículo	10,7
LOS de intersección	B

Aproximación	WB	NB	SB
Carriles de entrada	1	1	1
Carriles circulares conflictivos	1	1	1
Flujo de aproximación adyacente, veh/h	912	754	26
Tasa de flujo de demanda, veh/h	921	769	268
Vehículos en circulación, veh/h	117	117	801
Vehículos que salen, veh/h	117	952	112
Intervalo de seguimiento, s	3,186	3,186	3,186
Cruces peatonales, n.º/h	0	0	0
Ped Cap Adj	1,000	1,000	1,000
Retraso de aproximación, s/vehículo	17,1	0,7	17,4
Aproximación LOS	c	A	c

Carril	Izquierda	Desvío	Izquierda	Derivación	Izquierda
Movimientos designados	L	R	LT	R	LT
Movimientos asumidos	L	R	LT	R	LT
RT Canalizado		Libre		Libre	
Utilización del carril	1,000		1,000		1,000
Distancia crítica, s	5,193		5,193		5,193
Flujo de entrada, veh/h	796	125	117	652	268
Carril de entrada, veh/h	1005	1919	1005	1938	507
Entrada HV Factor de ajuste	0,989	0,990	0,980	0,980	1,000
Entrada de flujo, veh/h	788	124	115	639	268
Entrada de gorras, veh/h	995	1900	985	1900	507
Relación V/C	0,792	0,065	0,116	0,336	0,528
Retraso de control, s/vehículo	19,8	0	4,7	0,0	17,4
LOS	c	A	A	A	C
95.ª %tile Cola, veh	9	0	0	2	3

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	10,7

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	487	37	36	0	232	325
Volumen futuro, vehículos/hora	487	37	36	0	232	325
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0			100
Vehículos en almacenamiento medio, n.º	0				0	
Calificación, %	0			0	0	
Factor de hora punta	92	94	92	78	86	92
Vehículos pesados, %	6	6	2	2	4	4
Movimiento Flujo	529	39	39	0	270	353

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2		
Flujo conflictivo Todos	270	270				0
Etapa 1	270					
Etapa 2	0					
Carretera crítica	6,46	6,26				
Carretera crítica Etapa 1	5,46					
Carretera crítica, fase 2						
Carretera de seguimiento	3,554	3,354				
Maniobra Pot Cap-1	711	759				
Etapa 1	766					
Etapa 2						
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra	711	759				
Mov Cap-2 Maniobra	711					
Etapa 1	766					
Etapa 2						

Aproximación	EB	SB
Retardo de control HCM, s	22,4	0
HCM LOS	C	

Calle secundaria/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	711	759		
Relación V/C del carril HCM	0,745	0,052		
Retardo de control HCM (s)	23,3	10		
HCM Carril LOS	C	B		
HCM 95.º %tile Q(veh)	6,7	0,2		

Intersección						
Retraso interno, s/vehículo	8,3					

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	432	39	50	0	248	350
Volumen futuro, vehículos/hora	432	39	50	0	248	350
Peds conflictivos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0			100
Vehículos en almacenamiento medio, n.º	0				0	
Calificación, %	0			0	0	
Factor de hora punta	92	53	92	81	92	92
Vehículos pesados, %	7	7	4	4	4	4
Movimiento Flujo	470	74	54	0	270	380

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2		
Flujo conflictivo Todos	270	270				0
Etapa 1	270					
Etapa 2	0					
Carretera crítica	6,47	6,27				
Carretera crítica Etapa 1	5,47					
Carretera crítica, fase 2						
Carretera de seguimiento	3,563	3,363				
Maniobra de capacidad máxima-1	709	757				
Etapa 1	764					
Etapa 2						
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra	709	757				
Mov Cap-2 Maniobra	709					
Etapa 1	764					
Etapa 2						

Aproximación	EB	SB
Retardo de control HCM, s	18,3	0
HCM LOS	C	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	709	757		
Relación V/C del carril HCM	0,662	0,097		
Retardo de control HCM (s)	19,5	10,3		
HCM Carril LOS	C	B		
HCM 95.º %tile Q(veh)	5	0,3		

Intersección						
Retraso interno, s/vehículo	6,3					

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	457	58	60	0	218	633
Volumen futuro, vehículos/hora	457	58	60	0	218	633
Conflictos pediátricos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0	100	0			100
Vehículos en almacenamiento medio, n.º	0				0	
Calificación, %	0			0	0	
Factor de hora punta	95	83	75	94	88	90
Vehículos pesados, %	1	1	1	1	0	0
Movimiento Flujo	481	70	80	0	248	703

Mayor/Menor	Secundaria2			Mayor 2		
Flujo conflictivo Todos	248	248				0
Etapa 1	248					
Etapa 2	0					
Carretera crítica	6,41	6,21				
Carretera crítica Etapa 1	5,41					
Carretera crítica, etapa 2						
Autopista de seguimiento	3,509	3,309				
Maniobra Pot Cap-1	743	793				
Etapa 1	796					
Etapa 2						
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra	743	793				
Mov Cap-2 Maniobra	743					
Etapa 1	796					
Etapa 2						

Aproximación	EB	SB
Retardo de control HCM, s	17,2	0
HCM LOS	C	

Carril secundario/Movimiento principal	EBLn1	EBLn2	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	743	793		
Relación V/C del carril HCM	0,647	0,088		
Retardo de control HCM (s)	18,3	10		
HCM Carril LOS	C	B		
HCM 95.º %tile Q(veh)	4,8	0,3		

