

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br><b>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE</b>        | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 1 de 246 | FIRMAS          |

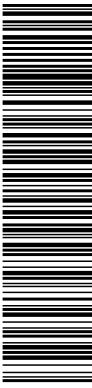


Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

#### **ANEXO IV : Estudio de tráfico**

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE               | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 2 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

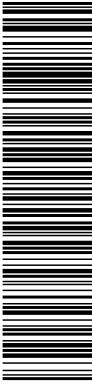
*Promotor:* UTE PARQUE EMPRESARIAL ALDAIA

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN  
EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL  
PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA  
(VALENCIA)

*Autor:* PROYCO INGENIEROS, S.L.

MARZO 2008

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE               | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 3 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aidia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aidia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aidia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aidia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

## ÍNDICE GENERAL

### **ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA**

#### **DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA Y ANEJOS**

**1.1. MEMORIA**

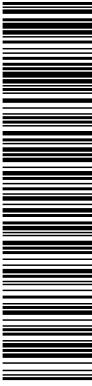
**1.2. ANEJOS**

### **ADENDA AL ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA**

#### **DOCUMENTO Nº 1: DE PLANIFICACIÓN VIARIA. CV-33**

#### **DOCUMENTO Nº 2: ESTUDIO DE TRÁFICO. CV-36**

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE               | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 4 de 246 | FIRMAS          |



## ÍNDICE GENERAL ESTUDIO DE TRÁFICO

### DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA Y ANEJOS

#### 1.1. MEMORIA

#### 1.2. ANEJOS

ANEJO Nº 1: INFORMACIÓN INICIAL

ANEJO Nº 2: SITUACIÓN ACTUAL

ANEJO Nº 3: SITUACIÓN FUTURA SIN CONSIDERACIÓN DEL PLAN PARCIAL

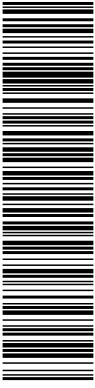
ANEJO Nº 4: SITUACIÓN FUTURA CONSIDERANDO ACTUACIONES DEL PLAN PARCIAL

ANEJO Nº 5: ESTUDIO PORMENORIZADO DE LA RED VIARIA

ANEJO Nº 6: CONCLUSIONES

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación<br>presentada UTE            | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 5 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

ESTADO

**NO REQUIERE FIRMAS**

## **DOCUMENTO N° 1**

---

### **MEMORIA Y ANEJOS**



|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br><b>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE</b>        | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 6 de 246 | FIRMAS          |



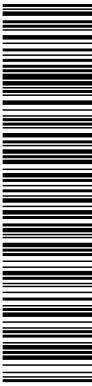
Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**



## **1.1** MEMORIA

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE        | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 7 de 246 | FIRMAS          |



FIRMAS

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## ÍNDICE

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| 1. ANTECEDENTES.....           | 1 |
| 2. CONTENIDO DEL ESTUDIO ..... | 2 |
| 3. NORMATIVA EMPLEADA .....    | 3 |

### **1. ANTECEDENTES**

Como parte integrante del Programa para el Desarrollo de la Actuación Integrada del Sector de suelo urbanizable para uso Industrial "Parque empresarial" de Aldaia y Quart de Poblet, se redacta el presente estudio de tráfico y planificación viaria.

El objeto del presente estudio es evaluar la influencia de las distintas actuaciones contenidas en el Plan Parcial del Sector Industrial "Parque Empresarial", que delimita el citado sector y lo clasifica esencialmente como suelo urbanizable de uso industrial.

El presente Estudio de Tráfico arranca de los flujos y tráficos actuales estudiados mediante campaña de aforos manuales, en estaciones de cobertura, practicados en la zona y apoyados por estaciones de control de la Conselleria d'Infraestructures i Transport. Para después analizar la prognosis del tráfico y de la red teniendo además en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial "Parque Empresarial".

El presente estudio de tráfico se ha centraliza en las siguientes grandes áreas:

- Estudio de tráfico de la red primaria del sector (adscrita o no).
- Estudio de los viales de ordenación pormenorizada interior del sector industrial.
- Estudio de la afección del nuevo sector industrial al tráfico de las redes de infraestructuras generales, CV-33 y CV-36.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE        | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 8 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



En el apéndice nº 4 del Anejo nº 1 de Información Inicial, se expone la nueva ordenación del suelo tras la aprobación del Plan Parcial "Parque empresarial", el cual nos servirá para situar los elementos estudiados.

## **2. CONTENIDO DEL ESTUDIO**

El Estudio de tráfico realizado para el Plan Parcial "Parque empresarial" de Aldaia y Quart de Poblet, consta de seis anejos y una adenda. En ellos se estudia el tráfico de la nueva zona industrial, la capacidad de la red de acceso a la misma y su afección principalmente a los ramales de autovía CV-33 y CV-36, desde la situación actual hasta la previsión futura de la misma a cinco años.

En primer lugar consta de un anexo de recopilación de la información inicial como aforos, parámetros geométricos de la red, estudio fotográfico, etc.

En segundo lugar consta del estudio de la situación actual del tráfico, con las conclusiones de las intensidades actuales en las vías, así como los niveles de servicio actuales.

A continuación, se tiene el anexo de estudio de la situación futura del tráfico sin considerar las actuaciones previstas en el Plan Parcial, con la prognosis del tráfico hecha a cinco años, obteniendo conclusiones de intensidades horarias y niveles de servicio futuros de las vías si no se consideraran las actuaciones previstas en el Plan Parcial.

En cuarto lugar, se estudia la situación futura del tráfico considerando las actuaciones previstas en el Plan Parcial del sector industrial (situación futura real) con la prognosis del tráfico hecha a cinco años, obteniendo conclusiones de intensidades horarias y niveles de servicio futuros de las vías considerando el nuevo suelo urbanizable industrial, que constituirá el Parque Empresarial, así como el resto de sus zonas verdes, equipamientos y red viaria.

A continuación, en quinto lugar, se realiza el estudio de la distribución pormenorizada del tráfico a través de la red viaria proyectada de ordenación del Parque Empresarial. Se comprobará el diseño de esta red desde el punto de vista del tráfico que deberá ser capaz de absorber.

Finalmente se tiene un anexo con las conclusiones de la actuación, necesidades futuras, bases para el dimensionamiento y desdoblamientos de viales y rotundas de la red viaria a ejecutar.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE        | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 9 de 246 | FIRMAS          |



FIRMAS

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Además la Adenda al estudio, incorpora Estudio de tráfico sobre la CV-36 y Estudio de Planificación viaria sobre la CV-33.

De manera resumida el guión de los anejos del estudio es el siguiente:

- ANEJO N° 1: INFORMACIÓN INICIAL.
- ANEJO N° 2: SITUACIÓN ACTUAL.
- ANEJO N° 3: SITUACIÓN FUTURA SIN CONSIDERACIÓN DEL PLAN PARCIAL.
- ANEJO N° 4: SITUACIÓN FUTURA CONSIDERANDO ACTUACIONES DEL PLAN PARCIAL.
- ANEJO N° 5: ESTUDIO PORMENORIZADO DE LA RED VIARIA.
- ANEJO N° 6: CONCLUSIONES.

De manera resumida el guión de los documentos de la adenda al presente estudio es el siguiente:

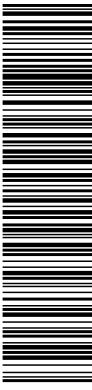
- ESTUDIO DE TRÁFICO SOBRE CV-36
- ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN VIARIA SOBRE CV-33

### **3. NORMATIVA EMPLEADA**

La redacción y realización de este estudio, se ha basado métodos normativos incluidos en diversas publicaciones:

- Recomendaciones para el proyecto de intersecciones, (MOPU) Dirección General de Carreteras, 1974.
- Recomendaciones para el diseño de glorietas en carreteras suburbanas. 2ª Edición. Consejería de Transportes. Dirección general de Carreteras. Comunidad de Madrid. Madrid, 1995.
- Ingeniería de tráfico (1988)
- Elementos de Ingeniería de Tráfico (IC-01)

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br><b>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE</b>         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 10 de 246 | FIRMAS          |



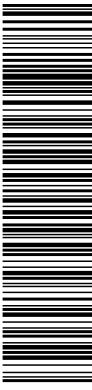
Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**



## **1.2** --- **ANEJOS**

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br><b>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE</b>         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 11 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_code=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_code=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

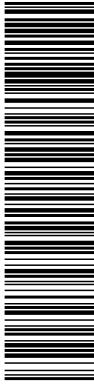


## **ANEJO N° 1**

---

### INFORMACIÓN INICIAL

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 12 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

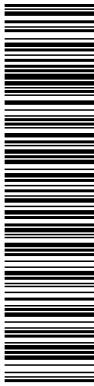
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| 1. INTRODUCCIÓN .....  | 2  |
| 2. RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN. SITUACIÓN ACTUAL.....                                      | 2  |
| 2.1. Ordenación del territorio y red viaria existente.....                                 | 4  |
| 2.2. Datos geométricos de la red viaria.....   | 10 |
| 2.3. Reportaje fotográfico.....  | 15 |
| 2.4. Datos de aforo .....  | 36 |
| 2.5. Mapa de aforos de 2001 según la Generalitat Valenciana.....                           | 43 |
| 2.6. Tratamiento de aforos. Previsión tráfico 2007 .....                                   | 43 |
| 2.7. Situaciones extraordinarias considerables.....  | 46 |
| 3. ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN PARCIAL DEL SECTOR INDUSTRIAL Y EN LA RED VIARIA ..... | 47 |

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 13 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### 1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este anexo es el dar una visión global de la red viaria existente en el entorno del futuro Parque Empresarial, así como categorizar las vías afectadas por el estudio de tráfico a desarrollar en anejos posteriores.

Para ello, el anexo se ha dividido en 2 apartados:

- 1.- Recopilación de información de la situación actual.
- 2.- Actuaciones previstas en el Plan Parcial y en la red viaria.

En el primero de ellos, la recopilación de información permitirá conocer cuál es la ordenación del territorio y la clasificación y calificación del suelo en la situación actual, identificar la red viaria, y determinar tanto sus características geométricas, como de tráfico mediante aforos manuales y mediante datos obtenidos de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana.

En el segundo de los apartados se mostrará cuáles son las actuaciones previstas en el Plan Parcial del Sector Industrial "Parque Empresarial", así como en la red viaria adyacente, lo que supondrá una modificación en las condiciones actuales de estudio y un análisis de la afección de estos cambios con respecto a la situación actual.

### 2. RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN. SITUACIÓN ACTUAL

La recopilación de esta información se desglosa en 5 puntos:

- Ordenación del territorio y red viaria existente
- Reportaje fotográfico de la zona de estudio
- Datos geométricos de la red viaria
- Datos de aforo. Campaña de aforos en estaciones de cobertura practicadas
- Mapas de aforos de 2001-2005 de la Generalitat Valenciana

Un apartado importante en la recopilación y tratamiento de los valores de tráfico es el concepto de intensidad media diaria (IMD) e intensidad horaria (IH), y el paso de una a otra.

En una carretera que tuviese un tráfico constante, la intensidad de cada hora supondría un 4,17 % de la Intensidad Media Diaria.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 14 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



La experiencia ha demostrado que en una carretera no muy saturada, analizando las intensidades de las 8.760 horas de un año, se comprueba que la distribución es muy similar durante las 8.000 horas de menos tráfico, representando cada una de ellas un porcentaje entre el 0 y 8% de la IMD, y acumulando algo más del 70% del tráfico total. Pero, tal y como se ha comentado al inicio de este apartado, el correcto funcionamiento de una carretera ha de evaluarse durante las puntas de tráfico.

A este respecto, la práctica americana recomienda tomar como intensidad horaria de proyecto, la que ocupa el lugar 30 si se ordenan todas las intensidades horarias del año (8760) en sentido decreciente, esto es, la llamada  $IH_{30}$ , a partir de ahora IH.

Estudios realizados en España a partir de 1960, concluyen que la intensidad de la hora 30 representa entre el 8% y 15% de la IMD en carreteras de carácter no turístico. Si la carretera tiene cierto carácter turístico, este porcentaje puede llegar al 20%, y en las que fundamentalmente son turísticas, puede llegar a superarse el 25% de la IMD.

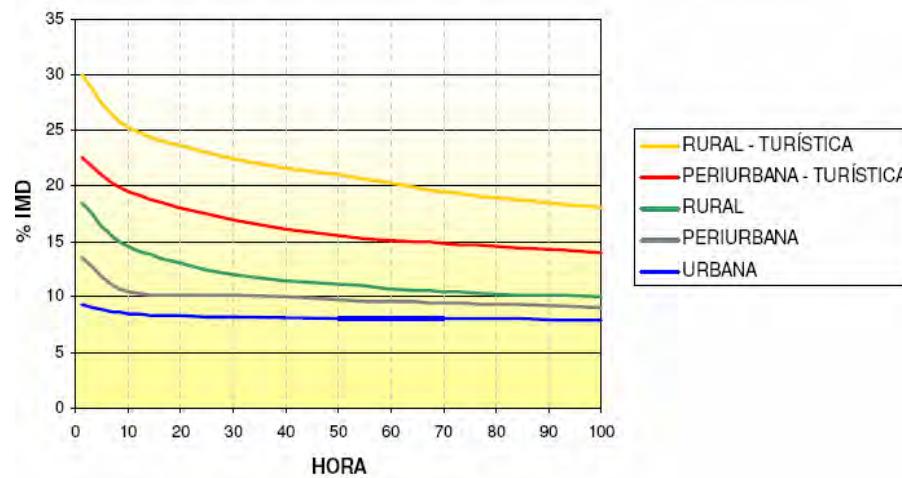


Fig. Distribuciones  $IH_{10}$  a  $IH_{100}$  tipo, según el carácter de la carretera

Según la figura anterior adoptamos en los cálculos una  $IH = IMD/10$  (del 10% de la IMD), es decir la correspondiente a la  $IH_{30}$ , en carreteras periurbanas.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 15 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 2.1. Ordenación del territorio y red viaria existente

El Plan Parcial "Parque Empresarial", se localiza entre los municipios de Aldaia y Quart de Poblet. Por su alcance territorial, dicho Plan Parcial no es una homologación global, ya que afecta exclusivamente a un sector. Por su alcance material es una homologación modificativa ya que se modifican aspectos de la ordenación previamente vigente.

El planeamiento general vigente en el municipio de Aldaia, el Plan General de Ordenación Urbana de Aldaia tiene fecha de aprobación definitiva de 5 de Enero de 1990. Como se ha comentado la homologación modificará el PGOU de Aldaia, pero también en menor medida afectará al PGOU de Quart de Poblet.

El ámbito del sector es de forma triangular con dos lados definidos por el canal del trasvase Júcar – Turia y por el cauce del barranco del Poyo. El tercer lado se basa en diversos elementos como el ferrocarril Valencia – Cuenca y edificaciones existentes, todo ello en el entorno del límite entre los términos municipales de Aldaia y Quart de Poblet.

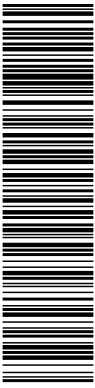
La homologación proyecta la delimitación como suelo urbanizable del sector definido básicamente por el cauce del barranco del Poyo, el canal Júcar – Turia, el ferrocarril Valencia – Cuenca, la planta de Fervasa y algunas instalaciones industriales existentes.

La necesaria conexión con la zona urbana industrial existente al norte de la vía del ferrocarril Valencia - Cuenca hace que el sector incluya los únicos terrenos por desarrollar al norte de la vía y que pertenezcan al sector AM7 del PGOU situado entre el canal, el ferrocarril y varias industrias de Quart de Poblet. Este pequeño sector se ajusta a la preexistencia de instalaciones consolidadas y a la necesidad de resolver el paso a distinto nivel con el ferrocarril entre los dos sectores implicados en esta homologación.

