



19.04.2021

**הנדון: בדיקת קיבולת לצמתים קיימים בחדרה**

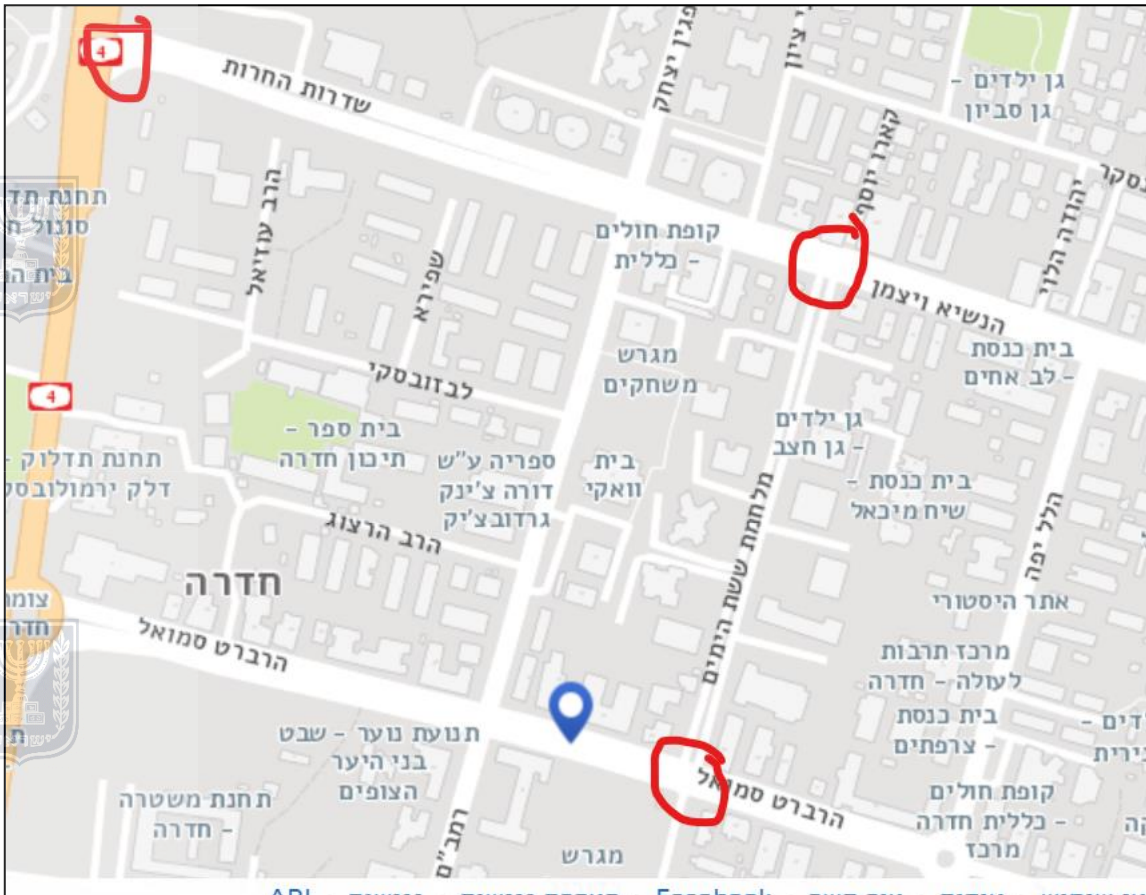
**תכנית מס' 302-0890368**

**שם תכנית: תכנית להתחדשות עירונית בחדרה רחוב הנשיא שדרות החרות**

**1. כללי**

בהמשך לפנייתך אלינו לבדיקת קיבולת לצמתים בחדרה, להלן מסמך התייחסות לבדיקות שנעשו.

**תרשים סביבה לצמתים שנבדקו**



להלן הצמתים שנבדקו:

- א. צומת כביש 4 - שד' החרות (הרב עובדיה).
- ב. צומת רח' הנשיא ויצמן - רח' ששת הימים.
- ג. צומת רח' ששת הימים - רח' הרברט סמואל.