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	1,1

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	11	26	79	706	458	8
Volumen futuro, vehículos/hora	11	26	79	706	458	8
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	O					
Vehículos en almacenamiento medio, n.º	0			0	0	
Calificación, %	0			0	0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	12	28	86	767	498	9

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1442	503	507	0		0
Etapa 1	503					
Etapa 2	939					
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12			
Carretera crítica, fase 1	5,42					
Carretera crítica, etapa 2	5,42					
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218			
Maniobra Pot Cap-1	146	569	1058			
Etapa 1	607					
Etapa 2	380					
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra	125	569	1058			
Mov Cap-2 Maniobra	125					
Etapa 1	521					
Etapa 2	380					

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	20,2	0,9	0
HCM LOS	C		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	1058	277		
Relación V/C de la vía HCM	0,081	- 0,145		
Retardo de control HCM (s)	8,7	0 20,2		
HCM Carril LOS	A	A C		
HCM 95.º %tile Q(veh)	0,3	0,5		

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	1,3

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, veh/h	44	5	10	580	559	71
Volumen futuro, vehículos/hora	44	5	10	580	559	71
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	O					
Veh en almacenamiento mediano, n.º 0				0	0	
Calificación, %	0			0	0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	48	5	11	630	608	77

Mayor/Menor	Secundaria2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1299	647	685	0		0
Etapa 1	647					
Etapa 2	652					
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12			
Carretera crítica, fase 1	5,42					
Carretera crítica, etapa 2	5,42					
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218			
Maniobra Pot Cap-1	178	471	908			
Etapa 1	521					
Etapa 2	518					
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra	175	471	908			
Mov Cap-2 Maniobra	175					
Etapa 1	511					
Etapa 2	518					

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	31,7	0,2	0
HCM LOS	D		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	908	187		
Relación V/C del carril HCM	0,012	- 0,285		
Retardo de control HCM (s)	9	0 31,7		
HCM Carril LOS	A	A D		
HCM 95.º %tile Q(veh)	0	1,1		

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	0,7

Movimiento	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	21	8	4	633	704	71
Volumen futuro, veh/h	21	8	4	633	704	71
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Parada	Detener	Libre	Libre	Libre	Gratis
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	O					
Vehículos en almacenamiento medio, n.º 0				0	0	
Calificación, %	0			0	0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	23	9	4	688	765	77

Mayor/Menor	Menor2		Mayor 1		Mayor 2	
Flujo conflictivo Todo	1500	804	842	0		0
Etapa 1	804					
Etapa 2	696					
Carretera crítica	6,42	6,22	4,12			
Carretera crítica, fase 1	5,42					
Carretera crítica, etapa 2	5,42					
Carretera de seguimiento	3,518	3,318	2,218			
Maniobra Pot Cap-1	134	383	794			
Etapa 1	440					
Etapa 2	495					
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra	133	383	794			
Mov Cap-2 Maniobra	133					
Etapa 1	436					
Etapa 2	495					

Enfoque	EB	NB	SB
Retardo de control HCM, s	32,5	0,1	0
HCM LOS	D		

Carril secundario/Movimiento principal	NBL	NBT EBLn1	SBT	SBR
Capacidad (vehículos/hora)	794	162		
Relación V/C del carril HCM	0,005	- 0,195		
Retardo de control HCM (s)	9,6	0 32,5		
HCM Carril LOS	A	A D		
HCM 95.º %tile Q(veh)	0	0,7		

Intersección						
Retardo interno, s/veh	8,8					

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	425	0	299	219	381	216
Volumen futuro, vehículos/hora	425	0	299	219	381	216
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0			0	0	0
Vehículos en almacenamiento medio, n.º			0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	462	0	325	238	414	235

Mayor/Menor	Mayor2		Menor2	
Flujo conflictivo Todo		0	325	325
Etapa 1			325	
Etapa 2			0	
Carretera crítica			6,42	6,22
Carretera crítica Etapa 1			5,42	
Carretera crítica, fase 2				
Carretera de seguimiento			3,518	3,318
Maniobra de capacidad máxima-1			669	716
Etapa 1			732	
Etapa 2				
Pelotón bloqueado, %				
Mov Cap-1 Maniobra			669	716
Mov Cap-2 Maniobra			669	
Etapa 1			732	
Etapa 2				

Aproximación	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	16,5
HCM LOS		C

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)		669	716
Relación V/C del carril HCM		- 0,619	0,328
HCMControlDelay(s)		18,7	12,5
HCMLaneLOS		C	B
HCM 95.º %tile Q(veh)		4,3	1,4

Intersección						
Retraso interno, s/vehículo	6,6					

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	309	0	367	223	251	218
Volumen futuro, vehículos/hora	309	0	367	223	251	218
Pediatrías conflictivas, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0			0	0	0
Vehículos en almacenamiento medio, n.º			0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	336	0	399	242	273	237

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todos		0	399	399
Etapa 1			399	
Etapa 2			0	
Carretera crítica			6,42	6,22
Carretera crítica Etapa 1			5,42	
Carretera crítica, fase 2				
Carretera de seguimiento			3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1			607	651
Etapa 1			678	
Etapa 2				
Pelotón bloqueado, %				
Mov Cap-1 Maniobra			607	651
Mov Cap-2 Maniobra			607	
Etapa 1			678	
Etapa 2				