Esta propuesta considera dos grandes zonas de reparto ya que el Plan Parcial prevé conveniente mantener el aprovechamiento que el PGOU vigente de Aldaia reconoce al suelo del sector AM7, de modo que esos terrenos se incorporan al nuevo sector, pero constituyendo un área de reparto independiente con el aprovechamiento objetivo que el PGOU les reconoce actualmente; esta parte pertenece a suelo urbanizable no programado.

Sin embargo la parte mayoritaria del sector está formada por los terrenos situados al sur de la vía del ferrocarril que en su totalidad el PGOU vigente

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 16 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

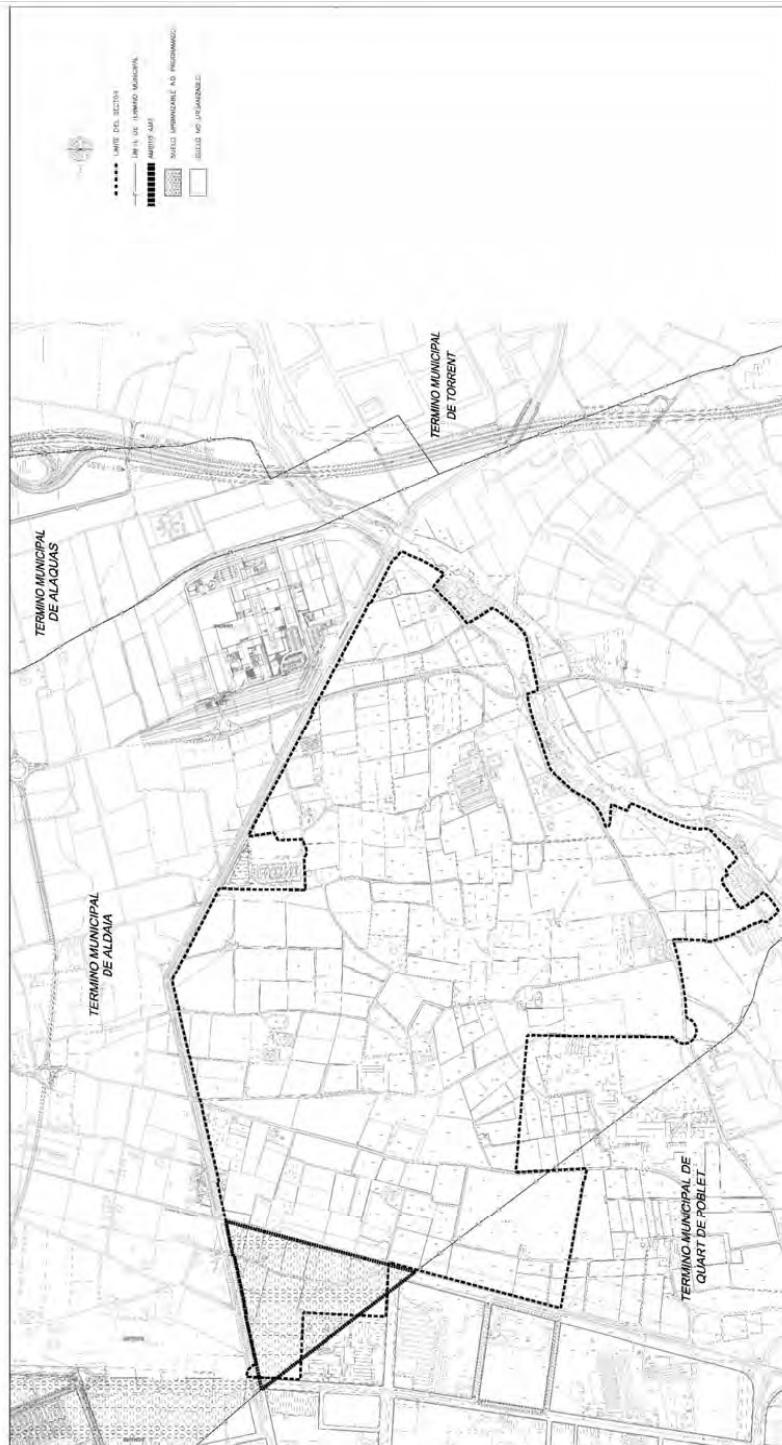


clasifica como suelo no urbanizable. Estos terrenos son objeto de reclasificación como suelo urbanizable y constituyen una segunda área de reparto en la que se incluyen también los elementos de la red primaria externos al sector pero imputados al mismo. Todo eso se observa con detalle en la siguiente figura.

En definitiva se distinguen dos tipos de suelo actualmente: suelo no urbanizable "rústico ordinario" y suelo urbanizable del sector AM7 el correspondiente al suelo urbanizable no programado.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 18 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### Afecciones impuestas por la legislación sectorial en el ámbito territorial.

Las principales afecciones impuestas a la red viaria y ordenación territorial del sector según la legislación sectorial, son del tipo: vías pecuarias, linea de ferrocarril Valencia-Cuenca, carretera CV-413, barranco del Poyo y canal del Júcar-Túria.

- *La vía pecuaria denominada Colada "Camino de Hornillos o de Torrent".*

Esta colada, de 1.950 m de longitud, atraviesa el Sector objeto de análisis del presente Plan Parcial de norte a sur, sobre el Oeste casi sobre al barranco del Poyo.

Tiene la particularidad de que sus características cambian, dividiéndose en dos a partir de la CV-413. Con una anchura variable, de aproximadamente 6'00 m, y gran tránsito vehicular pesado desde la planta de Fervasa hasta la mencionada carretera, y a partir de allí discurre como un camino consolidado. Este trazado esta definido como de protección viaria, según el PGOU de Aldaia, lo que equivaldría a la designación de Red Primaria, conforme la LRAU. Cabe destacar que la superficie de dicho trazado computa al 100 % como Red Secundaria a los efectos de estándares.

La anchura legal y necesaria es de 15 m.

- *La vía pecuaria Vereda del camino de Turís*

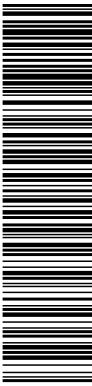
Esta vereda discurre por el extremo sur del Sector como un camino, solo de tierra, de entre 2'50 y 5'00 m de ancho. Con una longitud total de 6.000 m en su extremo oriental, respecto al Sector, cruza el casco de Aldaia y después de atravesar el Sector en solo 510'00 m de recorrido, aproximadamente, cruza el barranco del Poyo y cambia de nombre a Colada Camino de Godella ó del Pla.

La anchura legal y necesaria es de 15 m. Luego de cruzar la Colada "Camino de Hornillos o de Torrent", bordea el límite del Sector sobre el lateral de una zona verde.

- *Ferrocarril Valencia-Cuenca*

La traza del ferrocarril Valencia-Cuenca, propiedad de RENFE, atraviesa el Sector hacia su extremo Norte, y se convierte, inevitablemente en una barrera urbana. No solo por la magnitud de su impronta, sino a su vez, por encontrarse elevada sobre talud. De esta manera el sector queda dividido en dos partes. La mayoría de la superficie hacia el sur y una pequeña extensión

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 19 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idforma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idforma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idforma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idforma=5).

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



por el norte, la cual requiere de gran importancia para las conexiones del sector ya que linda con otros sectores industriales y terciarios y se encuentra mas próxima a la Autovía A-3. Debido a todo esto es que se toman las medidas necesarias para cruzar dicha traza ferroviaria en dos puntos fundamentales de la Red Primaria, con un puente y con un paso inferior.

El Real Decreto 2387/2004, de 30 de Diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, establece las siguientes afecciones:

- Zona de dominio público: Ocupado por las líneas ferroviarias y una franja de terreno a 8'00 m a cada lado de la plataforma.
- Zona de protección: Consiste en una franja de terreno, a cada lado de las líneas ferroviarias, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70'00 m.
- Línea límite de edificación: A ambos lado de la líneas ferroviarias se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación. Se sitúa a 50'00 m de la arista exterior más próxima de la plataforma.

A ambos lados de la traza ferroviaria se desarrolla una zona verde en todo el recorrido. Todas estas afecciones se encuentran grafiadas en el plano correspondiente.

- *Carretera CV-413*

El extremo sur del Sector es atravesado por la carretera CV-413 de la Diputación, y es el principal vial existente y futuro que vertebrará el Parque Empresarial con la red viaria primaria.

El ancho actual es de 7'00 m, para lo cual se prevé su desdoblamiento.

En los límites del Sector Este y Oeste se realizarán nuevos puentes que cruzan el canal Júcar-Turia y el Barranco del Poyo.

Este trazado esta definido como de protección viaria, según el PGOU de Aldaia, lo que equivaldría a la designación de Red Primaria, conforme la LRAU. La Homologación del presente Plan Parcial contempla, a su vez, su desdoblamiento como Red Primaria.

Cabe destacar que la superficie total de dicho trazado computa al 100 % como Red Secundaria a los efectos de estándares.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 20 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



El Real Decreto 1812/1994, de 2 de Septiembre y la Ley 6/1991, de 27 de Marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana, señalan las siguientes afecciones para las definidas como carreteras convencionales:

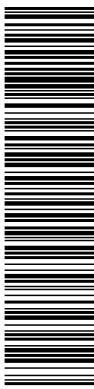
- Zona de dominio público: Son los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de 3'00 m a cada lado de la vía, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de servidumbre: Consistirá en dos franjas de terrenos a ambos lados de la carretera, delimitados interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por las líneas paralelas a una distancia de 8'00 m.
- Línea límite de edificación: A ambos lados de la carretera se sitúa a 25'00 m de la arista exterior de la calzada, medidas horizontalmente.
- Zona de afección: Se realizará el desdoblamiento de la carretera llegando a un ancho de calzada de 19'00 m. Por lo cual no es necesario prever una nueva zona de afección ya que se realizará junto con la tramitación del presente documento la expropiación de los terrenos afectados.

Todas estas afecciones se encuentran grafiadas en el plano correspondiente.

▪ *Barranco del Poyo*

Parte del límite Oeste del Sector, objeto del presente Plan Parcial, bordea el barranco del Poyo, que se encuentra fuera del límite y que es de titularidad pública Estatal, siendo de la competencia de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Por lo cual será necesario tener en cuenta las zonas de servidumbre cifradas en 5'00 m y de Policía, de 100'00 m, previstas en la Ley 29/1985, de 2 de Agosto, de Aguas y en el Reglamento del dominio Público Hidráulico. También la prohibición prevista en el Art. 69 de la Ley 6/1989, de 7 de Julio, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana que prohíbe toda edificación sobre terrenos provenientes de cauces y hasta 20'00 m de su arista exterior. Dichas zonas se señalan en el Plano de afecciones del presente documento.

Así también el PATRICOVA establece una afección de riesgo de inundabilidad de nivel 3, pero situada al oeste del barranco del Poyo, por lo que afectará al entorno de la actuación del Plan Parcial del Parque Empresarial. No obstante la

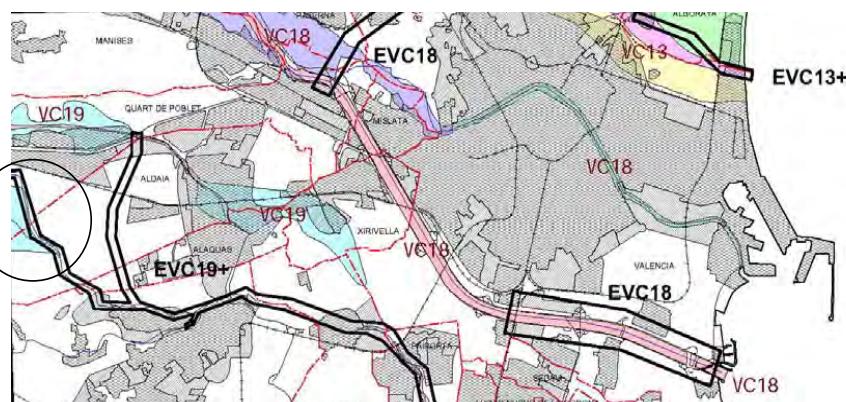


ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



zona próxima de esta afección que se encuentre dentro del propio sector quedará absorbida por una nueva zona verde, y manteniendo la existente.

A continuación se incluye parte de la hoja 722 del Patrícova, en la que se observa la zona de Riesgo de Inundación 3.



- *Canal Júcar-Turia.*

El límite Este del Sector, objeto del presente Plan Parcial, bordea el Canal Júcar-Turia, que se encuentra fuera del límite y que es de titularidad pública Estatal, siendo de la competencia de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Se encuentra actualmente encauzado, por lo cual será necesario tener en cuenta la zona de servidumbre cifrada en 5'00 m, prevista en la Ley 29/1985, de 2 de Agosto, de Aguas y en el Reglamento del dominio Público Hidráulico.

## 2.2. Datos geométricos de la red viaria

Teniendo en cuenta la disposición en planta de la red viaria actual dentro del entorno del Parque Empresarial en terreno de los municipios de Aldaia y Quart de Poblet, en este apartado se recoge cuáles son sus características geométricas más importantes de su red primaria.

Dicha red primaria la forman la CV-413 de este a oeste, el Camí de Torrent de norte a sur por el oeste y el Corredor Industrial Subcomarcal de norte a sur por el este. Además, el entorno del futuro parque se encuentra encajado entre los ramales de autovía CV-33 y CV-36, que adquieren una gran importancia en la distribución de la red viaria, además de por la propia autovía A-3.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 22 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Mención aparte, merecen las intersecciones y rotondas que han sido aforadas:

*Centro Comercial Bonaire*

- Rotonda R1, Accesos CC Bonaire y Corredor Industrial Subcomarcal
- Intersección I2, Camí d'Encreuillades y Corredor Industrial Subcomarcal

*Polígono Industrial (de alta intensidad) de Quart de Poblet*

- Intersección I3, Calle Riu Guadalaviar y Calle Riu Vinalopó
- Intersección I4, Calle Colada d'Aragó y Calle Riu Vinalopó

*Camí de Torrent y CV-413 (ctra. Pla de Quart)*

- Intersección I5, Camí de Torrent y Ctra. Pla de Quart
- Intersección I6, Ctra. Pla de Quart y Calle del Canal Xúquer-Túria

*Accesos a la CV-33 y CV-36*

- Rotonda R7, Accesos a CV-36 y Camí de la Mojonería
- Rotonda R8, Ctra. Pla de Quart y Calle de Margarita Nelken (CV-33)