**2. נתונים**

- 2.1. נעשה ניתוח לספירות התנועה שהתבצעו בצמתים ב 16.03.2021.
- 2.2. הבדיקות התבצעו עבור ש.ש. בוקר ו ש.ש. אחה"צ.
- 2.3. הבדיקות התבצעו לבדיקת קיבולת למצב קיים ( 2021 ).
- 2.4. שיטת הבדיקה התבססה על פי הנחיות Highway Capacity Manual : H.C.M 2000 המתואמות לתנאי ישראל, משה"ת 2005. שהיא התוכנה המקובלת לשימוש עבור משרד התחבורה, תוכנה לבדיקת קיבולת לצמתים מרומזרים.



**3. בדיקות קיבולת לצמתים:**

- להלן טבלה מרכזת לבדיקת רמת השירות בצמתים (ראה נספח 1 לפירוט):
- צומת כביש 4 - שד' החרות (הרב עובדיה).

**צומת T – כביש מס' 4- הרב עובדיה (שד' החרות)**

שעת שיא בוקר

מצב	זמן עיכוב הצומת (שניות)	זמן מחזור (שניות)	רמת שירות
שנת 2021	28.9	80	C

שעת שיא אחה"צ

מצב	זמן עיכוב הצומת (שניות)	זמן מחזור (שניות)	רמת שירות
שנת 2021	35.0	90	D





- צומת רח' הנשיא ויצמן – רח' ששת הימים.

**צומת T – רח' הנשיא ויצמן – רח' ששת הימים**

שעת שיא בוקר

מצב	זמן עיכוב הצומת (שניות)	זמן מחזור (שניות)	רמת שירות
שנת 2021	22.6	80	C

שעת שיא אחה"צ

מצב	זמן עיכוב הצומת (שניות)	זמן מחזור (שניות)	רמת שירות
שנת 2021	22.7	80	C





- צומת רח' ששת הימים – רח' הרברט סמואל.

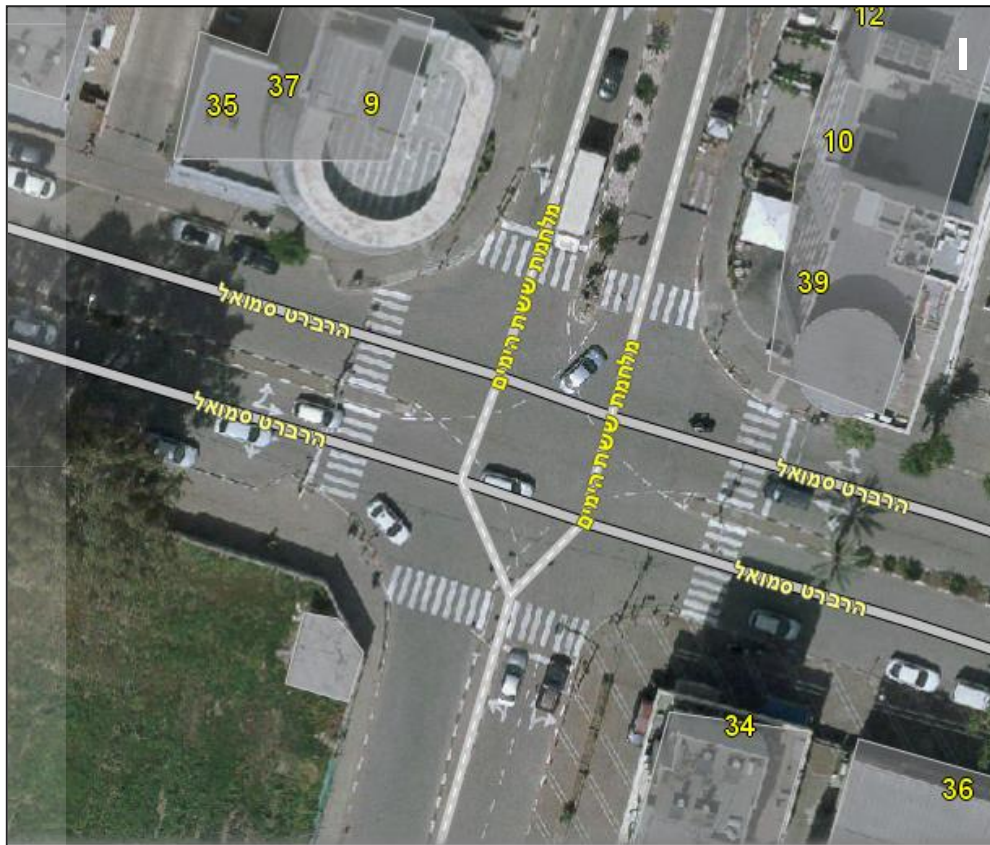
**צומת מלא – רח' הנשיא ויצמן – רח' ששת הימים**