Aproximación	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	14,8
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)		607	651
Relación V/C del carril HCM		- 0,449	0,364
HCMControlDelay(s)		15,7	13,7
HCMLaneLOS		C	B
HCM 95.º %tile Q(veh)		2,3	1,7

Intersección						
Retraso interno, s/vehículo	7,6					

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	206	0	594	185	204	230
Volumen futuro, vehículos/hora	206	0	594	185	204	230
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento	0			0	0	0
Vehículos en almacenamiento medio, n.º			0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	224	0	646	201	222	250

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo		0	646	646
Etapa 1			646	
Etapa 2			0	
Carretera crítica			6,42	6,22
Carretera crítica Etapa 1			5,42	
Carretera crítica, fase 2				
Carretera de seguimiento			3,518	3,318
Maniobra de límite de potencial-1			436	472
Etapa 1			522	
Etapa 2				
Pelotón bloqueado, %				
Mov Cap-1 Maniobra			436	472
Mov Cap-2 Maniobra			436	
Etapa 1			522	
Etapa 2				

Aproximación	WB	SB
Retardo de control HCM, s	0	21,2
HCM LOS		C

Carril secundario/Movimiento principal	WBT	WBR SBLn1	SBLn2
Capacidad (vehículos/hora)		436	472
HCM Carril V/CRatio		- 0,509	0,53
HCMControlDelay(s)		21,5	20,9
HCMLaneLOS		C	C
HCM 95.º %tileQ(veh)		2,8	3

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	5

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	2	1	2	227	210	1
Volumen futuro, veh/h	2	1	2	227	210	1
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento					0	
Vehículos en almacenamiento medio, n.º		0	0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	2	1	2	247	228	1

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	249	0		0	131	126
Etapa 1					126	
Etapa 2					5	
Carretera crítica	4,12				6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1					5,42	
Carretera crítica, etapa 2					5,42	
Carretera de seguimiento	2,218				3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1317	-	-	-	863	924
Etapa 1					900	
Etapa 2					1018	
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra 1317		-	-	-	861	924
Mov Cap-2 Maniobra					861	
Etapa 1					898	
Etapa 2					1018	

Enfoque	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	5,2	0	10,7
HCM LOS			B

MinorLane/MajorMvmt	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1
Capacidad (vehículos/hora)			1317	861
HCM Carril v/C Ratio			-	- 0,266
HCMControlDelay(s)			7,7	0 10,7
HCMLaneLOS			A	A B
HCM 95.º %tileQ(veh)			0	1,1

Intersección	
Retraso en la intersección, s/vehículo	4,8

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	3	2	3	183	164	2
Volumen futuro, veh/h	3	2	3	183	164	2
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento					0	
Vehículos en almacenamiento medio, n.º		0	0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	3	2	3	199	178	2

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	202	0		0	111	103
Etapa 1					103	
Etapa 2					8	
Carretera crítica	4,12				6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1					5,42	
Carretera crítica, etapa 2					5,42	
Autopista de seguimiento	2,218				3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1370	-	-	-	886	952
Etapa 1					921	
Etapa 2					1015	
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra 1370		-	-	-	884	952
Mov Cap-2 Maniobra					884	
Etapa 1					919	
Etapa 2					1015	

Aproximación	SE	NO	SO
Retardo de control HCM, s	4,6	0	10,1
HCM LOS			B

MinorLane/MajorMvmt	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1
Capacidad (vehículos/hora)			1370	885
HCM Carril V/CRatio			-	- 0,204
HCMControlDelay(s)			7,6	0 10,1
HCMLaneLOS			A	A B
HCM 95.º %tileQ(veh)			0	0,8

Intersección	
Retraso interno, s/vehículo	5

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	1	1	1	136	151	2
Volumen futuro, veh/h	1	1	1	136	151	2
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento					0	
Vehículo en almacenamiento mediano, n.º		0	0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	1	1	1	148	164	2

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	149	0		0	78	75
Etapa 1					75	
Etapa 2					3	
Carretera crítica	4,12				6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1					5,42	
Carretera crítica, etapa 2					5,42	
Carretera de seguimiento	2,218				3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1432	-	-	-	925	986
Etapa 1					948	
Etapa 2					1020	
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra 1432		-	-	-	924	986
Mov Cap-2 Maniobra					924	
Etapa 1					947	
Etapa 2					1020	

Enfoque	SE	NO	SO
HGMGonVolDelay, s	3,8	0	9,7
HCM LOS			A

MinorLane/MajorMvmt	NWT	NWR	SEL	SETSWLn1
Capacidad (vehículos/hora)			1432	925
HCM Carril V/CRatio			- 0,001	0,18
HCMControlDelay(s)			7,5	0 9,7
HCMLaneLOS			A	A A
HCM 95.º %tileQ(veh)			0	0,7

Intersección	
Retraso interno, s/veh	6,2

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	9	0	0	8	9	8
Volumen futuro, veh/h	9	0	0	8	9	8
Conflictos pediátricos, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento					0	
Vehículos en almacenamiento medio, n.º		0	0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	10	0	0	9	10	9

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Secundaria 2	
Flujo conflictivo Todo	9	0		0	25	5
Etapa 1					5	
Etapa 2					20	
Carretera crítica	4,12				6,42	6,22
Carretera crítica, etapa 1					5,42	
Carretera crítica, etapa 2					5,42	
Autopista de seguimiento	2,218				3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1611	-	-	-	991	1078
Etapa 1					1018	
Etapa 2					1003	
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra 1611		-	-	-	985	1078
Mov Cap-2 Maniobra					985	
Etapa 1					1012	
Etapa 2					1003	