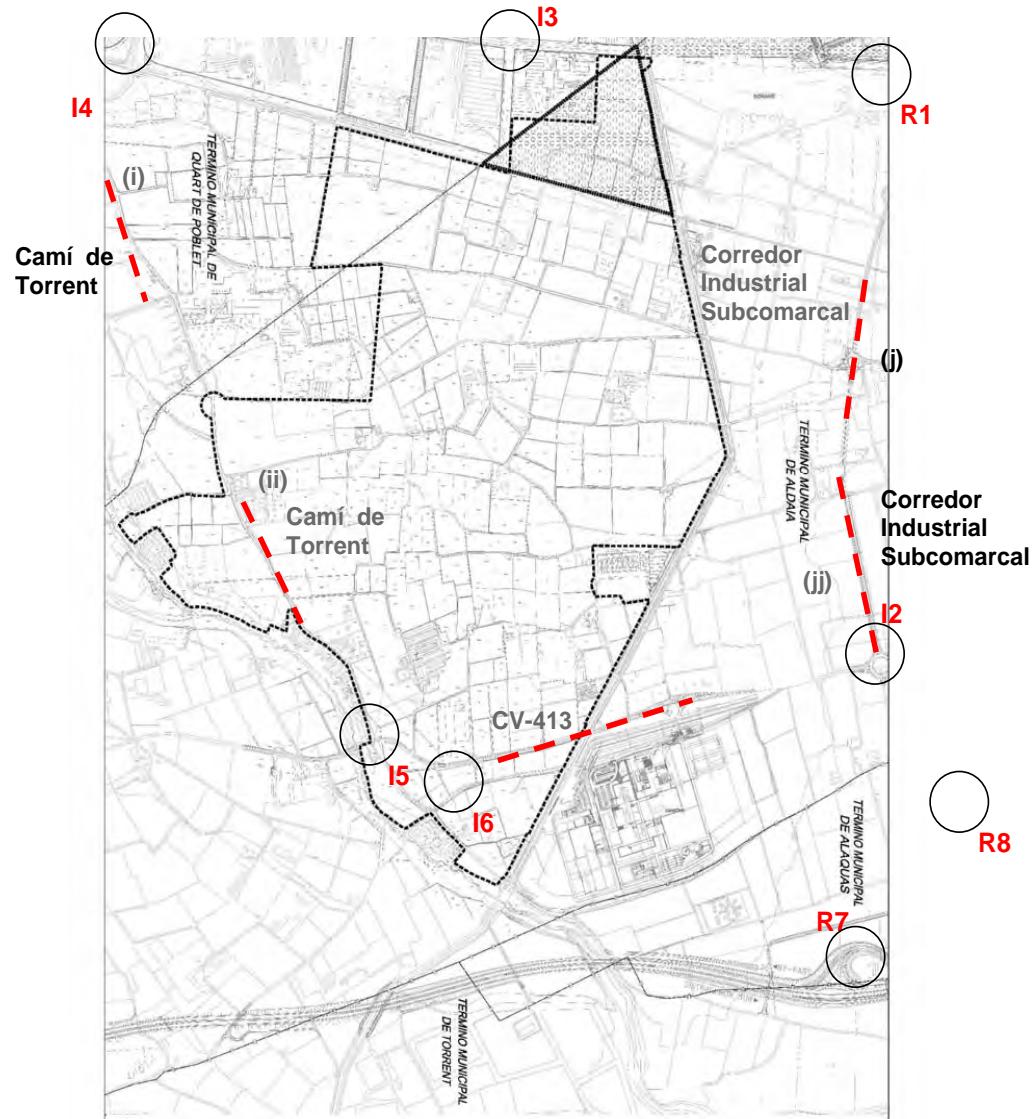
Las dimensiones tanto de las vías de la red primaria como de sus intersecciones y rotondas se han obtenido mediante la correspondiente visita de campo.

Para las vías se han escogido las dimensiones mínimas más desfavorables, resultando unos valores de ancho de carriles y de ancho útil de arcén de:

|                             | Ancho carril (m)              | Ancho útil arcén (m)      |
|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| - CV-413                    | 3,50+3,50                     | 1,00+1,00                 |
| - Camí de Torrent           | 3,00+3,00 (i); 2,50+2,50 (ii) | 0,60+0,60                 |
| - Corredor Ind. Subcomarcal | 3,50+3,50                     | 1,5+1,5 (j); 0,5+0,5 (jj) |

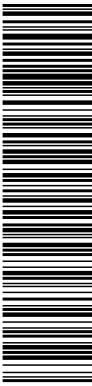


ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



En el caso de las rotundas e intersecciones, las dimensiones consideradas y necesarias para el estudio de la capacidad de las mismas son:

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES                     |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 24 de 246 | FIRMAS                              |
|  | ESTADO<br><b>NO REQUIERE FIRMAS</b> |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### Rotonda R1

| Entradas | L (m) | A (º) | r (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A        | 4,5   | 41    | 10,89 | 3,5   | 10,5  |
| B        | 4,5   | 33    | 12,62 | 3,0   | 5,5   |
| C        | 4,5   | 30    | 4,66  | 3,5   | 7,5   |
| D        | -     | -     | -     | -     | -     |
| E        | 4,5   | 78    | 1,70  | 3,0   | 6,0   |

El diámetro interior de la rotonda es de 25 metros y dispone de 3 carriles de 4 metros de circulación interior, por lo que dispone de un diámetro exterior de 37 m.

Los parámetros que definen a las intersecciones tipo rotonda y los conceptos a los que corresponden son, esta nomenclatura se mantiene igualmente para las rotondas R7 y R8:

L (m) = Longitud media efectiva del abocinamiento.

A (º) = Ángulo de entrada.

r (m) = Radio de ramal de entrada.

D (m) = Diámetro círculo exterior.

v (m) = Ancho carril antes del abocinamiento.

e (m) = Anchura total de boquilla en el abocinamiento.

### Intersección I2

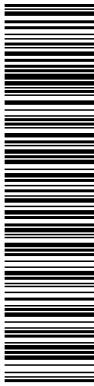
| Entradas | v (m) | e (m)                |
|----------|-------|----------------------|
| A        | 3,0   | 2 carriles de 3,00 m |
| B        | 3,0   | 2 carriles de 3,00 m |
| C        | 3,5   | 5,0                  |

Se trata de una intersección en T sin canalización de los flujos de tráfico, es decir nos dispone ni de isletas, cebreados o carriles de espera.

### Intersección I3

| Entradas | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|
| A        | 3,5   | 3,5   |
| B        | 7,0   | 7,0   |
| C        | 3,0   | 3,0   |
| D        | -     | -     |

Se trata de una intersección en T sin canalización de los flujos de tráfico, es decir nos dispone ni de isletas ni de carriles de espera. Existe algunas marcas viales



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



con cebreados, pero sin líneas de detención o ceda el paso, ni de delimitación de sentidos para varios de los flujos, además el sentido A-D dispone de un radio de giro, obligando al tráfico abundante de camiones a realizar maniobras complicadas.

#### Intersección I4

| Entradas | v (m)   | e (m)   |
|----------|---------|---------|
| A        | 3,5+3,5 | 3,5+3,5 |
| B        | -       | -       |
| C        | 3,5+3,5 | 3,5+3,5 |
| D        | -       | -       |

Se trata de un cruce con un claro sentido predominante como es el Camí de Torrent, sobre la línea de ferrocarril y que contiene un importante flujo de pesados procedentes de la empresa FERVASA. Los ramales B y D no son más que simples incorporaciones al flujo principal del Camí de Torrent.

#### Intersección I5

| Entradas | v (m)   | e (m)   |
|----------|---------|---------|
| A        | 3,0+3,0 | 3,0+3,0 |
| B        | 3,5+3,5 | 3,5+3,5 |
| C        | 3,0+3,0 | 3,0+3,0 |
| D        | 3,5+3,5 | 3,5+3,5 |

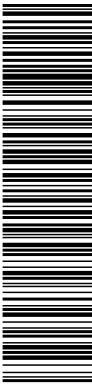
Se trata de un cruce con un claro sentido predominante como es la Ctra. Pla de Quart (CV-413), que será el eje vertebrador de oeste a este del futuro Parque Empresarial, que según las conclusiones de este estudio será objeto de desdoblamiento. Los ramales A y C no son más que simples incorporaciones del flujo secundario del Camí de Torrent.

#### Intersección I6

| Entradas | v (m)   | e (m)   |
|----------|---------|---------|
| A        | 2,5+2,5 | 2,5+2,5 |
| B        | 3,5+3,5 | 3,5+3,5 |
| C        | 2,5+2,5 | 2,5+2,5 |
| D        | 3,5+3,5 | 3,5+3,5 |

Se trata de un cruce con un claro sentido predominante como es la Ctra. Pla de Quart (CV-413). Los ramales A y C no son más que simples incorporaciones del

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES                     |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 26 de 246 | FIRMAS                              |
|  | ESTADO<br><b>NO REQUIERE FIRMAS</b> |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



flujo secundario del Camí del Canal Xúquer-Túria, que incluso dispone en alguno de sus tramos de calzadas sin pavimentar.

### Rotonda R7

| Entradas | L (m) | A (º) | r (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A        | 6,0   | 49    | 15,71 | 3,5   | 6,0   |
| B        | 6,0   | 50    | 11,43 | 3,5   | 5,5   |
| C        | 6,0   | 43    | 18,82 | 3,5   | 5,5   |
| D        | 6,0   | 90    | 1,91  | 2,5   | 4,0   |
| E        | 6,0   | 47    | 10,18 | 3,5   | 6,0   |

El diámetro interior de la rotonda es de 40 metros y dispone de 2 carriles de 4,5 metros de circulación interior, por lo que dispone de un diámetro exterior de 49 m.

### Rotonda R8

| Entradas | L (m) | A (º) | r (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A        | 4,5   | 22    | 18,06 | 3,5   | 6,0   |
| B        | 4,5   | 63    | 5,34  | 3,5   | 5,0   |
| C        | 4,5   | 17    | 24,9  | 3,5   | 5,0   |
| D        | -     | -     | -     | -     | -     |
| E        | 4,5   | 29    | 4,88  | 3,5   | 5,0   |

El diámetro interior de la rotonda es de 23 metros y dispone de 2 carriles de 3,0 metros de circulación interior, por lo que dispone de un diámetro exterior de 29 m.

### 2.3. Reportaje fotográfico

A continuación se incorpora un reportaje fotográfico de la red viaria mencionada en el apartado anterior.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 27 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 1. Intersección I4, desde la Calle riu Vinalopó hacia el Camí de Torrent sobre el puente del ferrocarril.



Foto 2. Vista de la estrecha sección de la calzada del puente.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 28 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

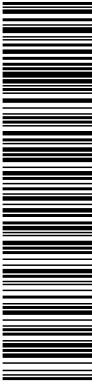


Foto 3. Vista de la sección con barandilla y sin marcas viales del puente.



Foto 4. Perspectiva general de la intersección I 3, desde zona de explanada.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 29 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

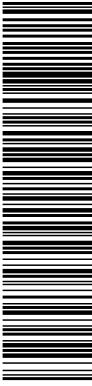


Foto 5. Ramal C de la intersección I3, tráfico y aparcamiento de pesados.



Foto 6. Perspectiva general de la intersección I3 desde la entrada del ramal C.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 30 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 7. Vial del polígono industrial de Quart de Poblet, entre las intersecciones I3 y I4.



Foto 8. Vía de servicio anexa a la autovía A-3, entre las intersecciones I3 y I4.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 31 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

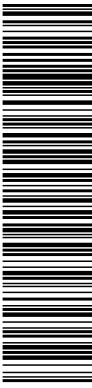


Foto 9. Vista del punto superior del paso superior del Camí de Torrent sobre la Línea del ferrocarril.



Foto 10. Línea del ferrocarril Valencia-Cuenca.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 32 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idforma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idforma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idforma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idforma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 11. Vista de las instalaciones de la empresa FERVASA de residuos sólidos desde el Camí de Torrent.



Foto 12. Línea de límite de edificación del ferrocarril Valencia-Cuenca, anexo el polígono industrial de Quart de Poblet.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 33 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idforma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idforma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idforma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idforma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 13. Vista de la futura ubicación del paso superior sobre la línea del ferrocarril, a la izquierda se ubicará otro futuro paso inferior.



Foto 14. Salida por ramal A de la rotonda R1 del Centro Comercial Bonaire.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 34 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

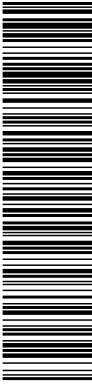


Foto 15. Entrada por el ramal A de la rotonda R1.



Foto 16. Ramal B de la rotonda R1 de Bonaire.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 35 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 17. Ramal B de la rotonda R1 de Bonaire.



Foto 18. Ramal C de la rotonda R1 de Bonaire.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 36 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

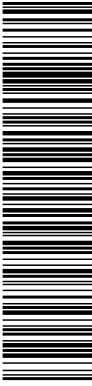


Foto 19. Ramal D de la rotonda R1 de Bonaire.



Foto 20. Ramal E de la rotonda R1 de Donaire, entrada principal al mismo.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 37 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 21. Vista desde en centro de la intersección I2 hacia su ramal B.

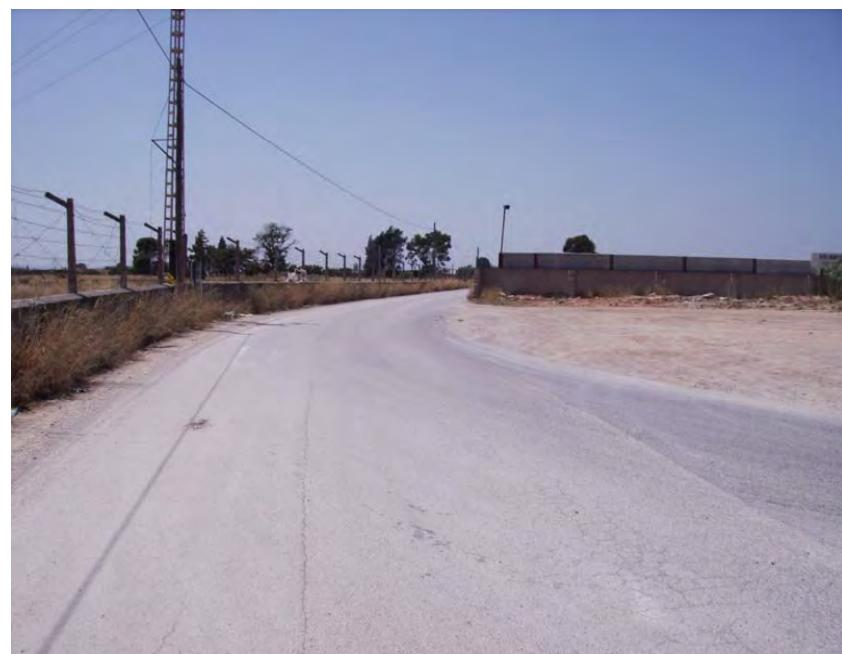


Foto 22. Vista desde en centro de la intersección I2 hacia su ramal A.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 38 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 23. Vista del ramal A de la intersección I2, al fondo el puente sobre la línea del ferrocarril Valencia-Cuenca.



Foto 24. Puente sobre la línea férrea.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 39 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 25. Vista hacia el ramal D de la rotonda R7, entrada de vehículos hacia las obras de ampliación de viales de acceso a la carretera.



Foto 26. Ramal C de la rotonda R7, tráfico procedente de Torrente.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 40 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

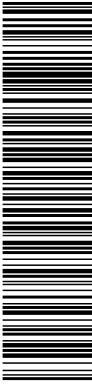


Foto 27. Rotonda R7 sobre la CV-36, mediante dos pasos superiores.



Foto 28. Ramales E y A de la rotonda R7.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 41 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

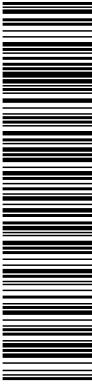


Foto 29. Ramales E y A de la rotonda R7.



Foto 30. Vista desde el ramal D hacia el ramal A de la rotonda R8.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 42 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

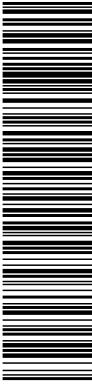


Foto 31. Vista desde el interior de la rotonda R8 hacia su ramal D.



Foto 32. Entrada del ramal A de la rotonda R8.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 43 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

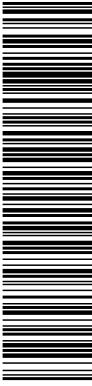


Foto 33. Ramal C de salida de la rotonda R8 hacia los polígonos industriales enclavados en el cruce entre la CV-33 y la CV-36.



Foto 34. Vista desde el centro de la rotonda R8 hacia su ramal B.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 44 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

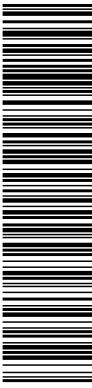


Foto 35. Vista general de la intersección I6, dentro de la Calle del Canal Xúquer-Túria y cruzando la CV-413 (ctr. del Plà de Quart).