שעת שיא בוקר

רמת שירות	זמן מחזור (שניות)	זמן עיכוב הצומת (שניות)	מצב
C	80	32.5	שנת 2021

שעת שיא אחה"צ

רמת שירות	זמן מחזור (שניות)	זמן עיכוב הצומת (שניות)	מצב
C	80	34.3	שנת 2021





4. נפחי תנועה עתידיים:

4.1. נפחי התנועה של פרוייקט "פינוי בינוי מתחם ששת הימים/378"

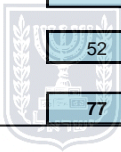
להלן טבלת מאזן חנייה לפרוייקט:

עבור רכב פרטי				
שימוש קרקע	שטח/ כמות	תקן חניה לרכב פרטי	כמות חניה דרושה	כמות חניה מוצעת
משרדים	2000 מ"ר	1:60	34	230 כולל נכים
מסחר	1000 מ"ר	1:50	20	
מגורים מעל 80 מ"ר	102 יח"ד	1:1	102	
מגורים עד 80 מ"ר	96 יח"ד	1:0.8	77	
סה"כ			223 6+ לנכים	



להלן טבלת משיכה ויצירה לפי מקדמי משרד התחבורה:

שימוש	כניסה / יציאה	מקדמים			עבור	כמות בפרוייקט	שעת שיא בוקר		שעת שיא ערב			
		בוקר (6-9)	אחה"צ (16-19)	ערב (20-23)			כניסה	יציאה	כניסה	יציאה		
מגורים	יחידות דיור - כל הסוגים	כניסה	0.2	0.5	0.2	198	99	40	40	40		
משרדים	משרדים (כל הסוגים) - ללא פעילויות חריגות (מרפאות, בנקים וכו')	כניסה	0.2	0.2	0.5	2000	8	30	4	4		
		יציאה	1.5	0.3	0.2							
מסחר	חניות ומסחר שכונתי	כניסה	1	5	3.4	1000	20	34	8	10		
		יציאה	0.8	4.5	2							
סיכום סופי												
							104	127	155	113	54	52
תפוסה של 85% ממס' מקומות החנייה הציבוריות המוצעות												
							77	136	136	77	77	77



נפחי התנועה של פרוייקט "פינוי בינוי מתחם ששת הימים/378" המוצע, מהווים כ- 136 תנועות במהלך שעות השיא.





4.2. נפחי התנועה של פרוייקט "במתחם פרדס טיכו חלקות 272-273 ו 378"

להלן טבלת מאזן חנייה לפרוייקט:

שימוש קרקע	שטח / כמות	תקן חניה לרכב פרטי	כמות חניה דרושה	כמות חניה מוצעת
משרדים	8250 מ"ר	1:50	165	521 כולל נכים
מסחר	4550 מ"ר	1:50	91	
מגורים	248 יח"ד	1:1	248	
סה"כ			504 7+ לנכים	



להלן טבלת משיכה ויצירה בפרוייקט לפי מקדמי משרד התחבורה:

שימוש	כניסה / יציאה	מקדמים			עבור	כמות בפרוייקט	שעת שיא בוקר		שעת שיא אחה"צ		שעת שיא ערב		
		בוקר (6-9)	אחה"צ (16-19)	ערב (20-23)			כניסה	יציאה	כניסה	יציאה	כניסה	יציאה	
מגורים	כניסה / יציאה	0.2	0.5	0.2	יח"ד	248	124	50	124	50	50	50	
משרדים	כניסה / יציאה	0.2	0.3	1.5	100 מ"ר שטח עיקרי	8250	33	124	33	124	17	17	
מסחר	כניסה / יציאה	1	5	3.4	100 מ"ר שטח עיקרי	4550	91	155	91	155	37	46	
							סיכום ביניים	248	329	371	377	104	113
							תפוסה של 85% ממש' מקומות החנייה המוצעות למסחר	234	251	243	226	144	144



נפחי התנועה של פרוייקט "במתחם פרדס טיכו חלקות 272-273 ו 378" המוצע, מהווים כ- 245 תנועות בשעת שיא, נפחים אלו נמוכים יחסית והשפעתם כתוספת נפחי תנועה על הצמתים הינה נמוכה מאוד.





## 5. סיכום ומסקנות:

להלן סיכום ומסקנות לעיקרי הדברים:

- א. נמצא שכיום הצמתים מתפקדים ברמת שירות טובה – טובה מאוד.
- ב. הצמתים מתפקדים בזמני מחזור נמוכים יחסית 80-90 שניות.
- ג. זמני העיכוב נמוכים יחסית (ממוצע כ- 27 שניות) ולא נמצא כל עיכוב בצמתים.
- ד. יחס נפח לקיבולת (v/c) בצמתים - בו נמדד קצב זרימת התנועה בהתאם לקיבולת. נמצא נמוך, ממוצע של 0.3-0.4.
- ה. לצמתים נמצא שיש עוד קיבולת רבה מאוד עד להגעתה לקיבולת המרבית בצומת, דהיינו עד לרמת שירות E עם v/c של 0.99.
- ו. נפחי התנועה של פרוייקט "פינוי בינוי מתחם ששת הימים/378" המוצע, מהווים כ- 136 תנועות בשעת שיא, נפחים אלו נמוכים יחסית והשפעתם כתוספת נפחי תנועה על הצמתים הינה נמוכה מאוד ואף ניתן לומר שזעירה.
- ז. נפחי התנועה של פרוייקט "במתחם פרדס טיכו חלקות 272-273 ו 378" המוצע, מהווים כ- 245 תנועות בשעת שיא, נפחים אלו נמוכים יחסית והשפעתם כתוספת נפחי תנועה על הצמתים הינה נמוכה מאוד.
- ח. אין מניעה לממש את מלוא היקף הפיתוח בתוכנית ללא כל שדרוג בצמתים.