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,6
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1611			1027
HCM Carril V/CRatio	0,006			- 0,018
HCMControlDelay(s)	7,2	0		8,6
HCMLaneLOS	A	A		A
HCM 95.º %tileQ(veh)	0			0,1

Intersección	
Retardo interno, s/veh	6,6

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	8	0	0	5	7	8
Volumen futuro, veh/h	8	0	0	5	7	8
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento					0	
Vehículos en almacenamiento medio, n.º		0	0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	9	0	0	5	8	9

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	5	0		0	21	3
Etapa 1					3	
Etapa 2					18	
Carretera crítica	4,12				6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1					5,42	
Carretera crítica, etapa 2					5,42	
Carretera de seguimiento	2,218				3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1616	-	-	-	996	1081
Etapa 1					1020	
Etapa 2					1005	
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra 1616		-	-	-	990	1081
Mov Cap-2 Maniobra					990	
Etapa 1					1014	
Etapa 2					1005	

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,5
HCM LOS			A

Carril secundario/Movimiento principal	EBL	EBT	WBT	WBR SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1616			1037
HCM Carril V/CRatio	0,005			- 0,016
HCMControlDelay(s)	7,2	0		8,5
HCMLaneLOS	A	A		A
HCM 95.º %tileQ(veh)	0			0

Intersección	
Retraso interno, s/veh	6,3

Movimiento	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Configuraciones de carril						
Volumen de tráfico, vehículos/hora	8	0	0	5	4	7
Volumen futuro, veh/h	8	0	0	5	4	7
Pediatría conflictiva, n.º/hora	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno	-	Ninguno	-	Ninguno
Duración del almacenamiento					0	
Vehículo en almacenamiento mediano, n.º		0	0		0	
Calificación, %		0	0		0	
Factor de hora punta	92	92	92	92	92	92
Vehículos pesados, %	2	2	2	2	2	2
Movimiento Flujo	9	0	0	5	4	8

Mayor/Menor	Mayor1		Mayor 2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo	5	0		0	21	3
Etapa 1					3	
Etapa 2					18	
Carretera crítica	4,12				6,42	6,22
Carretera crítica, fase 1					5,42	
Carretera crítica, etapa 2					5,42	
Carretera de seguimiento	2,218				3,518	3,318
Maniobra Pot Cap-1	1616	-	-	-	996	1081
Etapa 1					1020	
Etapa 2					1005	
Pelotón bloqueado, %						
Mov Cap-1 Maniobra 1616		-	-	-	990	1081
Mov Cap-2 Maniobra					990	
Etapa 1					1014	
Etapa 2					1005	

Enfoque	EB	WB	SB
Retardo de control HCM, s	7,2	0	8,5
HCM LOS			A

Vía secundaria/Movimiento importante	EBL	EBT	WBT	WBR SBLn1
Capacidad (vehículos/hora)	1616			1046
HCM Carril V/CRatio	0,005			- 0,011
HCMControlDelay(s)	7,2	0		8,5
HCMLaneLOS	A	A		A
HCM 95.º %tileQ(veh)	0			0

Intersección							
Retardo interno, s/veh	0,5						

Movimiento	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, vehículos/hora	1	377	0	661	14	17	515
Volumen futuro, veh/h	1	377	0	661	14	17	515
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado		-	Ninguno		Libre		Libre
Longitud de almacenamiento		0			0	0	0
Vehículos en almacenamiento medio, n.º				0		0	
Calificación, %			0	0		0	
Factor de hora punta	25	86	92	89	63	67	83
Vehículos pesados, %	4	4	2	2	2	1	1
Movimiento Flujo	4	438	0	743	22	25	620

Mayor/Menor		Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo			0	743	
Etapa 1				743	
Etapa 2				0	
Carretera crítica				6,41	
Carretera crítica, fase 1				5,41	
Carretera crítica, fase 2					
Carretera de seguimiento				3,509	
Maniobra Pot Cap-1			0	384	0
Etapa 1			0	472	0
Etapa 2			0		0
Pelotón bloqueado, %					
Mov Cap-1 Maniobra				384	
Mov Cap-2 Maniobra				384	
Etapa 1				472	
Etapa 2					

Aproximación	N	SO
Retardo de control HCM, s	0	15
HCM LOS		c

Carril secundario/Movimiento principal	NWTSWLn1SWLn2		
Capacidad (vehículos/hora)	38		
Relación V/C del carril HCM	- 0,066		
Retraso de control HCM (s)	15	0	
HCM Lane LOS	C	A	
HCM 95.º %tile Q(veh)	0,2		

Intersección							
Retardo interno, s/veh	1						

Movimiento	SEU	SEL	SET	NWT	NWR	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, vehículos/hora	1	605	0	513	52	39	513
Volumen futuro, vehículos/hora	1	605	0	513	52	39	513
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener
RT Canalizado		-	Ninguno		Libre		Libre
Longitud de almacenamiento		0			0	0	0
Vehículos en almacenamiento medio, n.º				0		0	
Calificación, %			0	0		0	
Factor de hora punta	25	82	92	79	57	83	87
Vehículos pesados, %	2	2	2	5	5	2	2
Movimiento Flujo	4	738	0	649	91	47	590