Foto 36. Tramo de la CV-413 desde la intersección I5 hacia la I6, sección 7/10.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 45 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 37. Perspectiva de la curva en la CV-413, antes de desembocar en la intersección I5, sección 7/10.

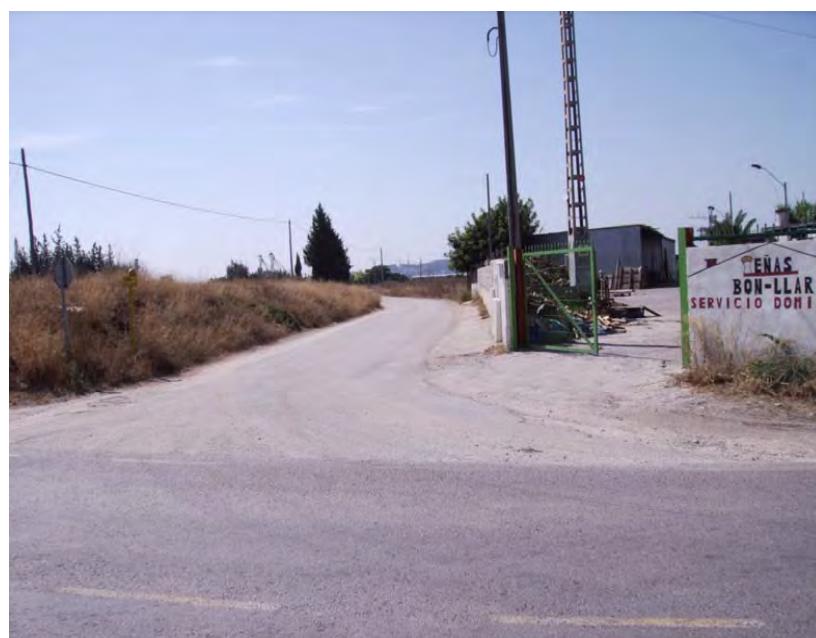


Foto 38. Ramal C de la intersección I5, Camí de Torrent.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 46 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1) El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5)

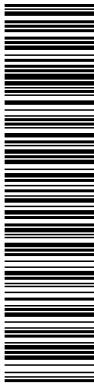
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Foto 39. Vista del puente de la CV-413 sobre el Barranco del Poyo, ramal B.



Foto 40. Ramal A de la intersección I5, Camí de Torrent.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### 2.4. Datos de aforo

Para poder determinar en la actualidad el tráfico que circula por la red viaria existente y su nivel de servicio, es necesaria la obtención de datos de aforo. Esta obtención en este estudio se ha realizado de mediante conteo manual en cuatro estaciones de cobertura realizadas:

| Estación aforo de cobertura | Día realización | Intersecciones aforadas      |
|-----------------------------|-----------------|------------------------------|
| EST 1                       | 02/07/07        | Rotonda R1 e intersección I2 |
| EST 2                       | 02/07/07        | Intersecciones I3 y I4       |
| EST 3                       | 03/07/07        | Intersecciones I5 y I6       |
| EST 4                       | 03/07/07        | Rotondas R7 y R8             |

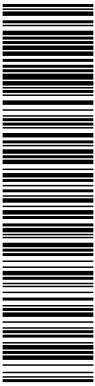
En estos tipos de estación de cobertura, se pretende obtener una estimación de la intensidad media diaria del tráfico en un tramo a partir de un sólo aforo anual, de duración no superior a 24 horas.

Estos datos obtenidos de forma particular en día laborable se ven apoyados y corroborados con los datos de la campaña de 2001 y 2005 de la Comunidad Valenciana, actualizados a fecha de 2006 por el método del Factor de Crecimiento del parque de vehículos. Ya que, para conseguirse una buena estimación de las intensidades en toda la red, se debe conocer la composición del tráfico en las estaciones permanentes y en algunas estaciones de control seleccionadas de la zona o similares de otras zonas.

El carácter de las vías a estudiar y el tráfico continuo de las mismas, hace que el estudio de las vías y de las intersecciones se centre en obtener valores de intensidad media horaria (IMD).

Para ello, nos valdremos de alguna estación permanente y de control ubicada en una red viaria de la Comunidad Valenciana de carácter similar a la de estudio en el entorno del Plan Parcial del Parque Empresarial, para conocer las variaciones típicas del tráfico (estacionales, semanales y diarias) y de la frecuencia de las intensidades horarias a lo largo del año, así como la obtención de las tendencias de tráfico a largo plazo, por medio de los factores de: nocturnidad, variación mensual, y relación entre festivos y laborables.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br><b>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE</b>         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 48 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

ESTADO

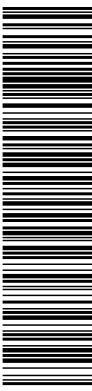
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Las fichas de las estaciones de aforo, similares (tomadas como afines de la red primaria de la zona de estudio), se recogen a continuación, y son utilizadas en el anexo nº 2 de Situación actual.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br><b>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE</b>         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 49 de 246 | FIRMAS          |

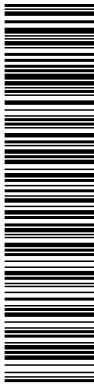


Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### APÉNDICE 1: FICHAS ESTACIONES DE AFORO AFINES RED PRIMARIA



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

ESTACION : 333010  
Carretera : CV-333  
p.k. : 1+000  
Sección : Desdoblada  
Tipología : Secundaria

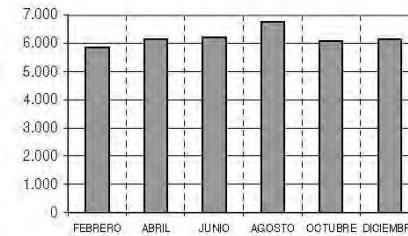
UBICACIÓN DEL ARMARIO

- Margen derecha
- Margen izquierda
- Ambas márgenes

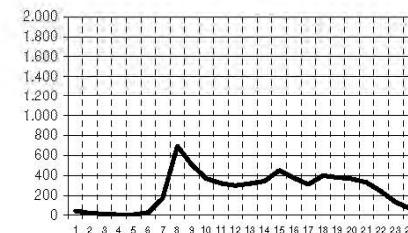
Acceso desde : calzada

IMD 6.385 vh/día %p 5%

LABORABLE MEDIO DEL 2005. EVOLUCIÓN ANUAL



INTENSIDAD HORA MEDIA ANUAL. SECCIÓN COMPLETA



VARIABLES DE TRÁFICO

IMD : 6.385 vh/día  
%p : 5%  
 $IH_{50}$ : 462  $IH_{50}$ : 418  $IH_{100}$ : 342  
 $V_{50}$ : 79  $V_{85}$ : 91  $V_{99}$ : 115  
 $IH_{max}$ : 918 Nivel de Servicio : C

Evolución de tráfico  
IMD 2005: 6.385 Δ%: 9,52%  
IMD 2004: 5.830 Δ%: 10,42%  
IMD 2003: 5.280 Δ%: -13,91%  
IMD 2002: 6.133 Δ%: 3,11%  
IMD 2001: 5.948 Δ%:

Evolución de pesados

%p 2005: 5% Δ%: 150,00%  
%p 2004: 2% Δ%: -  
%p 2003: - Δ%: -  
%p 2002: - Δ%: -  
%p 2001: - Δ%: -

Memoria Anual de Aforos. CAMPAÑA 2005



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

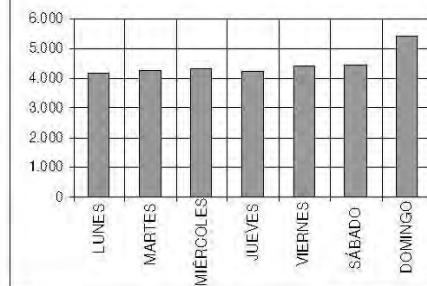


**GENERALITAT VALENCIANA**  
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

ESTACION : 333020  
Carretera : CV-333  
p.k. : 6+000  
Sección : Convencional  
Tipología : Primaria

IMD 4.471 vh/día %p 2%

SEMANA MEDIA ANUAL

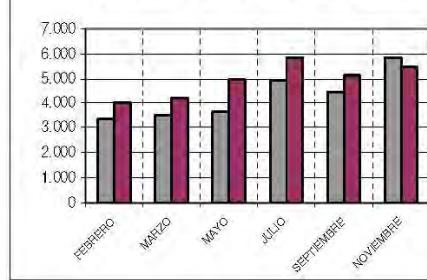


UBICACIÓN DEL ARMARIO

- Margen derecha
- Margen izquierda
- Ambas márgenes

Acceso desde : calzada

LABORABLE Y FESTIVO MEDIO MENSUAL



VARIABLES DE TRÁFICO

IMD : 4.471 vh/día  
%p : 2%  
 $IH_{30}$ : 473  $IH_{50}$ : 422  $IH_{100}$ : 362  
 $V_{50}$ : 86  $V_{85}$ : 105  $V_{99}$ : 132  
 $IH_{max}$ : 713 Nivel de Servicio : B

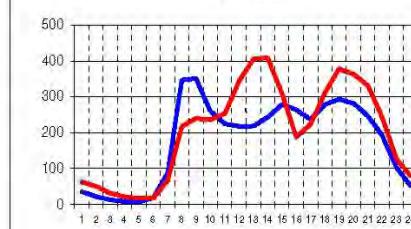
EVOLUCIÓN DE TRÁFICO

IMD 2005: 4.471 Δ% : 11,16%  
IMD 2004: 4.022 Δ% : 30,33%  
IMD 2003: 3.086 Δ% : -3,86%  
IMD 2002: 3.210 Δ% : 2,00%  
IMD 2001: 3.147 Δ% :

EVOLUCIÓN DE PESADOS

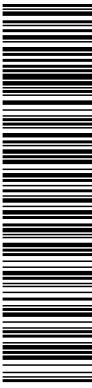
%p 2005 : 2% Δ% : -71,43%  
%p 2004 : 7% Δ% : 16,67%  
%p 2003 : 6% Δ% : 0,00%  
%p 2002 : 6% Δ% : -  
%p 2001 : - Δ% :

INTENSIDAD HORARIA MEDIA ANUAL. SECCIÓN COMPLETA



Memoria Anual de Aforos, CAMPAÑA 2005

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 52 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Además de estas estaciones, para estimar la evolución del tráfico en la CV-33, nos valemos de las estaciones nº 033030 y 033040, primaria y secundaria respectivamente, ubicadas en diferentes PK de la CV-33 y que denotan un Nivel de Servicio actual en dicha vía de Nivel B para el primer tramo y Nivel D para el segundo. Esto se analizará en el Estudio de viabilidad correspondiente.

Por otro lado, para el tratamiento de estos datos, es necesario considerar algunos aspectos iniciales:

- Las intersecciones aforadas se pueden dividir en dos grupos en cuanto a tipología de tráfico por las que se ven afectadas:
  - La rotonda R1 e I2, cuyo tráfico se ve fuertemente influenciado por los viajes que son generados por el centro de ocio de Bonaire. Por tanto habrá un claro desequilibrio entre los días festivos y los laborables en esta rotonda, sin embargo la realización del aforo se produjo durante día laborable pero dentro del período vacacional del mes de Julio, y siendo además el primer día de las rebajas estivales.
  - El resto de intersecciones, que vendrán condicionadas por el flujo de vehículos que genera la actividad laboral de los polígonos industriales; además en el caso de las rotondas R7 y R8, se apreciará una especial sensibilidad a los niveles de congestión producidos en los ramales de autovía de la CV-33 y CV-36.
- En el tráfico generado por los polígonos industriales existe una homogeneidad de tráfico durante prácticamente todos los días laborables, considerándose éste tráfico como recurrente. Sin embargo el desequilibrio en la zona afectada por el centro comercial Bonaire es clara en días festivos, si bien el aforo ha sido realizado durante día laborable pero siendo el primer día de rebajas estivales y entrando en época de vacaciones de verano; por lo que probablemente se haya aforado una de las puntas de tráfico anuales de la zona.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, el aforo se ha realizado un día laborable en el inicio del período estival (principios de julio), que será una posible punta anual de tráfico para todos los casos. De este modo se tendrán datos en lugares en los que en un futuro, con las actuaciones propuestas en el Plan Parcial, se pueden producir mayores interferencias. Dentro del día laboral, los aforos se

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 53 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

ESTADO

**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



han tenido en cuenta en las franjas horarias de las puntas de tráfico durante el día.

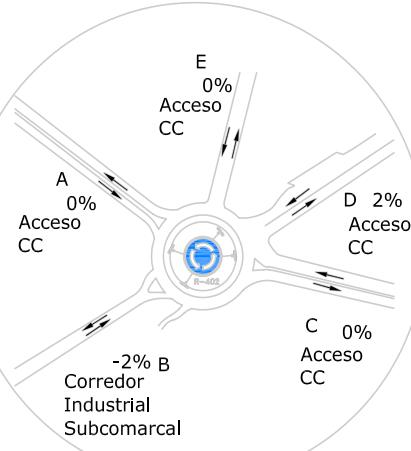
La red viaria de estudio es: CV-413, Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal; así como la red primaria afectada por las intersecciones y rotundas aforadas. El estudio de las intersecciones afectadas, y las matrices origen-destino que se desprenden de ellas, permitirá conocer los valores de tráfico en ellas, así como poder extraer los resultados obtenidos para las vías a las que afectan.

Por ello, los datos de los aforos realizados se resumen en:

- Aforos en Rotonda R1 (Estación de cobertura nº 1 <24 horas).
- Aforos en Rotonda I2 (Estación de cobertura nº 1 <24 horas).
- Aforos en Rotonda I3 (Estación de cobertura nº 2 <24 horas).
- Aforos en Rotonda I4 (Estación de cobertura nº 2 <24 horas).
- Aforos en intersección I5 (Estación de cobertura nº 3 <24 horas).
- Aforos en Rotonda I6 (Estación de cobertura nº 3 <24 horas).
- Aforos en Rotonda R7 (Estación de cobertura nº 4 <24 horas).
- Aforos en intersección R8 (Estación de cobertura nº 4 <24 horas).

El aforo de las intersecciones se ha realizado para cada una de ellas, mediante una ficha de aforo, distinguiendo las entradas y salidas posibles, con el fin de determinar todas las trayectorias de los vehículos en la intersección considerada.

Estas fichas de cada intersección, así como las planillas de los datos de aforo se recogen a continuación.



### ROTONDA R1 Accesos CC Bonaire y Corredor Industrial Subcomarcal

|   | A      | B     | C   | D       | E         |
|---|--------|-------|-----|---------|-----------|
| A | coches | motos | veh | pasados | autobuses |
| B | coches | motos | veh | pasados | autobuses |
| C | coches | motos | veh | pasados | autobuses |
| D | coches | motos | veh | pasados | autobuses |
| E | coches | motos | veh | pasados | autobuses |

DATOS TOMADOS POR: PROYCO INGENIEROS S.L.