בכבוד רב,

אינג' אחלאם יעקוב

מג'יסטר בהנדסת תחבורה ודרכים





בדיקת קיבולת צומת כביש 4 - שד' החרות (הרב עובדיה) - מצב קיים - 2021 - ש.ש. בוקר

SHORT REPORT												
General Information						Site Information						
Analyst	Mostafa Jabareen					Intersection	OVADIA YOSEF/Kvish 4					
Agency or Co.	MJTrafficEng					Area Type	All other areas					
Date Performed	30/03/2021					Jurisdiction						
Time Period						Analysis Year						
Volume and Timing Input												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Number of Lanes	2		1				1	2			2	1
Lane Group	L		R				L	T			T	R
Volume (vph)	335		761				624	726			874	168
% Heavy Vehicles	5		3				6	10			11	8
PHF	1.00		1.00				1.00	1.00			1.00	1.00
Pretimed/Actuated (P/A)	P		P				P	P			P	P
Startup Lost Time	2.0		2.0				2.0	2.0			2.0	2.0
Extension of Effective Green	2.0		2.0				2.0	2.0			2.0	2.0
Arrival Type	3		3				3	3			3	3
Unit Extension	3.0		3.0				3.0	3.0			3.0	3.0
Ped/Bike/RTOR Volume	0	0	0				0	0		0	0	0
Lane Width	3.4		3.4				3.4	3.4			3.4	3.4
Parking/Grade/Parking	N	2	N				N	2	N	N	2	N
Parking/Hour												
Bus Stops/Hour	3		0				2	10			10	2
Minimum Pedestrian Time		13.2						3.2			13.2	
Phasing	EB Only	02	03	04	Thru & RT	NS Perm	07	08				
Timing	G = 10.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 25.0	G = 30.0	G = 0.0	G = 0.0				
	Y = 5	Y = 0	Y = 0	Y = 0	Y = 5	Y = 5	Y = 0	Y = 0				
Duration of Analysis (hrs) = 1.00						Cycle Length C = 80.0						
Lane Group Capacity, Control Delay, and LOS Determination												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Adjusted Flow Rate	335		761				624	726			874	168
Lane Group Capacity	465		988				710	1129			1119	1663
v/c Ratio	0.72		0.77				0.88	0.64			0.78	0.10
Green Ratio	0.13		0.56				0.38	0.31			0.31	1.00
Uniform Delay d <sub>1</sub>	33.7		13.5				23.3	23.7			25.0	0.0
Delay Factor k	0.50		0.50				0.50	0.50			0.50	0.50
Incremental Delay d <sub>2</sub>	9.8		6.0				17.1	2.9			5.7	0.1
PF Factor	1.000		1.000				1.000	1.000			1.000	0.950
Control Delay	43.4		19.5				40.4	26.5			30.7	0.1
Lane Group LOS	D		B				D	C			C	A
Approach Delay	26.8						32.9			25.7		
Approach LOS	C						C			C		
Intersection Delay	28.9						Intersection LOS			C		







בדיקת קיבולת צומת כביש 4 - שד' החרות (הרב עובדיה) - מצב קיים - 2021 - ש.ש. אחה"צ

SHORT REPORT												
General Information						Site Information						
Analyst	Mostafa Jabareen					Intersection	OVADIA YOSEF/Kvish 4					
Agency or Co.	MJTrafficEng					Area Type	All other areas					
Date Performed	30/03/2021					Jurisdiction						
Time Period						Analysis Year						
Volume and Timing Input												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Number of Lanes	2		1				1	2			2	1
Lane Group	L		R				L	T			T	R
Volume (vph)	238		505				826	763			740	256
% Heavy Vehicles	1		3				6	2			7	4
PHF	1.00		1.00				1.00	1.00			1.00	1.00
Pretimed/Actuated (P/A)	P		P				P	P			P	P
Startup Lost Time	2.0		2.0				2.0	2.0			2.0	2.0
Extension of Effective Green	2.0		2.0				2.0	2.0			2.0	2.0
Arrival Type	3		3				3	3			3	3
Unit Extension	3.0		3.0				3.0	3.0			3.0	3.0
Ped/Bike/RTOR Volume	0	0	0				0	0		0	0	0
Lane Width	3.4		3.4				3.4	3.4			3.4	3.4
Parking/Grade/Parking	N	2	N				N	2	N	N	2	N
Parking/Hour												
Bus Stops/Hour	3		0				2	10			10	2
Minimum Pedestrian Time		13.2						3.2			13.2	
Phasing	EB Only	02	03	04	Thru & RT	NS Perm	07	08				
Timing	G - 12.0	G - 0.0	G - 0.0	G - 0.0	G - 21.0	G - 42.0	G - 0.0	G - 0.0				
	Y - 5	Y - 0	Y - 0	Y - 0	Y - 5	Y - 5	Y - 0	Y - 0				
Duration of Analysis (hrs) = 1.00						Cycle Length C = 90.0						
Lane Group Capacity, Control Delay, and LOS Determination												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Adjusted Flow Rate	238		505				826	763			740	256
Lane Group Capacity	516		1152				883	909			867	1727
v/c Ratio	0.46		0.52				0.94	0.84			0.85	0.15
Green Ratio	0.13		0.66				0.47	0.23			0.23	1.00
Uniform Delay d <sub>1</sub>	36.0		8.1				22.7	32.9			33.0	0.0
Delay Factor k	0.50		0.50				0.50	0.50			0.50	0.50
Incremental Delay d <sub>2</sub>	3.0		1.7				24.4	10.0			11.6	0.2
PF Factor	1.000		1.000				1.000	1.000			1.000	0.950
Control Delay	39.0		9.7				47.1	42.9			44.6	0.2
Lane Group LOS	D		A				D	D			D	A
Approach Delay	18.1						45.1			33.2		
Approach LOS	B						D			C		
Intersection Delay	35.0						Intersection LOS			D		