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2	
Flujo conflictivo Todo		0	649	
Etapa 1			649	
Etapa 2			0	
Carretera crítica			6,42	
Carretera crítica Etapa 1			5,42	
Carreteras críticas, fase 2				
Carretera de seguimiento			3,518	
Maniobra de capacidad máxima-1		0	434	0
Etapa 1		0	520	0
Etapa 2		0		0
Pelotón bloqueado, %				
Mov Cap-1 Maniobra			434	
Mov Cap-2 Maniobra			434	
Etapa 1			520	
Etapa 2				

Enfoque	NW	SO
Retardo de control HCM, s	0	14,3
HCM LOS		B

Carril secundario/Movimiento principal	NWTSWLn1SWLn2		
Capacidad (vehículos/hora)	43		
Relación V/C del carril HCM	- 0,108		
Retraso de control HCM (s)	14,3	0	
HCM Lane LOS	B	A	
HCM 95.º %tile Q(veh)	0,4		

Intersección							
Retraso interno, s/veh	2,6						

Movimiento	SEL	SET	NWT	NWR	SWU	SWL	SWR
Configuraciones de carril							
Volumen de tráfico, vehículos/hora	461	0	544	42	1	76	390
Volumen futuro, vehículos/hora	461	0	544	42	1	76	390
Pediatrías en conflicto, n.º/hora	0	0	0	0	0	0	0
Control de señales	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Detener	Detener	Detener
RT Canalizado	-	Ninguno		Libre			Libre
Longitud de almacenamiento	0			0		0	0
Vehículos en almacenamiento medio, n.º			0			0	
Calificación, %		0	0			0	
Factor de hora punta	92	92	84	75	25	63	87
Vehículos pesados, %	2	2	0	0	2	2	2
Movimiento Flujo	501	0	648	56	4	121	448

Mayor/Menor	Mayor2		Menor 2		
Flujo conflictivo Todo		0	0	648	
Etapa 1			0	648	
Etapa 2			0	0	
Carretera crítica				6,42	
Carretera crítica Etapa 1				5,42	
Carreteras críticas, fase 2					
Carretera de seguimiento				3,518	
Maniobra de capacidad máxima-1		0	0	435	0
Etapa 1		0	0	521	0
Etapa 2		0	0		0
Pelotón bloqueado, %					
Mov Cap-1 Maniobra			0	435	
Mov Cap-2 Maniobra			0	435	
Etapa 1			0	521	
Etapa 2			0		

Enfoque	NO	SO
Retardo de control HCM, s	0	16,4
HCM LOS		C

Carril secundario/Movimiento principal	NWTSWLn1SWLn2		
Capacidad (vehículos/hora)	43		
Relación V/C del carril HCM	- 0,277		
Retraso de control HCM (s)	16,4	0	
HCM Lane LOS	C	A	
HCM 95.º %tile Q(veh)	1,1		

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles							
Volumen de tráfico (vehículos por hora)	287	0	1	412	0	341	225
Volumen futuro (vph)	287	0	1	412	0	341	225
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Factor bicicleta							
Frt						0,945	
Flt Protegido	0,950			0,950			
Flujo saturado (prot)	1770	0	0	1770	0	3280	0
Flt Permitido	0,950			0,950			
Caudal saturado (perm)	1770	0	0	1770	0	3280	0
Giro a la derecha en rojo		Sí					Sí
Flujo saturado (RTOR)						126	
Velocidad de enlace (mph)	25				45	45	
Distancia de enlace (pies)	274				187	319	
Tiempo de viaje (s)	7,5				2,8	4,8	
Conflicto peatonal (n.º/hora)		1					
Factor de hora punta	0,88	0,92	0,92	0,82	0,92	0,81	0,91
Vehículos pesados (%)	2	2	2	2	2	4	4
Flujo ajustado (vph)	326	0	1	502	0	421	247
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	326	0	0	503	0	668	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)	12				12	12	
Desviación del enlace (pies)	0				0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)	16				16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15	9	9	15			9
Número de detectores	1		1	1		2	
Plantilla del detector	Izquierda		Izquierda	Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20		20	20		100	
Detector trasero (g)	0		0	0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0		0	0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20		20	20		6	
Tipo del detector 1	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0		0,0	0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0		0,0	0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0		0,0	0,0		0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo de detector 2						CI+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot		Prot	Prot		NA	
Fases protegidas	4		*5*	*5*		6	
Fases permitidas							

Grupo de carriles	EBL	EBR	NBU	NBL	NBT	SBT	SBR
Fase del detector	4		5	5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0		5,0	5,0		5,0	
Mínimo S it (s)	9,0		9,0	9,0		9,0	
Total de divisiones	25,0		38,0	38,0		32,0	
Total S it (%)	26,3		40,0	40,0		33,7	
Máximo verde (s)	21,0		34,0	34,0		28,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Tiempo total en rojo (s)	1,0		1,0	1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)	0,0			0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)	4,0			4,0		4	
Advance/Retraso			Advance	Adelante		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?			Sí	Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0		3,0	3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx		Máx	Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)	21,0			34,0		28	
Relación g/C actuada	0,22			0,36		0,29	
Relación v/c	0,83			0,79		0,63	
Retardo de control	55,2			38,4		26,4	
Retraso de cola	0			0,0		0,0	
Retraso total	55,2			38,4		26,4	
LOS	E			D		C	
Retraso de aproximación	55,2				38,4	26,4	
LOS de aproximación	E				D	C	
Longitud de la cola 50.º (pies)	189			269		148	
Longitud de la cola 95.ª (pies)	N.º 319			346		177	
Distancia interna entre enlaces (pies)	194				107	239	
Longitud del muelle de giro (pies)							
Capacidad base (vph)	391			633		1055	
Reducción del tapón de vacío	0			0		0	
Reducción del tapón antiderrames	0			0		0	
Reducción del límite de almacenamiento	0			0		0	
Reducción de la relación v/c	0,83			0,79		0,63	