FECHA: 02/07/07

DIA DE LA SEMANA: Lunes

ESTADO DEL TIEMPO: Soleado

ESTADO DEL FIRME: Bien conservado

PERIODO DE TIEMPO A QUE SE REFIERE EL

AFORO: 1 año (IMD)

DE\_02/07/07\_A\_02/07/07

NOTAS:

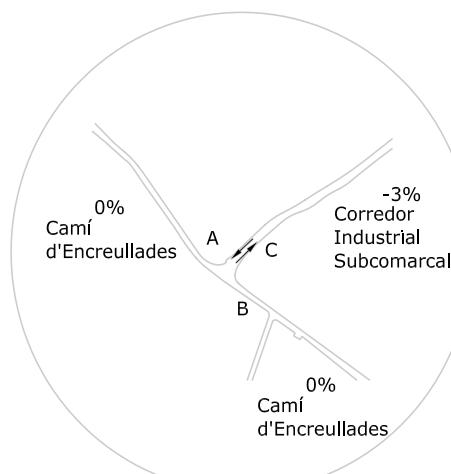
---



---



---



### INTERSECCIÓN I2 Camí d'Encreuillades y Corredor Industrial Subcomarcal

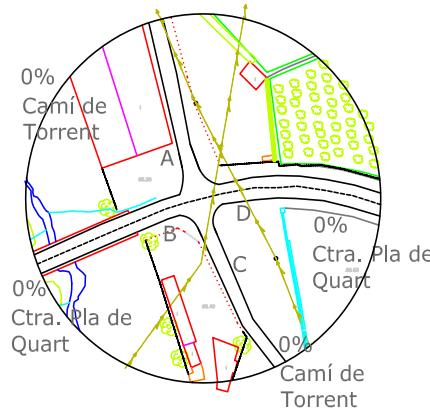
|   | A      | B     | C   |
|---|--------|-------|-----|
| A | coches | motos | veh |
| B | coches | motos | veh |
| C | coches | motos | veh |



| INTERSECCIÓN I3 Calle Riu<br>Guadalaviar y Calle Riu Vinalopó  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|---|---|--------|-------|---|-------|----------------|---|----------------|-----------|---|-----------|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---|--------|--|--|-------|--|--|----------------|--|--|-----------|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---|--------|--|--|-------|--|--|----------------|--|--|-----------|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">A</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | A | coches |       |   | motos |                |   | veh<br>pesados |           |   | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">B</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | B | coches |  |  | motos |  |  | veh<br>pesados |  |  | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">C</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | C | coches |  |  | motos |  |  | veh<br>pesados |  |  | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| A  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| B  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| C  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <p>DATOS TOMADOS POR: PROYCO INGENIEROS S.L.<br/>FECHA: 02/07/07<br/>DIA DE LA SEMANA: Lunes<br/>ESTADO DEL TIEMPO: Soleado<br/>ESTADO DEL FIRME: Bien conservado<br/>PERIODO DE TIEMPO A QUE SE REFIERE EL AFORO: 1 año (IMD)<br/>DE_02/07/07_A_02/07/07<br/>NOTAS:</p> <hr/> <hr/> <hr/> | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">D</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | D | coches |       |   | motos |                |   | veh<br>pesados |           |   | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">A</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | A | coches |  |  | motos |  |  | veh<br>pesados |  |  | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">B</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | B | coches |  |  | motos |  |  | veh<br>pesados |  |  | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| D  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| A  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| B  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">C</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | C | coches |       |   | motos |                |   | veh<br>pesados |           |   | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">D</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | D | coches |  |  | motos |  |  | veh<br>pesados |  |  | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">A</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | A | coches |  |  | motos |  |  | veh<br>pesados |  |  | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| C  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| D  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| A  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">B</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | B | coches |       |   | motos |                |   | veh<br>pesados |           |   | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">C</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | C | coches |  |  | motos |  |  | veh<br>pesados |  |  | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">D</th> <th colspan="3">coches</th> <th colspan="3">motos</th> <th colspan="3">veh<br/>pesados</th> <th colspan="3">autobuses</th> </tr> <tr> <th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> | D | coches |  |  | motos |  |  | veh<br>pesados |  |  | autobuses |  |  | A | B | C | D | A | B | C | D | A | B | C | D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| B  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| C  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| D  | coches  |   |        | motos |   |       | veh<br>pesados |   |                | autobuses |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | A   | B | C      | D     | A | B     | C              | D | A              | B         | C | D         |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |   |   |        |       |   |       |                |   |                |           |   |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |        |  |  |       |  |  |                |  |  |           |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

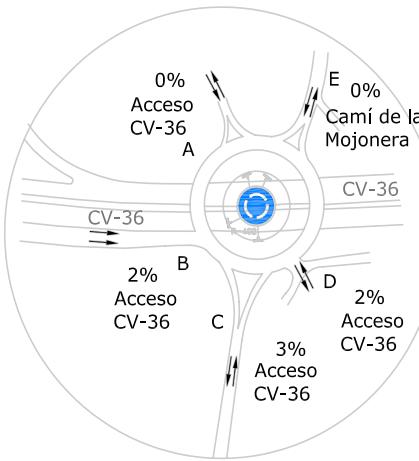


INTERSECCIÓN I5 Camí de Torrent y Ctra. Pla de Quart



DATOS TOMADOS POR: PROYCO INGENIEROS S.L.  
FECHA: \_03/07/07  
DIA DE LA SEMANA: Martes  
ESTADO DEL TIEMPO: Soleado  
ESTADO DEL FIRME: Bien conservado  
PERIODO DE TIEMPO A QUE SE REFIERE EL  
AFORO: \_1 año (IMD)  
DE\_03/07/07\_A\_03/07/07  
NOTAS:

|   | A  | B  | C  | D  |
|---|--|--|--|--|
| A | coches<br>motos<br>veh<br>pessoas<br>autobuses | coches<br>motos<br>veh<br>pessoas<br>autobuses | coches<br>motos<br>veh<br>pessoas<br>autobuses | coches<br>motos<br>veh<br>pessoas<br>autobuses |
| B |  |  |  |  |
| C |  |  |  |  |
| D |  |  |  |  |



### ROTONDA R7 Accesos a CV-36 y Camí de la Mojonera

|   | A<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses | B<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses | C<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses | D<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses | E<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses |
|---|---|---|---|---|---|
| A |   |   |   |   |   |
| B |   |   |   |   |   |
| C |   |   |   |   |   |
| D |   |   |   |   |   |
| E |   |   |   |   |   |

DATOS TOMADOS POR: PROYCO INGENIEROS S.L.  
FECHA: 03/07/07  
DIA DE LA SEMANA: Martes  
ESTADO DEL TIEMPO: Soleado  
ESTADO DEL FIRME: Bien conservado  
PERIODO DE TIEMPO A QUE SE REFIERE EL AFORO: 1 año (IMD)  
DE\_03/07/07\_A\_03/07/07  
NOTAS:

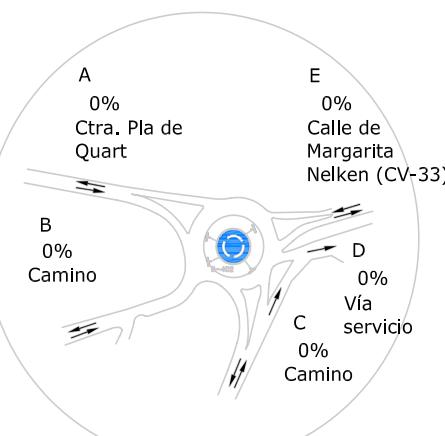
---



---



---



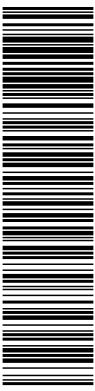
### ROTONDA R8 Ctra. Pla de Quart y Calle de Margarita Nelken (CV-33)

|   | A<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses | B<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses | C<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses | D<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses | E<br>coches<br>motos<br>veh<br>pesados<br>autobuses |
|---|---|---|---|---|---|
| A |   |   |   |   |   |
| B |   |   |   |   |   |
| C |   |   |   |   |   |
| D |   |   |   |   |   |
| E |   |   |   |   |   |





| HORARIO       | SALIDA   |   |     | ENTRADA A |   |   | ENTRADA B |     |   | ENTRADA C |   |   | ENTRADA D |   |   | ENTRADA E |   |    |    |
|---------------|----------|---|-----|-----------|---|---|-----------|-----|---|-----------|---|---|-----------|---|---|-----------|---|----|----|
|               | M        | V | H   | M         | V | H | M         | V   | H | M         | V | H | M         | V | H | M         | V | H  |    |
| 14:30 - 14:45 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  |    |
|               | Salida B | 0 | 25  | 0         | 1 | 0 | 0         | 41  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 20 | 0  |
|               | Salida C | 0 | 59  | 0         | 0 | 7 | 0         | 16  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 46 |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 14:45 - 15:00 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 26  | 0         | 0 | 0 | 0         | 26  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 103 | 0         | 0 | 0 | 0         | 105 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 1   | 0         | 0 | 0 | 0         | 1   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 15:00 - 15:15 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 30  | 0         | 0 | 2 | 0         | 32  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 105 | 0         | 0 | 0 | 0         | 112 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 15:15 - 15:30 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 35  | 0         | 0 | 0 | 0         | 36  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 115 | 0         | 0 | 0 | 0         | 121 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 15:30 - 15:45 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 35  | 0         | 0 | 2 | 0         | 37  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 121 | 0         | 0 | 7 | 0         | 128 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 15:45 - 16:00 | Salida A | 0 | 46  | 0         | 0 | 0 | 0         | 46  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 130 | 0         | 0 | 7 | 0         | 137 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 16:00 - 16:15 | Salida A | 0 | 30  | 0         | 0 | 1 | 0         | 31  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 110 | 0         | 0 | 4 | 0         | 114 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 16:15 - 16:30 | Salida A | 0 | 116 | 0         | 0 | 5 | 0         | 120 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 16:30 - 16:45 | Salida A | 0 | 27  | 0         | 0 | 1 | 0         | 26  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 102 | 0         | 0 | 8 | 0         | 110 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 16:45 - 17:00 | Salida A | 0 | 26  | 0         | 0 | 0 | 0         | 26  | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 100 | 0         | 0 | 5 | 0         | 105 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 3   | 0         | 0 | 0 | 0         | 3   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 17:00 - 17:15 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 17:15 - 17:30 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 17:30 - 17:45 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 17:45 - 18:00 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 18:00 - 18:15 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
| 18:15 - 18:30 | Salida A | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida B | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida C | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida D | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 | 0         | 0   | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0 | 0         | 0 | 0  | 0  |
|               | Salida E | 0 | 0   | 0         | 0 | 0 |           |     |   |           |   |   |           |   |   |           |   |    |    |



| INTERSECCIÓN 12 Cami d'Encorellades / Corredor Industrial Subcomunal |  |  |            |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Intersección:  |  |  | Fecha:     |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Día de la semana:  |  |  | 02/07/2007 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Lunes  |  |  |            |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |            |  |  |  |  |  |  |  |  |

| HORA          | Salida     |           |         | Entrada A |       |      | Entrada B |         |           | Entrada C |      |           | TOT VEH. |           |       |
|---------------|------------|-----------|---------|-----------|-------|------|-----------|---------|-----------|-----------|------|-----------|----------|-----------|-------|
|               | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL     | Moto | Veh. Lig. | Autobus  | Veh. Pes. | TOTAL |
| 8:00 - 8:15   | Salida A 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 3         | 1    | 0         | 0        | 1         | 3     |
|               | Salida B 0 | 0         | 1       | 0         | 0     | 0    | 0         | 1       | 0         | 1         | 0    | 2         | 0        | 0         | 2     |
|               | Salida C 0 | 0         | 1       | 0         | 0     | 0    | 0         | 1       | 0         | 1         | 0    | 0         | 0        | 0         | 1     |
| 8:15 - 8:30   | Salida A 0 | 0         | 2       | 0         | 0     | 0    | 2         | 0       | 0         | 2         | 0    | 4         | 0        | 0         | 4     |
|               | Salida B 0 | 1         | 0       | 0         | 0     | 0    | 2         | 0       | 0         | 2         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 2       | 0         | 0     | 0    | 0         | 2       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 8:30 - 8:45   | Salida A 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 3       | 0         | 0         | 0    | 4         | 0        | 0         | 4     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 8:45 - 9:00   | Salida A 0 | 1         | 0       | 0         | 0     | 0    | 1         | 0       | 0         | 1         | 0    | 5         | 0        | 0         | 5     |
|               | Salida B 0 | 2         | 1       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 3         | 0    | 6         | 0        | 0         | 6     |
|               | Salida C 1 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 1         | 0       | 0         | 1         | 0    | 2         | 0        | 0         | 2     |
| 9:00 - 9:15   | Salida A 0 | 1         | 0       | 0         | 0     | 0    | 2         | 0       | 0         | 2         | 0    | 2         | 0        | 0         | 2     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 3         | 0    | 3         | 0        | 0         | 3     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 9:15 - 9:30   | Salida A 0 | 0         | 3       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 3         | 0    | 2         | 0        | 0         | 2     |
|               | Salida B 0 | 0         | 3       | 0         | 0     | 0    | 6         | 0       | 0         | 6         | 0    | 8         | 0        | 0         | 8     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 9:30 - 9:45   | Salida A 0 | 2         | 3       | 0         | 0     | 1    | 6         | 0       | 0         | 4         | 0    | 5         | 0        | 0         | 5     |
|               | Salida B 0 | 0         | 1       | 0         | 0     | 0    | 1         | 0       | 0         | 1         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 4       | 0         | 0     | 0    | 7         | 0       | 0         | 2         | 0    | 9         | 0        | 0         | 9     |
| 9:45 - 10:00  | Salida A 0 | 0         | 2       | 0         | 0     | 0    | 2         | 0       | 0         | 10        | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 2       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 4         | 0    | 14        | 0        | 0         | 14    |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 1         | 0    | 10        | 0        | 0         | 10    |
| 11:00 - 11:15 | Salida A 0 | 0         | 2       | 0         | 0     | 0    | 2         | 0       | 0         | 9         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 1       | 0         | 0     | 0    | 1         | 0       | 0         | 9         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 10        | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 11:15 - 11:30 | Salida A 0 | 0         | 3       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 7         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 2       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 8         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 2       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 1         | 4    | 0         | 0        | 4         | 0     |
| 11:30 - 11:45 | Salida A 0 | 5         | 0       | 0         | 0     | 3    | 6         | 0       | 0         | 2         | 0    | 7         | 0        | 0         | 7     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 3    | 0         | 0       | 0         | 3         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 2    | 0         | 0       | 14        | 0         | 0    | 19        | 0        | 0         | 19    |
| 11:45 - 12:00 | Salida A 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 5         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 6         | 0       | 0         | 0     | 2    | 8         | 0       | 0         | 0         | 0    | 6         | 0        | 0         | 6     |
|               | Salida C 1 | 2         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 17        | 0         | 0    | 22        | 0        | 0         | 22    |
| 12:00 - 12:15 | Salida A 0 | 0         | 3       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 12        | 0    | 1         | 13       | 0         | 13    |
|               | Salida B 0 | 0         | 1       | 0         | 0     | 0    | 1         | 0       | 0         | 10        | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 12:15 - 12:30 | Salida A 0 | 4         | 0       | 0         | 0     | 4    | 0         | 0       | 17        | 0         | 0    | 18        | 0        | 0         | 18    |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 4    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 12:30 - 12:45 | Salida A 0 | 4         | 0       | 0         | 4     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 5         | 0        | 0         | 5     |
|               | Salida B 0 | 2         | 0       | 0         | 1     | 3    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 12:45 - 13:00 | Salida A 0 | 7         | 0       | 0         | 2     | 9    | 0         | 0       | 0         | 1         | 1    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 3     | 6    | 1         | 0       | 0         | 11        | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 3       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 10        | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 13:00 - 13:15 | Salida A 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 6         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 13:15 - 13:30 | Salida A 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 13:30 - 13:45 | Salida A 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 13:45 - 14:00 | Salida A 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 14:00 - 14:15 | Salida A 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 0 | 0         | 0       | 0         | 0     | 0    | 0         | 0       | 0         | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
| 14:15 - 14:30 | Salida A 0 | 0         | 3       | 0         | 0     | 0    | 3         | 0       | 0         | 12        | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida B 0 | 0         | 1       | 0         | 0     | 0    | 2         | 0       | 0         | 12        | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |
|               | Salida C 1 | 1         | 0       | 0         | 0     | 2    | 0         | 0       | 12        | 0         | 0    | 0         | 0        | 0         | 0     |

Intersección: INTERSECCION 12 Camin De Encuentro y Corredor Industrial  
Subcomunal