בדיקת קיבולת צומת רח' הנשיא ויצמן – רח' ששת הימים - מצב קיים – 2021 – ש.ש.בוקר

SHORT REPORT												
General Information						Site Information						
Analyst	Mostafa Jabareen					Intersection	valtsman-sheshef ha-yamim					
Agency or Co.	MJTrafficEng					Area Type	All other areas					
Date Performed	30/03/2021					Jurisdiction						
Time Period						Analysis Year						
Volume and Timing Input												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Number of Lanes	1	2			2	0				1		1
Lane Group	L	T			TR					L		R
Volume (vph)	64	783			637	121				135		85
% Heavy Vehicles	4	11			7	1				2		2
PHF	1.00	1.00			1.00	1.00				1.00		1.00
Pretimed/Actuated (P/A)	P	P			P	P				P		P
Startup Lost Time	2.0	2.0			2.0					2.0		2.0
Extension of Effective Green	2.0	2.0			2.0					2.0		2.0
Arrival Type	3	3			3					3		3
Unit Extension	3.0	3.0			3.0					3.0		3.0
Ped/Bike/RTOR Volume	0	0			0	0	0			0	0	0
Lane Width	3.2	3.2			3.2					3.2		3.2
Parking/Grade/Parking	N	2	N	N	2	N				N	2	N
Parking/Hour												
Bus Stops/Hour	3	0			0					0		2
Minimum Pedestrian Time		11.5			11.5						11.5	
Phasing	Thru & RT	EB Only	03		04		SB Only	06		07		08
Timing	G = 30.0	G = 18.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 17.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 0.0
	Y = 5	Y = 5	Y = 0	Y = 0	Y = 5	Y = 0	Y = 0	Y = 0	Y = 0	Y = 0	Y = 0	Y = 0
Duration of Analysis (hrs) = 1.00						Cycle Length C = 80.0						
Lane Group Capacity, Control Delay, and LOS Determination												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Adjusted Flow Rate	64	783			758					135		85
Lane Group Capacity	423	1339			1308					412		366
W/C Ratio	0.15	0.58			0.55					0.33		0.23
Green Ratio	0.22	0.38			0.38					0.21		0.21
Uniform Delay d <sub>1</sub>	24.9	20.0			19.7					26.7		26.1
Delay Factor k	0.50	0.50			0.50					0.50		0.50
Incremental Delay d <sub>2</sub>	0.8	1.9			1.6					2.1		1.5
PF Factor	1.000	1.000			1.000					1.000		1.000
Control Delay	25.6	21.9			21.4					28.8		27.6
Lane Group LOS	C	C			C					C		C
Approach Delay	22.2			21.4						28.3		
Approach LOS	C			C						C		
Intersection Delay	22.6			Intersection LOS						C		