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 95			
Duración del ciclo activado: 95			
Ciclo natural: 60			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,83			
Retraso de la señal en la intersección: 36,7		LOS en intersección: D	
Utilización de la capacidad de la intersección: 65,4 %		Nivel de servicio ICU C	
Periodo de análisis (min) 15			

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

Divisiones y fases: 109:

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles							
Volumen de tráfico (vehículos por hora)	1	267	0	401	0	625	253
Volumen futuro (vph)	1	267	0	401	0	625	253
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,953	
Flt Protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1787	0	1770	0	3340	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1787	0	1770	0	3340	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						71	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,25	0,69	0,92	0,80	0,92	0,97	0,85
Vehículos pesados (%)	1	1	1	2	2	3	3
Flujo ajustado (vph)	4	387	0	501	0	644	298
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	391	0	501	0	942	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Plantilla del detector	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector delantero (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (g)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Tipo del detector 1	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex		CI+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0		0,0		0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						CI+Ex	
Canal del detector 2							
Detector 2 Extender (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase de conmutación							

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	
Mínimo S it (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
Total dividido (s)	32,0	32,0		40,0		38,0	
Total S it (%)	29,1	29,1		36,4		34,5	
Máximo verde (s)	28,0	28,0		36,0		34,0	
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		28,0		36,0		34	
Relación g/C actuada		0,25		0,33		0,31	
Relación v/c		0,86		0,87		0,87	
Retardo de control		59,0		51,5		43,3	
Retraso de cola		0		0		0,0	
Retraso total		59,0		51,5		43,3	
LOS		E		D		D	
Retraso de aproximación		59,0			51,5	43,3	
LOS de aproximación		E			D	D	
Longitud de la cola 50 (pies)		264		330		308	
Longitud de la cola 95.º (pies)		270		397		N.º 420	
Distancia interna entre enlaces (pies)		194			107	239	
Longitud del giro de la bahía (pies)							
Capacidad base (vph)		454		579		1081	
Reducción del tapón de vacío		0		0		0	
Reducción del tapón antiderrames		0		0		0	
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	
Reducción de la relación v/c		0,86		0,87		0,87	

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 110

Duración del ciclo activado: 110

Ciclo natural: 70

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,87

Retraso de la señal en la intersección: 48,9 LOS en intersección: D

Utilización de la capacidad de la intersección: 72,4 % Nivel de servicio ICU C

Período de análisis (min) 15

La cola mostrada es la máxima después de dos ciclos.

Divisiones y fases: 109:

Grupo Lane	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
Configuraciones de carriles							
Volumen de tráfico (vehículos por hora)	1	179	0	362	0	715	253
Volumen futuro (vph)	1	179	0	362	0	715	253
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Factor de utilización de carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95
Frt						0,961	
Flt Protegido		0,950		0,950			
Flujo saturado (prot)	0	1770	0	1770	0	3401	0
Flt Permitido		0,950		0,950			
Caudal saturado (perm)	0	1770	0	1770	0	3401	0
Giro a la derecha en rojo			Sí				Sí
Flujo saturado (RTOR)						62	
Velocidad de enlace (mph)		25			45	45	
Distancia de enlace (pies)		274			187	319	
Tiempo de recorrido (s)		7,5			2,8	4,8	
Factor de hora punta	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92
Flujo ajustado (vph)	1	195	0	393	0	777	275
Tráfico en carril compartido (%)							
Flujo del grupo de carriles (vph)	0	196	0	393	0	1052	0
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	R NA	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda	Derecha
Ancho medio (pies)		12			12	12	
Desviación del enlace (pies)		0			0	0	
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16	16	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos							
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	9	15	9	15			9
Número de detectores	1	1		1		2	
Detector Tern ate pl	Izquierda	Izquierda		Izquierda		A través	
Detector principal (pies)	20	20		20		100	
Detector trasero (g)	0	0		0		0	
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0		0	
Detector 1 Tamaño (pies)	20	20		20		6	
Tipo del detector 1	Cl+Ex	Cl+Ex		Cl+Ex		Cl+Ex	
Detector 1 Canal							
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0		0	
Detector 1 Cola (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Detector 1 Retraso (s)	0,0	0,0		0,0		0,0	
Posición del detector 2 (pies)						94	
Tamaño del detector 2 (pies)						6	
Tipo del detector 2						Cl+Ex	
Canal del detector 2							
Extensión del detector 2 (s)						0,0	
Tipo de giro	Prot	Prot		Prot		NA	
Fases protegidas	4	4		5		6	
Fases permitidas							
Fase del detector	4	4		5		6	
Fase del interruptor							
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0		5,0	