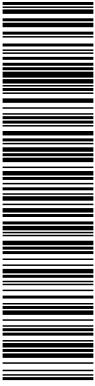
Día de la semana:  
Lunes

Fechas:  
02/07/2007

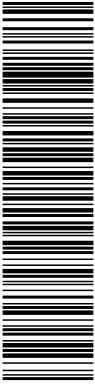
| HORA          | SALIDA   | Moto | Veh. Lig | Entrada A |       |      | Moto | Veh. Lig | Autobus | Veh. Pes. | Entrada B |         |           | Moto  | Veh. Lig | Autobus  | Veh. Pes. | Entrada C |       |  | TOT VEH |
|---------------|----------|------|----------|-----------|-------|------|------|----------|---------|-----------|-----------|---------|-----------|-------|----------|----------|-----------|-----------|-------|--|---------|
|               |          |      |          | Veh. Pes. | TOTAL | Moto |      |          |         |           | Veh. Lig  | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto     | Veh. Lig | Autobus   | Veh. Pes. | TOTAL |  |         |
| 14:30 - 14:45 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 8    | 0        | 0       | 2         | 10        | 2       | 6         | 0     | 0        | 2        | 10        | 20        | 20    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 3        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 5         | 0     | 0        | 0        | 0         | 5         | 8     |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 1        | 1       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 12    |  |         |
| 14:45 - 15:00 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 2        | 15      | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 27    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 4        | 0         | 0     | 0    | 4    | 0        | 0       | 14        | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 10    |  |         |
|               | Salida C | 2    | 2        | 0         | 0     | 0    | 4    | 0        | 0       | 11        | 0         | 0       | 0         | 1     | 12       | 1        | 8         | 0         | 18    |  |         |
| 15:00 - 15:15 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 4        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 10    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 4        | 0         | 0     | 0    | 4    | 0        | 0       | 1         | 1         | 12      | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 22    |  |         |
|               | Salida C | 0    | 1        | 0         | 0     | 0    | 0    | 1        | 12      | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 13    |  |         |
| 15:15 - 15:30 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 1        | 15      | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 14    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 5        | 0         | 0     | 0    | 5    | 0        | 0       | 16        | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 30    |  |         |
|               | Salida C | 1    | 3        | 0         | 0     | 0    | 4    | 0        | 0       | 18        | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 22    |  |         |
| 15:30 - 15:45 | Salida A | 0    | 2        | 0         | 0     | 0    | 2    | 0        | 0       | 6         | 0         | 0       | 0         | 1     | 7        | 1        | 4         | 0         | 13    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 1        | 5       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 6     |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 15    |  |         |
| 15:45 - 16:00 | Salida A | 0    | 3        | 0         | 0     | 0    | 3    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 6     |  |         |
|               | Salida B | 0    | 1        | 0         | 0     | 0    | 2    | 0        | 0       | 6         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 9     |  |         |
|               | Salida C | 1    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 8     |  |         |
| 16:00 - 16:15 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 6         | 0         | 0       | 0         | 1     | 3        | 0        | 0         | 0         | 11    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 2        | 0         | 0     | 0    | 1    | 3        | 1       | 7         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 16    |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 5         | 13        | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 22    |  |         |
| 16:15 - 16:30 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 2     |  |         |
|               | Salida B | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
|               | Salida C | 0    | 3        | 0         | 0     | 0    | 3    | 0        | 0       | 8         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 11    |  |         |
| 16:30 - 16:45 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 6     |  |         |
|               | Salida B | 0    | 7        | 0         | 0     | 0    | 7    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 21    |  |         |
|               | Salida C | 11   | 0        | 1         | 0     | 1    | 13   | 1        | 7       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 22    |  |         |
| 16:45 - 17:00 | Salida A | 0    | 9        | 0         | 0     | 0    | 9    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 8     |  |         |
|               | Salida B | 0    | 13       | 0         | 0     | 0    | 14   | 1        | 6       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 26    |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 22    |  |         |
| 18:00 - 18:15 | Salida A | 0    | 3        | 0         | 0     | 0    | 3    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 19    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 12    |  |         |
|               | Salida C | 1    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 9     |  |         |
| 18:15 - 18:30 | Salida A | 0    | 2        | 0         | 0     | 0    | 2    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 19    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 1        | 0         | 0     | 0    | 2    | 0        | 0       | 8         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 10    |  |         |
|               | Salida C | 1    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 3         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 10    |  |         |
| 18:30 - 18:45 | Salida A | 0    | 5        | 0         | 1     | 0    | 6    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 13    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 4        | 0         | 0     | 0    | 4    | 0        | 0       | 13        | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 20    |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 5         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 7     |  |         |
| 18:45 - 19:00 | Salida A | 0    | 4        | 0         | 0     | 0    | 4    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 29    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 9        | 0         | 1     | 0    | 12   | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 23    |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 15        | 0         | 1       | 6         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 4     |  |         |
| 19:00 - 19:15 | Salida A | 0    | 3        | 0         | 0     | 0    | 3    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 9     |  |         |
|               | Salida B | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
| 19:45 - 20:00 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
|               | Salida B | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
| 19:15 - 19:30 | Salida A | 0    | 1        | 0         | 0     | 0    | 1    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 3     |  |         |
|               | Salida B | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
|               | Salida C | 2    | 1        | 0         | 0     | 0    | 3    | 0        | 0       | 6         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 9     |  |         |
| 19:30 - 19:45 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 11    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 3     |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 5     |  |         |
| 20:15 - 20:30 | Salida A | 0    | 3        | 0         | 0     | 0    | 3    | 0        | 0       | 6         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 14    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 2        | 0         | 0     | 0    | 3    | 0        | 0       | 5         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 8     |  |         |
|               | Salida C | 1    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
| 20:30 - 20:45 | Salida A | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 25    |  |         |
|               | Salida B | 0    | 10       | 0         | 0     | 0    | 10   | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 10    |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
| 20:45 - 21:00 | Salida A | 0    | 5        | 0         | 0     | 0    | 5    | 0        | 0       | 6         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 5     |  |         |
|               | Salida B | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |
|               | Salida C | 0    | 0        | 0         | 0     | 0    | 0    | 0        | 0       | 0         | 0         | 0       | 0         | 0     | 0        | 0        | 0         | 0         | 0     |  |         |



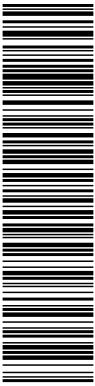
| INTERSECCION 13 Calle Rio Guadalupe Y Calle Rio Vinípapa |          |            |           |        |            |       |      |            |        |           |            |      |           |        |           |       |      |           |        |           |       |          |   |
|--|----------|------------|-----------|--------|------------|-------|------|------------|--------|-----------|------------|------|-----------|--------|-----------|-------|------|-----------|--------|-----------|-------|----------|---|
| Fechas:  |          | Lunes      |           |        |            |       |      |            |        |           |            |      |           |        |           |       |      |           |        |           |       |          |   |
| Día de la semana:  |          | Entradas A |           |        | Entradas B |       |      | Entradas C |        |           | Entradas D |      |           |        |           |       |      |           |        |           |       |          |   |
| HORA   | SALIDA   | Modo       | Veh. Lig. | Autom. | Veh. Pes.  | TOTAL | Modo | Veh. Lig.  | Autom. | Veh. Pes. | TOTAL      | Modo | Veh. Lig. | Autom. | Veh. Pes. | TOTAL | Modo | Veh. Lig. | Autom. | Veh. Pes. | TOTAL | TOT VEH. |   |
| 8:00 - 8:15  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 8:15 - 8:30  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 8:30 - 8:45  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 8:45 - 9:00  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 9:00 - 9:15  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 9:15 - 9:30  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 9:30 - 9:45  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 9:45 - 10:00   | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 10:00 - 10:15  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 10:15 - 10:30  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 10:30 - 10:45  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 10:45 - 11:00  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 11:00 - 11:15  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 11:15 - 11:30  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 11:30 - 11:45  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 11:45 - 12:00  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
| 12:00 - 12:15  | Sintac A | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac B | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac C | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0      | 0         | 0          | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | C    | 0         | 0      | 0         | 0     | 0        | 0 |
|  | Sintac D | C          | 0         | 0      | 0          | 0     | C    | 0          | 0</td  |           |            |      |           |        |           |       |      |           |        |           |       |          |   |



Puede verificar la autenticidad de los documentos firmados en la dirección web <https://www.oficinacitoydigital.gob.es>, o bien en la dirección web <https://www.oficinacitoydigital.gob.es/verificarDocumentosPorAvanzado>. Para ello, debe introducir el número de identificación que aparece en cada documento (que es el mismo que figura en la firma electrónica) y el número de identificación que figura en su DNI. Si el resultado es correcto, significa que el documento es auténtico.

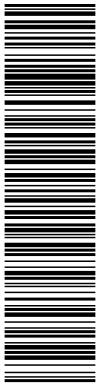


Puedes verificar la autenticidad de este documento firmado en https://www.oficialnotaria.com/verificar/licita/22-82idomicilio-5 en la dirección web https://www.oficialnotaria.com/verificar/licita/22-82idomicilio-5 y comprobando que el certificado digital que lo firma es válido.



Puede verificar la autenticidad de este documento en <https://www.oficialvirtual.gob.mx/> o en su oficina virtual en la dirección web: <https://www.oficialvirtual.gob.mx/>. Puede visualizar el documento en su oficina virtual o en su portal Ciudadano al hacer clic en el vínculo que aparece en la parte inferior del documento.

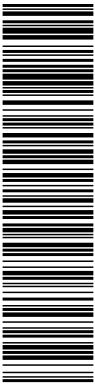




| HORA          | Entradas A |           |         |           | Entradas B |           |         |           | Entradas C |           |         |           | Entradas D |           |         |           |   |
|---------------|------------|-----------|---------|-----------|------------|-----------|---------|-----------|------------|-----------|---------|-----------|------------|-----------|---------|-----------|---|
|               | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. |   |
| 11:00 - 11:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 11:15 - 11:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 11:30 - 11:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 11:45 - 12:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 12:00 - 12:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 12:15 - 12:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 12:30 - 12:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 12:45 - 13:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 13:00 - 13:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 13:15 - 13:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 13:30 - 13:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 13:45 - 14:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 14:00 - 14:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 14:15 - 14:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 14:30 - 14:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 14:45 - 15:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 15:00 - 15:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 15:15 - 15:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 15:30 - 15:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 15:45 - 16:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 16:00 - 16:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 16:15 - 16:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 16:30 - 16:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 16:45 - 17:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 17:00 - 17:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 17:15 - 17:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 17:30 - 17:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 17:45 - 18:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 18:00 - 18:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 18:15 - 18:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 18:30 - 18:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 18:45 - 19:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 19:00 - 19:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 19:15 - 19:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 19:30 - 19:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 19:45 - 20:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 20:00 - 20:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 20:15 - 20:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 20:30 - 20:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 20:45 - 21:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 21:00 - 21:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 21:15 - 21:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 21:30 - 21:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 21:45 - 22:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 22:00 - 22:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 22:15 - 22:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 22:30 - 22:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 22:45 - 23:00 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 23:00 - 23:15 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 23:15 - 23:30 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 23:30 - 23:45 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |
| 23:45 - 23:59 | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0          | 0         | 0       | 0         | 0 |

| INTERSECCIÓN IC Camino de Torreón y Cruz, Pta de Quert |            |           |         |           |       |      |           |         |           |       |      |           |         |           |       |           |
|--|------------|-----------|---------|-----------|-------|------|-----------|---------|-----------|-------|------|-----------|---------|-----------|-------|-----------|
| FECHA:   | 03/07/2007 |           |         |           |       |      |           |         |           |       |      |           |         |           |       |           |
| MOTIVO:  | Metros     |           |         |           |       |      |           |         |           |       |      |           |         |           |       |           |
| Salida A   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | TOT. VEH. |
| Salida B   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida C   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida D   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida E   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida F   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida G   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida H   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida I   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida J   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida K   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida L   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida M   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida N   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida O   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida P   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida Q   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida R   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida S   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida T   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida U   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida V   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida W   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida X   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida Y   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida Z   | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL |           |
| Salida AA  | Moto       | Veh. Lig. | Autobus | Veh. Pes. | TOTAL | Moto |           |         |           |       |      |           |         |           |       |           |

**Intersección:** INTERSECCIÓN DE CTRA. PIA DE CANAL Y Calle del Canal Xiqueque  
**Turia**



## DOCUMENTO

PROYECTO: 20180517\_Parte 3 Documentación  
presentada UTE

## OTROS DATOS

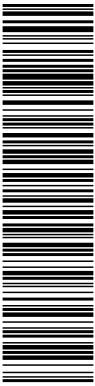
Código para validación: **OWGYI-CTM58-O9XGX**

Página 70 de 246

## IDENTIFICADORES

ESTADO

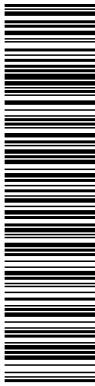
**NO REQUIERE FIRMAS**





Puede verificar la autenticidad de este documento firmado en <https://www.oficialcuidadano.es> o en la dirección web <https://www.oficialcuidadano.es/verificarDocumentosPorDNI.php?cod=2&id=2&id2=1>. El documento es válido si aparece en la lista de documentos firmados en <https://www.oficialcuidadano.es/verificarDocumentosPorDNI.php?cod=2&id=2&id2=1>.

| Intercambiador ROTONDA Y Acceso a CV-36 y Carril de la Bajada |            |
|---|------------|
| Día de la semana:   | Mes:       |
| Mañana  | 06/07/2007 |





|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br><b>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE</b>                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br><b>Página 74 de 246</b> | FIRMAS          |



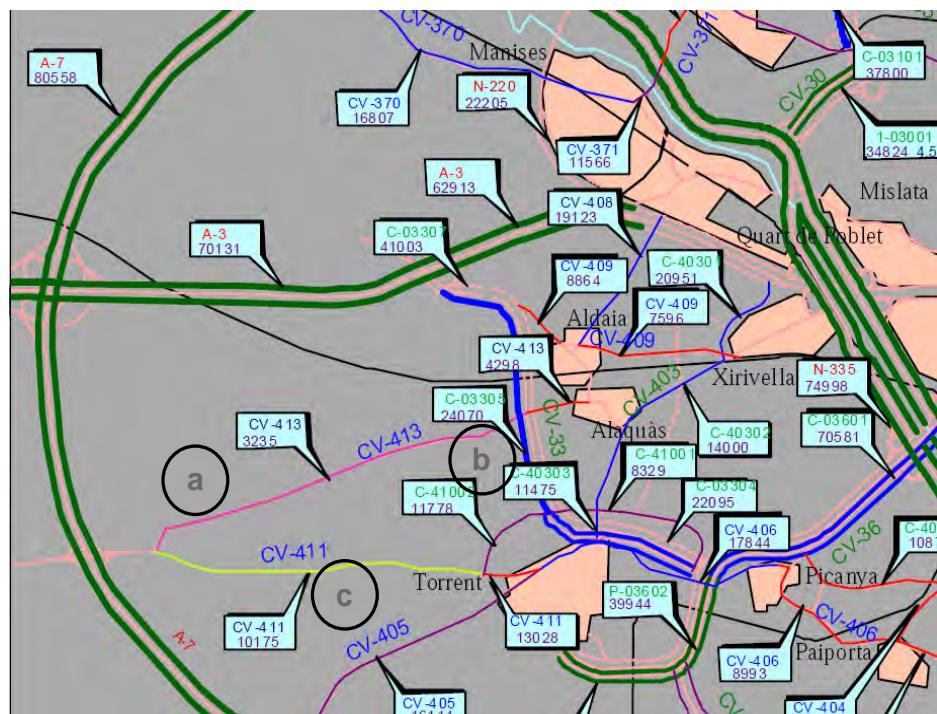
## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 2.5. Mapa de aforos de 2001 según la Generalitat Valenciana

A continuación se incluyen el mapa de aforos de tráfico de la zona de estudio para el año 2001 de consulta pública facilitada en la web de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana.