בדיקת קיבולת צומת רח' הנשיא ויצמן – רח' ששת הימים - מצב קיים – 2021 – ש.ש. אחה"צ

SHORT REPORT													
General Information						Site Information							
Analyst	Mostafa Jabareen					Intersection							valtsman-sheshet ha-yamim
Agency or Co.	MJTrafficEng					Area Type							All other areas
Date Performed	30/03/2021					Jurisdiction							
Time Period						Analysis Year							
Volume and Timing Input													
	EB			WB			NB			SB			
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	
Number of Lanes	1	2			2	0				1		1	
Lane Group	L	T			TR					L		R	
Volume (vph)	64	636			788	122				124		112	
% Heavy Vehicles	4	8			3	0				0		0	
PHF	1.00	1.00			1.00	1.00				1.00		1.00	
Pretimed/Actuated (P/A)	P	P			P	P				P		P	
Startup Lost Time	2.0	2.0			2.0					2.0		2.0	
Extension of Effective Green	2.0	2.0			2.0					2.0		2.0	
Arrival Type	3	3			3					3		3	
Unit Extension	3.0	3.0			3.0					3.0		3.0	
Ped/Bike/RTOR Volume	0	0		0	0	0				0	0	0	
Lane Width	3.2	3.2			3.2					3.2		3.2	
Parking/Grade/Parking	N	2	N	N	2	N				N	2	N	
Parking/Hour													
Bus Stops/Hour	3	0			0					0		2	
Minimum Pedestrian Time		11.5			11.5						11.5		
Phasing	Thru & RT	EB Only	03	04	SB Only	06	07	08					
Timing	G = 30.0 Y = 5	G = 18.0 Y = 5	G = 0.0 Y = 0	G = 0.0 Y = 0	G = 17.0 Y = 5	G = 0.0 Y = 0	G = 0.0 Y = 0	G = 0.0 Y = 0					
Duration of Analysis (hrs) = 1.00						Cycle Length C = 80.0							
Lane Group Capacity, Control Delay, and LOS Determination													
	EB			WB			NB			SB			
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	
Adjusted Flow Rate	64	636			910					124		112	
Lane Group Capacity	423	1376			1419					420		373	
v/c Ratio	0.15	0.46			0.64					0.30		0.30	
Green Ratio	0.22	0.38			0.38					0.21		0.21	
Uniform Delay d <sub>1</sub>	24.9	18.9			20.6					26.5		26.5	
Delay Factor k	0.50	0.50			0.50					0.50		0.50	
Incremental Delay d <sub>2</sub>	0.8	1.1			2.3					1.6		2.1	
PF Factor	1.000	1.000			1.000					1.000		1.000	
Control Delay	25.6	20.0			22.8					28.3		28.6	
Lane Group LOS	C	C			C					C		C	
Approach Delay	20.5			22.8						28.4			
Approach LOS	C			C						C			
Intersection Delay	22.7			Intersection LOS						C			





בדיקת קיבולת צומת רח' ששת הימים – רח' הרברט שמואל - מצב קיים – 2021 – ש.ש. בוקר

SHORT REPORT												
General Information						Site Information						
Analyst	Mostafa Jabareen					Intersection	harbert-sheshet ha-yamim					
Agency or Co.	MJTrafficEng					Area Type	All other areas					
Date Performed	30/03/2021					Jurisdiction						
Time Period						Analysis Year						
Volume and Timing Input												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Number of Lanes	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0
Lane Group	LTR			LTR			LTR			LTR		
Volume (vph)	45	209	55	65	240	113	71	57	54	126	71	35
% Heavy Vehicles	0	2	0	2	4	1	2	6	2	3	3	0
PHF	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Pretimed/Actuated (P/A)	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
Startup Lost Time		2.0			2.0			2.0			2.0	
Extension of Effective Green		2.0			2.0			2.0			2.0	
Arrival Type		3			3			3			3	
Unit Extension		3.0			3.0			3.0			3.0	
Ped/Bike/RTOR Volume	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lane Width		3.0			3.0			3.0			3.0	
Parking/Grade/Parking	N	2	N	N	2	N	N	2	N	N	2	N
Parking/Hour												
Bus Stops/Hour		10			10			10			10	
Minimum Pedestrian Time		11.5			11.5			11.5			11.5	
Phasing	EB Only	WB Only	03	04	NB Only	SB Only	07	08				
Timing	G = 15.0	G = 15.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 15.0	G = 15.0	G = 0.0	G = 0.0				
	Y = 5	Y = 5	Y = 0	Y = 0	Y = 5	Y = 5	Y = 0	Y = 0				
Duration of Analysis (hrs) = 1.00						Cycle Length C = 80.0						
Lane Group Capacity, Control Delay, and LOS Determination												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Adjusted Flow Rate		399			418			182			232	
Lane Group Capacity		682			658			646			660	
v/c Ratio		0.59			0.64			0.28			0.35	
Green Ratio		0.19			0.19			0.19			0.19	
Uniform Delay d <sub>1</sub>		29.7			30.0			27.9			28.3	
Delay Factor k		0.50			0.50			0.50			0.50	
Incremental Delay d <sub>2</sub>		3.7			4.7			1.1			1.5	
PF Factor		1.000			1.000			1.000			1.000	
Control Delay		33.4			34.7			29.0			29.7	
Lane Group LOS		C			C			C			C	
Approach Delay	33.4			34.7			29.0			29.7		
Approach LOS	C			C			C			C		
Intersection Delay	32.5			Intersection LOS						C		