Grupo de carriles	EBU	EBL	EBR	NBL	NBT	SBT	SBR
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0		9,0	
Total S it (s) pl	20,0	20,0		33,0		42,0	
Total dividido (%)	21,1	21,1		34,7		44,2	
Máximo verde (s)	16,0	16,0		29,0		38,0	
Amarillo Tiempo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0		1,0	
Tiempo perdido ajustado (s)		0,0		0,0		0,0	
Tiempo total perdido (s)		4,0		4,0		4,0	
Advance/Retraso				Advance		Retraso	
¿Optimizar ventaja-desventaja?				Sí		Sí	
Extensión del vehículo (s)	3,0	3,0		3,0		3,0	
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx		Máx	
Act Efecto Verde (s)		16,0		29,0		38	
Relación g/C actuada		0,17		0,31		0,40	
Relación v/c		0,66		0,73		0,75	
Retardo de control		48,6		38,7		27,1	
Retraso de cola		0		0		0,0	
Retraso total		48,6		38,7		27,1	
LOS		D		D		C	
Retraso de aproximación		48,6			38,7	27,1	
LOS de aproximación		D			D	C	
Longitud de la cola 50.º (pies)		112		211		265	
Longitud de la cola 95.º (pies)		N.º 191		319		344	
Distancia interna entre enlaces (pies)		194			107	239	
Longitud de la bahía de giro (pies)							
Capacidad de base (vph)		298		540		1397	
Reducción del tapón de vacío		0		0		0	
Reducción del tapón antiderrames		0		0		0	
Reducción del límite de almacenamiento		0		0		0	
Reducción de la relación v/c		0,66		0,73		0,75	

Resumen de intersecciones

Tipo de área: Otros

Duración del ciclo: 95

Duración del ciclo activado: 95

Ciclo natural: 60

Tipo de control: Semi Act-Uncoord

Relación v/c máxima: 0,75

Retardo de la señal en la intersección: 32,4 — Nivel de servicio en la intersección: C

Utilización de la capacidad de la intersección: 67,9 % — Nivel de servicio ICU C

Período de análisis (min) 15

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

Divisiones y fases: 109:

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Configuraciones de carriles												
Volumen de tráfico (vph)	65	39	13	73	18	501	4	968	165	2	205	573
Volumen futuro (vph)	65	39	13	73	18	501	4	968	165	2	205	573
Caudal ideal (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	50		0	0		110	140		240		295	
Caminos de almacenamiento	1		0	0		1	1		0		1	
Longitud de la conicidad (pies)	100			25			25				100	
Factor de utilización del carril	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,95	0,95	0,95	1,00	0,95
Frt		0,962				0,850		0,975				0,990
Flt protegido	0,950				0,964		0,950				0,950	
Flujo saturado (prot)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Flt Permitido	0,950				0,964		0,950				0,950	
Caudal saturado (perm)	1719	1741	0	0	1796	1583	1787	3485	0	0	1770	3504
Giro a la derecha en rojo			Sí			Sí			Sí			
Flujo saturado (RTOR)		13				454		26				11
Velocidad de enlace (mph)		25			25			45				45
Distancia de enlace (pies)		311			498			800				627
Tiempo de recorrido (s)		8,5			13,6			12,1				9,5
Factor de hora punta	0,81	0,55	0,55	0,65	0,47	0,89	1,00	0,98	0,83	0,25	0,88	0,88
Vehículos pesados (%)	5	5	5	2	2	2	1	1	1	2	2	2
Flujo ajustado (vph)	80	71	24	112	38	563	4	988	199	8	233	651
Tráfico en carril compartido (%)												
Flujo del grupo de carriles (vph)	80	95	0	0	150	563	4	1187	0	0	241	697
Entrar en intersección bloqueada	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Alineación de carril	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Pierna	Derecha	Izquierda	Izquierda	Derecha	Izquierda	Izquierda	Izquierda
Ancho medio (pies)		12			12			12				12
Desviación del enlace (pies)		0			0			0				0
Ancho del paso de peatones (pies)		16			16			16				16
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos												
Factor de avance	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Velocidad de giro (mph)	15		9	15		9	15		9	9	15	
Número de detectores	1	2		1	2	1	1	2		1	1	2
Detector Tern ate pl	Izquierda	A través		LeR	Jue	Derecha	Dejar	Jue		Dejar	Dejar	Jue
Detector principal (pies)	20	100		20	100	20	20	100		20	20	100
Detector de rastro (g)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Posición del detector 1 (pies)	0	0		0	0	0	0	0		0	0	0
Detector 1 Tamaño (pies)	20	6		20	6	20	20	6		20	20	6
Tipo de detector 1	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex		CI+Ex	CI+Ex	CI+Ex
Detector 1 canal												
Detector 1 Extender (s)	0,0	0,0		0	0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Detector 1 Cola(s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Retardo del detector 1 (s)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Detector 2 Posición (pies)		94			94			94				94
Detector 2 Tamaño (pies)		6			6			6				6
Tipo del detector 2		CI+Ex			CI+Ex			CI+Ex				CI+Ex
Detector 2 Canal												
Detector 2 Extender (s)		0,0			0,0			0				0
Tipo de giro	División	N/A		División	N/A	Libre	Prot	NA		Prot	Prot	NA
Fases protegidas	4	4		8	8		5	2		1	1	6