En él se pueden apreciar las carreteras CV-413, CV-33 y CV-411 (actual CV-36), afectadas por este estudio.



Los valores de IMD establecidos para 2001 según las estaciones permanentes y de control de la red viaria de la Generalitat Valenciana son:

- (a) IMD<sub>2001</sub> (CV-413) = 3.235 veh/día  
 (b) IMD<sub>2001</sub> (CV-33) = 24.070 veh/día.  
 (c) IMD<sub>2001</sub> (CV-411) = 10.175 veh/día.

## 2.6. Tratamiento de aforos. Previsión tráfico 2007

Como introducción al análisis del tráfico actual en la zona de estudio, se propone, a partir de los valores de intensidades medias diarias (IMD) obtenidos del mapa

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 75 de 246 | FIRMAS          |



## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



de aforos de 2001 de la Comunidad Valenciana, calcular las intensidades para 2007.

El mapa de aforos de 2001 se realizó con estaciones permanentes y de control de la red viaria de la Generalitat Valenciana, por lo que resulta una primera aproximación muy válida.

Para calcular las intensidades medias diarias (IMD) para 2007 se va a utilizar el Método de los factores de crecimiento que es el más fiable y el que mejor puede prever el tráfico futuro para carreteras de distinta índole y características, ya que se trata de un método generalizado.

La fórmula básica es:

$$\text{IMD}_n = A \cdot T \cdot L \cdot I$$

donde:

$\text{IMD}_n$  = Intensidad media diaria prevista para el año n (vle/día 2 sentidos).

A = Intensidad media diaria del tráfico existente (vle/día 2 sentidos).

T = Factor de aumento del tráfico por aumento del parque de vehículos debido a fluctuaciones en la economía.

L = Factor que relaciona las condiciones locales del tramo de estudio con el crecimiento medio del tráfico nacional.

I = Factor estimado de inducción del tráfico.

Para el coeficiente L, que matiza la importancia local del tráfico en función de características tales como el uso del suelo y el tipo de vía considerada, se puede aplicar el valor excepcional de zona semiurbana de poco desarrollo correspondiente a un  $L=1,00$ .

El factor del tráfico inducido es un coeficiente que representa el crecimiento en un plazo breve del tráfico, como consecuencia de las mejoras introducidas en la red viaria. Debido a la creación y puesta en funcionamiento del ramal de autovía CV-36 que comunica Torrente y otras localidades con el By-pass, sustituyendo así a la antigua carretera convencional CV-411. De esta forma, tenemos en cuenta un factor de tráfico inducido de  $I = 1,20$ . (Aplicable a los datos de aforos de 2001)



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



En la obtención del factor de crecimiento T, se han utilizado los datos de la Dirección General de Tráfico, referentes al Parque de vehículos a 31 de diciembre hasta el año 2004.

Así pues se obtiene la siguiente tabla en miles de vehículos, de cuya gráfica asociada se extrae el factor de crecimiento T:

|      | <i>Motos</i> | <i>Turismos</i> | <i>Pesados</i> | <i>TOTAL</i> |
|------|--------------|-----------------|----------------|--------------|
| 1996 | 1.308        | 14.754          | 3.480          | 19.542       |
| 1997 | 1.326        | 15.297          | 3.663          | 20.286       |
| 1998 | 1.361        | 16.050          | 3.895          | 21.306       |
| 1999 | 1.404        | 16.847          | 4.160          | 22.411       |
| 2000 | 1.446        | 17.449          | 4.389          | 23.284       |
| 2001 | 1.483        | 18.161          | 4.626          | 24.270       |
| 2002 | 1.517        | 18.733          | 4.816          | 25.066       |
| 2003 | 1.513        | 18.688          | 4.968          | 25.169       |
| 2004 | 1.612        | 19.542          | 5.279          | 26.433       |

Se observa que, si nos queremos centrar en la situación de mayor crecimiento (más desfavorable) tenemos que estudiar los vehículos totales que son los que experimentan un mayor aumento en su parque de vehículos, como es evidente, y por tanto serán los más influyentes para el cálculo del tráfico futuro.

En este caso se han tomado como datos de referencia:  $veh_{2002} = 24.750$  miles veh tot y  $veh_{2003} = 25.625$  miles veh tot, según la recta de regresión, por lo que el aumento interanual es de  $\Delta_{1año}=875$  miles de vehículos totales.

De este manera a fecha de 2007 se tienen desde el 2002 cinco incrementos anuales:  $veh_{2007} = veh_{2002} + 5 \cdot \Delta_{1año} = 24.750 + 5 \cdot 875 = 29.125$  miles veh tot.

Por lo que el factor de crecimiento calculado T es, para los datos de 2001:

$$T = veh_{2007} / veh_{2001} = 29.125 / 24.750 = 1,20$$

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 77 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Aplicando estos coeficientes obtenemos las siguientes IMD para 2007, aproximadas ya que no se están considerando las actuaciones locales a nivel de los sectores urbanizables industriales del Plan Parcial del Parque Empresarial:

$$- \text{IMD}_{2007} (\text{CV-413}) = 1,0 \cdot 1,2 \cdot 1,200 \cdot 3.235 \text{ veh/día} = 4.658 \text{ veh/día}$$

Hay que destacar que el factor de tráfico inducido I, es aplicable únicamente a los datos de aforo de 2001, para lo que entonces no existía el ramal de autovía de la CV-36.

## 2.7. Situaciones extraordinarias considerables

### Proximidad planta FERVASA de residuos urbanos

Está muy afectada por la proximidad de la planta metropolitana de FERVASA para los residuos urbanos. Esto ha provocado la presencia permanente de malos olores, dispersión de plásticos por el viento sobre los campos de la zona, presencia de aves y roedores que se alimentan de la basura, implantación de actividades próximas relacionadas con los residuos, tráfico pesado intenso, etc.... Aprovechando la próxima modernización de la planta de basuras, la urbanización de la zona se ofrece como la mejor opción para su reconversión.

### Zona inundable

Es una zona con especial facilidad para el drenaje de las aguas pluviales (lo que constituye hoy un problema en Aldaia y en buena parte de Quart de Poblet). La facilidad se basa en que la zona linda con el cauce del barranco del Poyo en un tramo en el que tiene una sección muy capaz, capacidad que ya no pierde a partir de allí. Está característica también hace aconsejable su desarrollo urbanístico de forma que se acondicione dicha zona.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 78 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?op=ver&cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?op=ver&cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?op=ver&cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?op=ver&cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### 3. ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN PARCIAL DEL SECTOR INDUSTRIAL Y EN LA RED VIARIA

No es motivo de este estudio de tráfico el análisis de los suelos y la clasificación que se da a éstos en el Plan Parcial del Parque Empresarial, pero sí es necesario mencionar en este apartado un pequeño resumen del mismo, para analizar la evolución del tráfico generado por el desarrollo urbanístico.

El Plan Parcial del sector industrial del Parque Empresarial, distingue entre: suelo urbanizable industrial, equipamientos, zonas verdes y dotaciones para la red viaria y otros transportes.

El suelo urbanizable que se contempla en el Plan Parcial, es exclusivamente de carácter industrial y se distinguen 31 sectores urbanizables delimitados de forma independiente por los viales secundarios que ordenan interiormente el Plan Parcial Parque Empresarial.

La división en Zonas del sector, en virtud de la Calificación urbanística que dispone el Plan Parcial es la siguiente, resumida tanto en el significado de cada calificación y una tabla resumen con los datos numéricos resumidos:

#### A.- Suelo Privado:

Es el suelo destinado al aprovechamiento privado, distinguiéndose las siguientes Zonas:

- Zona de uso Industrial: usos que se manifiestan físicamente en las diferentes tipologías de edificación. Se distinguen dos zonas que corresponden a las dos áreas de reparto distintas delimitadas. Cada una de ellas es una zona de ordenanzas, ya que pertenecen a distintos municipios, Quart de Poblet y Aldaia, con distinta regulación de la edificabilidad.

#### B.- Suelo dotacional Público:

Es el suelo destinado a los elementos que forman la red Secundaria de reserva de Suelo Dotacional, todo ello según los estándares vigentes en la LRAU 6/1994 y en el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana, distinguiéndose las siguientes Zonas.

- Zonas verdes y espacios libres:
- Equipamientos

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 79 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



- Red Viaria: El Plan Parcial distingue en esta categoría otras dos zonas (Viario, clave "RV" y Aparcamiento, clave "AV")
- Infraestructuras de servicios: es el suelo reservado para los Centros de Transformación, balsas de laminación o tormentas, estación depuradora de aguas residuales, bombeos, etc.

En los distintos usos del suelo, la tipología de edificación que se soporta es:

- a) Uso Dominante: Viario.
- b) Usos compatibles: Estacionamiento, Suministro de carburante, infraestructuras y Servicios públicos urbanos, Infraestructuras y Servicios públicos territoriales.
- c) Usos incompatibles: todos los demás no contemplados en los apartados anteriores.

### 3.1. Clasificación de suelo

La principal propuesta contenida en el documento de Concierto Previo es la reclasificación como suelo urbanizable de una importante superficie de suelo clasificado por el PGOU de Aldaia como suelo no urbanizable.

En total, como ya se ha indicado en epígrafes anteriores, la superficie de la actuación asciende a la cantidad de 2.406.415,82 m<sup>2</sup>s, de los cuales:

- 110.619,90 m<sup>2</sup>s pertenecen al término municipal de Quart de Poblet (98.291,16 m<sup>2</sup>s en el sector Puente de Los Caballos y 12.328,74 m<sup>2</sup>s como superficies adscritas al anterior)
- 2.295.795,92 m<sup>2</sup>s al término municipal de Aldaia
  - 1.847.898,89 m<sup>2</sup> en el sector Puente de los Caballos (108.380,32 m<sup>2</sup> en el AR PE-1, 1.739.518'57 m<sup>2</sup> en el AR PE-2), 195.381,25 m<sup>2</sup>s como superficies adscritas a aquél (AR PE-2), 110.153,40 m<sup>2</sup>s como áreas de reparto uniparcelarias según LUV.
  - 120.328,41 m<sup>2</sup>s en el sector Fornells – Saleta, 13.383 m<sup>2</sup>s como superficie adscrita a éste.
  - 8.650,97 m<sup>2</sup>s como área de reparto uniparcelaria.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 80 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



De todos ellos sólo estaban clasificados como urbanizables por el Plan General de Aldaia 108.380,32 m<sup>2</sup>, siendo el resto suelo no urbanizable común.

En resumen:

| SECTOR PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS            |                     |            |
|---|---------------------|------------|
| ÁREA DE REPARTO 1 (AR PE-1)                                 | 108.380,32          | M2s        |
| UE-1 (parte del AM-7 suelo urbanizable en PGOU)             | 108.380,32          | M2s        |
| ÁREA DE REPARTO 2 (AR PE-2)                                 | 2.045.519,72        | M2s        |
| UE-1 (suelo urbanizable no edificado Aldaia)                | 1.739.518'57        | M2s        |
| Superficies adscritas a la UE-1                             | 195.381,25          | M2s        |
| UE-2 (suelo urbanizable no edificado Quart)                 | 98.291,16           | M2s        |
| Superficies adscritas a la UE-2                             | 12.328,74           | M2s        |
| ÁREAS DE REPARTO UNI PARCELARIAS<br>(AR PE-3.1 – AR PE3.10) | 110.153,40          | M2s        |
| Áreas vinculadas urbanísticamente                           | 110.153,40          | M2s        |
| SECTOR FORNELL - SALETA                                     |                     |            |
| ÁREA DE REPARTO 4 (AR PE-4)                                 | 133.711,41          | M2s        |
| UE-1 (suelo no urbanizable no edificado Aldaia)             | 120.328,41          | M2s        |
| Superficies adscritas a la UE-1                             | 13.383,00           | M2s        |
| ÁREA DE REPARTO UNI PARCELARIA<br>(AR PE-5.1)               | 8.650,97            | M2s        |
| Área vinculada urbanísticamente                             | 8.650,97            | M2s        |
| <b>TOTAL ACTUACIÓN</b>                                      | <b>2.406.415,82</b> | <b>M2s</b> |

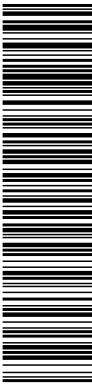
### 3.2. Red primaria viaria

#### 3.2.1. Ordenación pormenorizada

Consultado el documento de Plan Parcial del Parque Empresarial, se observa que se prevé ampliar la red viaria primaria e incorporar nuevos viales distribuidores y viales de servicio o aproximación en la ordenación pormenorizada. De esta manera, la red viaria pormenorizada del sector se organiza en dos niveles jerárquicos:

1. El primer nivel corresponde a los viales distribuidores con sección de 30 m y una calzada de 4 carriles.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 81 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



- a. En sentido norte-sur son dos viales de este tipo que en su extremo sur se unen en uno solo formando una horquilla con rotonda. En su extremo norte forman dos pasos a distinto nivel con la vía del ferrocarril.
  - b. En sentido este - oeste. Se proyecta un vial de este tipo, aunque es evidente que, al ser transversal a los anteriores, no tendrá el mismo protagonismo que ellos en la distribución del flujo.
2. El segundo nivel corresponde a las vías de servicio o aproximación a las parcelas industriales, con sección de 22 m y una calzada de dos carriles. Es una sección que permite aceras amplias (3 m), fácil maniobra a los vehículos pesados y una generosa dotación de aparcamientos.

### 3.2.2. Dotaciones de red primaria viaria

Como principales obras de dominio público no municipal que encontramos en el sector se pueden señalar:

- El desvío de la vía pecuaria denominada Colada Camino de Hornillos.
- La carretera CV-413 de la Diputación, que se desdoba en el tramo comprendido en el interior del sector Parque Empresarial Puente de los Caballos y sobre la que se ejecutan dos obras de fábrica para salvar el canal Xúquer - Túria y el Barranco del Poyo.
- Los pasos mediante obra de fábrica y paso subterráneo que se pretenden ejecutar para salvar la línea de ferrocarril Valencia – Utiel.
- La ejecución de la rotonda del extremo noreste del sector, a ubicar en parte sobre el Canal Xúquer-Túria.
- El cambio en el diseño de la rotonda del centro comercial Bonaire, que pretende establecerse en un enlace tipo diamante.