בדיקת קיבולת צומת רח' ששת הימים – רח' הרברט שמואל - מצב קיים – 2021 – ש.ש. אחה"צ

**SHORT REPORT**

General Information				Site Information			
Analyst	Mostafa Jabareen			Intersection	harbert-sheshet ha-yamim		
Agency or Co.	MJTrafficEng			Area Type	All other areas		
Date Performed	30/03/2021			Jurisdiction			
Time Period				Analysis Year			

Volume and Timing input												
	EB			WB			NB			SB		
	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT	LT	TH	RT
Number of Lanes	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0
Lane Group	LTR			LTR			LTR			LTR		
Volume (vph)	38	270	53	115	287	110	83	77	40	162	78	14
% Heavy Vehicles	0	1	0	0	4	3	2	1	0	2	0	0
PHF	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Pretimed/Actuated (P/A)	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
Startup Lost Time		2.0			2.0			2.0			2.0	
Extension of Effective Green		2.0			2.0			2.0			2.0	
Arrival Type		3			3			3			3	
Unit Extension		3.0			3.0			3.0			3.0	
Ped/Bike/RTOR Volume	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lane Width		3.0			3.0			3.0			3.0	
Parking/Grade/Parking	N	2	N	N	2	N	N	2	N	N	2	N
Parking/Hour												
Bus Stops/Hour		10			10			10			10	
Minimum Pedestrian Time		11.5			11.5			11.5			11.5	
Phasing	EB Only	WB Only	03	04	NB Only	SB Only	07	08				
Timing	G = 15.0	G = 15.0	G = 0.0	G = 0.0	G = 15.0	G = 15.0	G = 0.0	G = 0.0				
	Y = 5	Y = 5	Y = 0	Y = 0	Y = 5	Y = 5	Y = 0	Y = 0				
Duration of Analysis (hrs) = 1.00						Cycle Length C = 80.0						

Lane Group Capacity, Control Delay, and LOS Determination												
	EB			WB			NB			SB		
	Adjusted Flow Rate	361			512			200			254	
Lane Group Capacity	687			662			668			675		
v/c Ratio	0.53			0.77			0.30			0.38		
Green Ratio	0.19			0.19			0.19			0.19		
Uniform Delay d <sub>1</sub>	29.3			30.9			28.0			28.4		
Delay Factor k	0.50			0.50			0.50			0.50		
Incremental Delay d <sub>2</sub>	2.9			9.1			1.2			1.6		
PF Factor	1.000			1.000			1.000			1.000		
Control Delay	32.2			40.0			29.1			30.0		
Lane Group LOS	C			D			C			C		
Approach Delay	32.2			40.0			29.1			30.0		
Approach LOS	C			D			C			C		
Intersection Delay	34.3			Intersection LOS						C		