Grupo Lane	SBR
Configuraciones de carriles	
Volumen de tráfico (vph)	23
Volumen futuro (vph)	23
Caudal ideal (vphpl)	1900
Longitud de almacenamiento (pies)	0
Carriles de almacenamiento	0
Longitud de la zona de reducción (pies)	
Factor de utilización del carril	0,95
Frt	
Flt protegido	
Caudal saturado (prot)	0
Filtro permitido	
Flujo saturado (perm)	0
Giro a la derecha en rojo	Sí
Flujo saturado (RTOR)	
Velocidad de enlace (mph)	
Distancia del enlace (pies)	
Tiempo de recorrido (s)	
Factor de hora pico	0,50
Vehículos pesados (%)	2
Flujo ajustado (vph)	46
Tráfico en carril compartido (%)	
Flujo del grupo de carriles (vph)	0
Entrada en intersección bloqueada	No
Alineación del carril	Derecha
Ancho de la mediana (pies)	
Desplazamiento del enlace (pies)	
Ancho del paso de peatones (pies)	
Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos	
Factor de avance	1,00
Velocidad de giro (mph)	9
Número de detectores	
Detector Tern ate	pl
Detector delantero (pies)	
Detector trasero (g)	
Posición del detector 1 (pies)	
Tamaño del detector 1 (pies)	
Tipo del detector 1	
Canal del detector 1	
Extensión del detector 1 (s)	
Detector 1 Cola (s)	
Detector 1 Retardo (s)	
Tamaño del detector 2 (pies)	
Tipo del detector 2	
Canal del detector 2	
Detector 2 Extender (s)	
Tipo de giro	
Fases protegidas	

Grupo de carriles	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBU	SBL	SBT
Fases permitidas						Libre						
Fase del detector	4	4		8	8		5	2		1	1	6
Fase de conmutación												
Mínimo inicial (s)	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0	5,0
División mínima (s)	9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0		9,0	9,0	9,0
Total S it (s) pl	17,0	17,0		18,0	18,0		10,0	50,0		25,0	25,0	65,0
Total dividido (%)	15,5	15,5		16,4	16,4		9,1	45,5		22,7 %	22,7	59,1
Máximo verde (s)	13,0	13,0		14,0	14,0		6,0	46,0		21,0	21,0	61,0
Tiempo amarillo (s)	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Tiempo totalmente rojo (s)	1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0		1,0	1,0	1,0
Ajuste por tiempo perdido (s)	0,0	0,0			0,0		0,0	0,0			0,0	0,0
Tiempo total perdido (s)	4,0	4,0			4,0		4,0	4,0			4,0	4,0
Advance/Retraso	Advance	Adelantado		Retraso	Retraso		Advance	Retraso		Advance	Advance	Retraso
¿Optimizar el avance y el retraso?	Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí		Sí	Sí	Sí
Extensión(es) del vehículo	3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0		3,0	3,0	3,0
Modo de recuperación	Máx	Máx		Máx	Máx		Máximo	Max		Max	Max	Máximo
Activo Efectivo Verde (s)	13,0	13,0			14,0	110,0	6,0	46,0			21,0	61,0
Relación g/C activada	0,12	0,12			0,13	1,00	0,05	0,42			0,19	0,55
Relación v/c	0,39	0,44			0,66	0,36	0,04	0,81			0,72	0,36
Retraso de control	51,2	45,8			60,5	0,6	50,2	32,7			54,8	14,0
Retraso en la cola	0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
Retraso total	51,2	45,8			60,5	0,6	50,2	32,7			54,8	14,0
LOS	D	D			E	A	D	C			D	E
Retraso de aproximación		48,2			13,2			32,7				24,5
LOS de aproximación		D			B			C				C
Longitud de la cola 50.ª (pies)	53	54			102	0	3	372			161	134
Longitud de la cola 95.º (pies)	91	60			84	0	15	463			N.º 247	168
Distribución de enlaces internos (pies)		231			418			720				547
Longitud de la bahía de giro (pies)	50					110	140				295	
Capacidad de la base (vph)	203	217			228	1583	97	1472			337	1948
Reducción del límite de inanición	0	0			0	0	0	0			0	0
Reducción de la tapa antiderrames	0	0			0	0	0	0			0	0
Reducción de la capacidad de almacenamiento	0	0			0	0	0	0			0	0
Relación v/c reducida	0,39	0,44			0,66	0,36	0,04	0,81			0,72	0,36

Resumen de intersecciones			
Tipo de área:	Otros		
Duración del ciclo: 110			
Duración del ciclo activado: 110			
Ciclo natural: 60			
Tipo de control: Semi Act-Uncoord			
Relación v/c máxima: 0,81			
Retardo de la señal en la intersección: 26,5		Nivel de servicio en la intersección: C	
Utilización de la capacidad de la intersección: 65,1 %		Nivel de servicio ICU C	
Período de análisis (min) 15			

N.º El volumen del percentil 95 supera la capacidad, la cola puede ser más larga.

Divisiones y fases: 121:

Grupo Lane	SBR
Fases permitidas	
Fase del detector	
Fase de conmutación	
Mínimo inicial (s)	
División mínima (s)	
ple total (s)	
División total (%)	
Tiempo verde máximo (s)	
Tiempo amarillo (s)	
Tiempo totalmente rojo (s)	
Ajuste de tiempo perdido (s)	
Tiempo total perdido (s)	
Advance/Retraso	
¿Optimizar avance/retraso?	
Extensión del vehículo (s)	
Activo Efectivo Verde (s)	
Relación g/C accionada	
Relación v/c	
Retardo de control	
Retraso de cola	
Retraso total	
LOS	
LOS de aproximación	
Longitud de la cola 50.ª (pies)	
Longitud de la cola 95.º (pies)	
Distancia entre enlaces internos (pies)	
Longitud del carril de giro (pies)	
Capacidad base (vph)	
Reducción del límite de agotamiento	
Reducción de la capacidad de almacenamiento	
Reducción de la relación v/c	
Resumen de intersecciones	