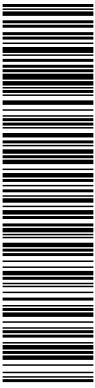
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



A continuación se detallan las dotaciones de red primaria viaria principales a establecidos en este documento de concurso previo, y que coinciden con las conclusiones de actuaciones sobre la red primaria, del presente estudio de tráfico:

| ELEMENTO   | TITULARIDAD            | DESCRIPCION  |
|--|------------------------|--|
| Desdoblamiento de la CV-413<br>Incluido desdoblamientos de estructura sobre barranco y canal | Diputación             | Eje vertebrador del territorio en dirección este-oeste.  |
| PRV-PE A1 (según planos)   | Ayuntamiento<br>Aldaia | Vial norte – sur que conecta la CV-413 con la CV-36 estructura la zona oeste del término municipal y que conecta el municipio con los sectores colindantes.                            |
| ELEMENTO   | TITULARIDAD            | DESCRIPCION  |
| PRV-PE I1 (según planos)   | Ayuntamiento<br>Aldaia | Vial que conectan la CV-413 con el denominado "acceso norte" y con zonas industriales y terciarias próximas existentes al norte, cruzando con un puente el ferrocarril Valencia-Cuenca |
| PRV-PE I2 (según planos)   | Ayuntamiento<br>Aldaia | Vial que conecta la CV-413 con la zona industrial y noroeste, a través de un puente sobre las vías del ferrocarril Valencia-Cuenca.  |
| PRV-PE A2 (según planos)   | Ayuntamiento<br>Aldaia | Vial que conecta la CV-36 con la rotonda del centro comercial Bonaire en dirección norte – sur.  |
| PRV-PE A3 (según planos)   | Ayuntamiento<br>Aldaia | Vial que conecta la rotonda ubicada en el extremo noreste del sector Puente de los Caballos con el vial sur del centro comercial Bonaire en dirección este – oeste.                    |
| PRV-ROT A1 (según planos)  | Generalitat            | Cambio diseño rotonda CV-33 a un enlace tipo diamante.   |

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 83 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

ESTADO

**NO REQUIERE FIRMAS**

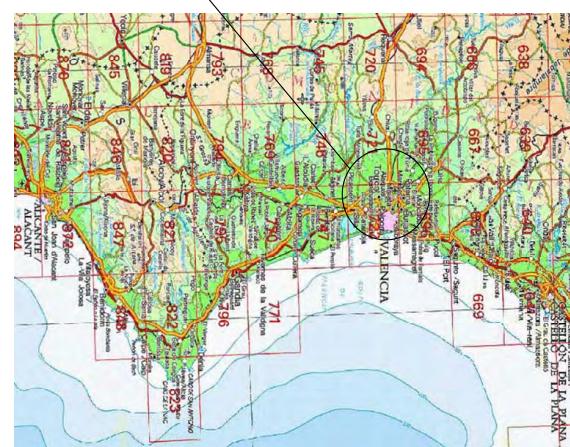
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



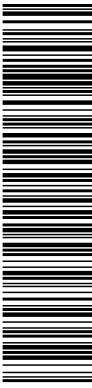
## APÉNDICE 2: PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO



|                     |  |
|---------------------|--|
| Proyecto:           | UTE PARQUE EMPRESARIAL ALDAIA  |
| AUTOR DEL PROYECTO: | ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANEACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 'PARQUE EMPRESARIAL PUNTA DE LOS CABALLOS' DE ALDAIA (VALENCIA) |
| ESCALA:             | SIN ESCALA   |
| FECHA:              | AGOSTO 2007  |
| DESCRIPCIÓN:        | SITUACIÓN Y EMPLEAZAMIENTO   |
| ANEXO N° 1:         | NÚMERO 1   |
|                     | NÚMERO 1 vers. 1   |



|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 85 de 246 | FIRMAS          |

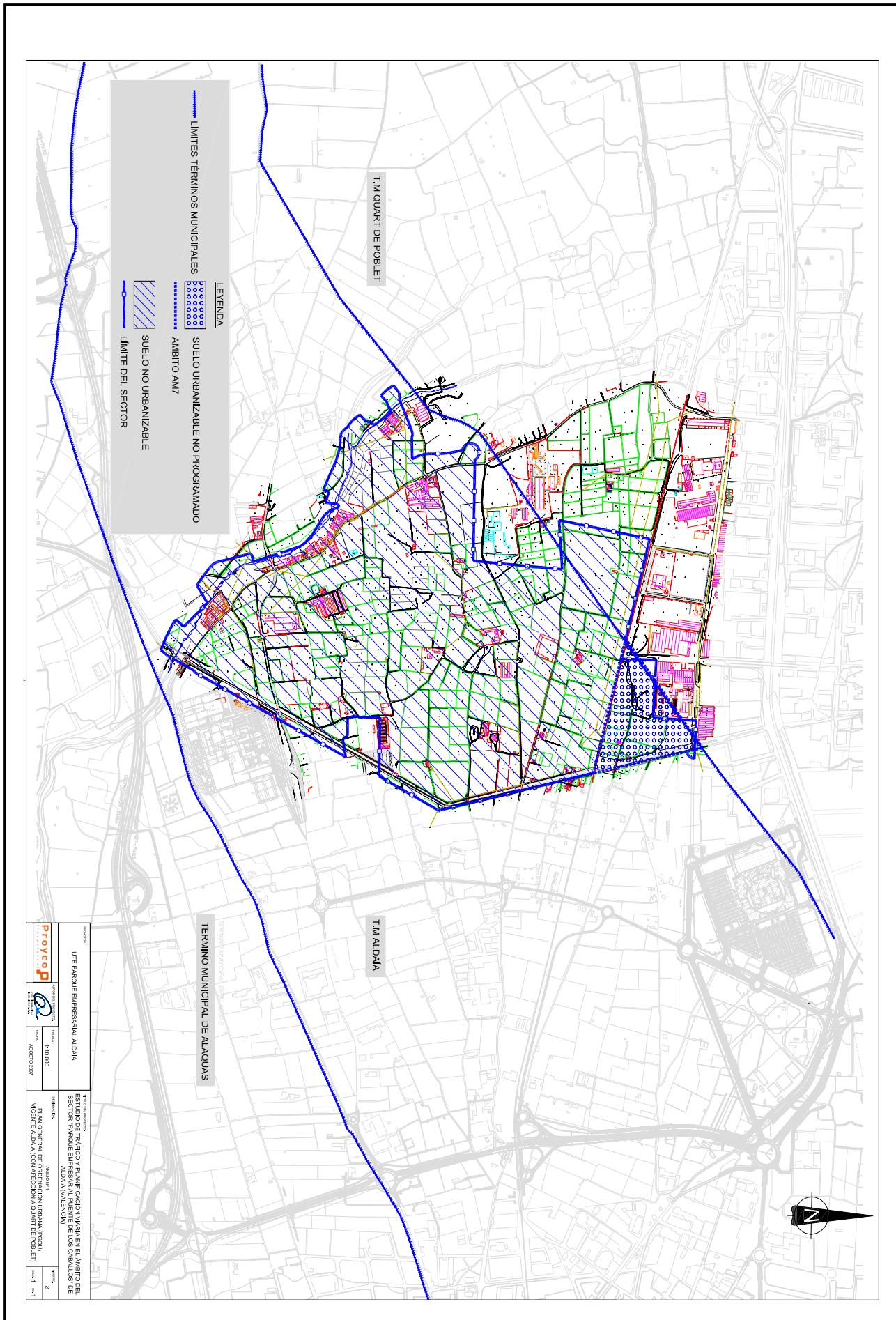


Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

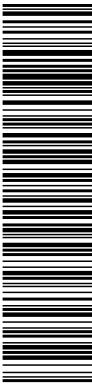
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### APÉNDICE 3: PLANO DE PLANTA DE PGOU VIGENTE



|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 87 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

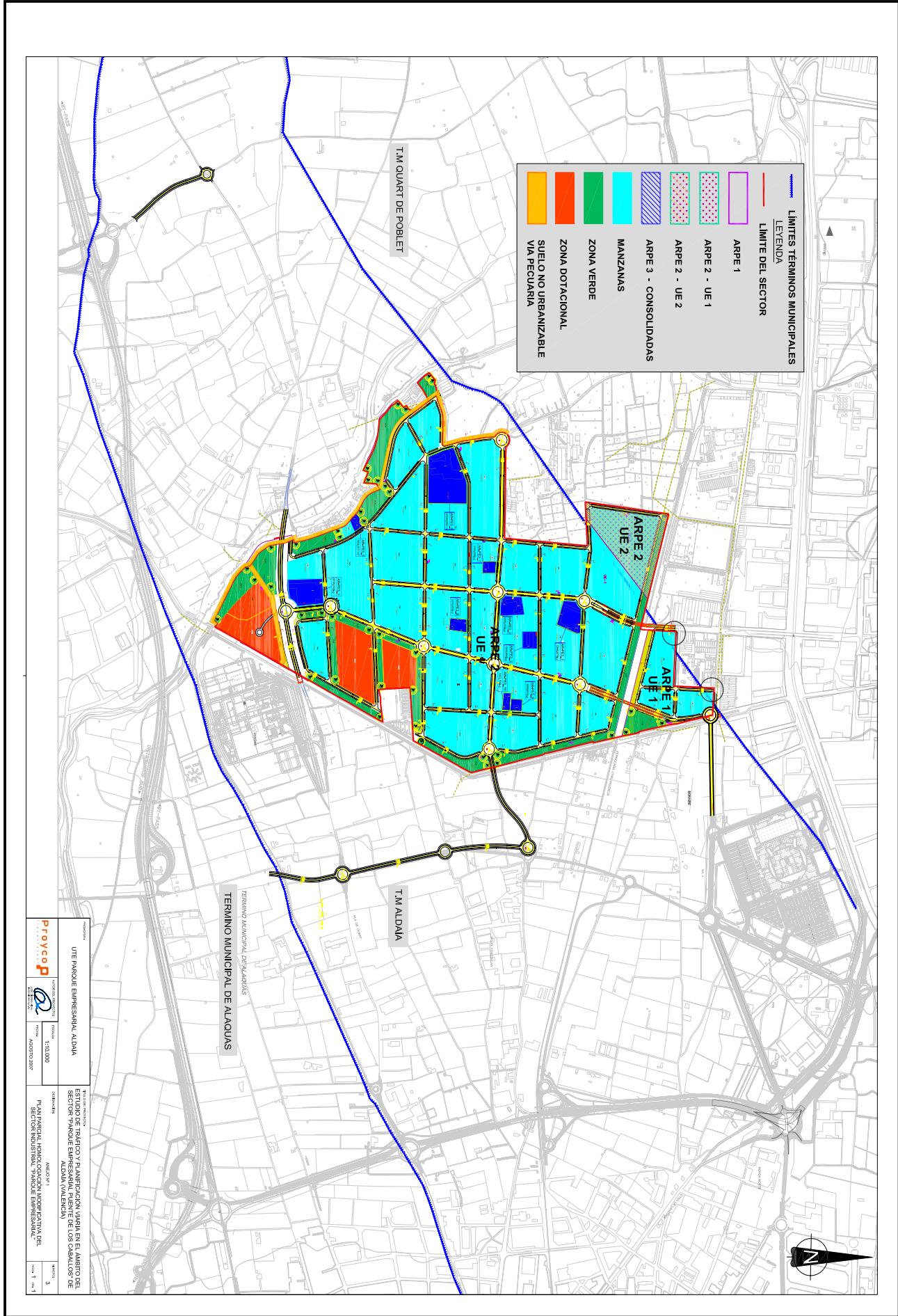
ESTADO

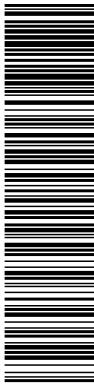
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### APÉNDICE 4: PLANO DE PLANTA DE LA ORDENACIÓN DEL SUELO DEL PARQUE EMPRESARIAL





## **ANEJO N° 2**

---

### SITUACIÓN ACTUAL

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 90 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| 1. INTRODUCCIÓN .....  | 2  |
| 2. ESTUDIO DE LAS INTERSECCIONES.....                          | 2  |
| 2.1. ROTONDAS R1, R7 Y R8 .....                                | 3  |
| 2.2. INTERSECCIONES I2, I3, I4, I5 y I6 .....                  | 27 |
| 3. ESTUDIO DE LAS CARRETERAS .....                             | 40 |
| 3.1. IMD e IH de cálculo .....                                 | 40 |
| 3.2. Capacidades de vías .....                                 | 41 |
| 3.3. Análisis de capacidad en vías y niveles de servicio ..... | 47 |

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 91 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este anexo es el de analizar el tráfico existente en la situación actual a partir de los aforos realizados en la zona de estudio de la red primaria del sector industrial, adscrita o no a él.

Para ello, a partir del tratamiento de los datos de aforos que se han incorporado en el anexo 1, se obtendrán resultados acerca de intensidades (horarias y diarias) en las intersecciones y vías que conforman la red de estudio descrita en el anexo nº 1.

Conociendo las características geométricas de las intersecciones y carreteras, se obtendrá las capacidades y el nivel de servicio actual de las mismas.

El anexo se ha dividido en dos apartados, que a su vez se dividen en dos subapartados cada uno:

- Estudio de las intersecciones
  - Rotondas R1, R7 y R8
  - Intersecciones sin canalizar o cruces I2, I3, I4, I5 e I6
- Estudio de las carreteras
  - Red primaria CV-413 (Ctra. de Plà de Quart), Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal
  - Ramales de autovía CV-33 y CV-36

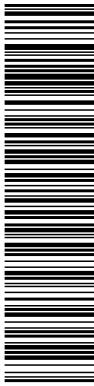
## 2. ESTUDIO DE LAS INTERSECCIONES

Se va a distinguir entre rotundas e intersecciones a la hora de aplicar los métodos para calcular las capacidades de las mismas.

De forma que, para calcular la capacidad y el nivel de servicio actual de las rotundas R1, R7 y R8, utilizaremos los métodos TRRL inglés y CETUR francés. Mientras que para calcular capacidad y nivel de servicio de las intersecciones I2, I3, I4, I5 e I6 de varios ramales con algún stop, cedas el paso, o prioridad de paso en cruces según sentidos circulatorios secundarios.

Según la visita realizada a cada una de las zonas durante la campaña de aforos manuales se comprobó que la única intersección con problemas de capacidad en la actualidad es la I3 en el polígono industrial de Quart de Poblet y que da paso al otro margen de la autovía A-3. En el resto de intersecciones en la actualidad no se tiene

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 92 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



problemas de tráfico, pero se estudiarán sus capacidades futuras y las propuestas de remodelación de las mismas contenidas en el Plan Parcial.

Es por ello, que para esta intersección (I3) se comprobará la cantidad actual y futura de vehículos que realizan el giro con stop y ceda el paso desde los ramales B y C, y el atasco que estos pueden ocasionar afectando a la dirección prioritaria desde el ramal A hasta el D, para ello se basará el cálculo en el Método de la teoría de colas.

## 2.1. ROTONDAS R1, R7 Y R8

El estudio de tráfico de las intersecciones se ha centrado en la comprobación de la capacidad de las mismas en la situación existente, de tal manera que se comprobará si las rotundas están agotadas con el tráfico actual o no.

Este concepto de capacidad en las intersecciones giratorias con prioridad al anillo, no se corresponde con el de capacidad global de la intersección. Esto es debido a que no existe una correspondencia única entre la geometría de una glorieta y su capacidad, entendida ésta como un número de vehículos que pueden pasar por ella en un tiempo determinado, sino que, dicha capacidad depende de la distribución de los tráficos en las diferentes entradas y de sus direcciones de salida, de forma independiente. Por tanto es un método válido para cualquier tipología de rotonda.

Esto es debido a que la calzada anular no se comporta como una serie de tramos de trenzado, sino que puede considerarse como una suma de intersecciones en "T" en las que los vehículos entrantes se insertan directamente en el flujo circular, cuando se produce un hueco necesario para ello. Por ello los cálculos han de cumplir las siguientes premisas:

- En primer lugar ya no se trata de calcular la capacidad global de la rotonda, sino que se pretende calcular la capacidad en cada una de las intersecciones en "T" en que puede descomponerse.
- En segundo lugar, en cada una de las intersecciones en "T" en que se descompone la rotonda, existen dos magnitudes de tráfico interrelacionadas: por una parte, el tráfico que circula por el anillo, por otra, el tráfico entrante. Relación que se supone inversa, ya que a medida que aumenta el tráfico circulante por el anillo, la capacidad de entrada de

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 93 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



vehículos en cada intersección debe disminuir, si no varían las características geométricas de la intersección y se mantendrá la prioridad al tráfico anular.

Todo ello lleva a sustituir el concepto global de capacidad de una rotonda, por el concepto de capacidad de cada entrada y a admitir que éstas no derivan exclusivamente de las características geométricas sino, en gran medida, del tráfico circulante por la calzada anular de la rotonda.

Las rotondas, han resultado de gran utilidad en la intersección de carreteras rurales de muy variada velocidad específica, contribuyendo a mejorar la seguridad de la intersección.

#### Procedimiento de cálculo de la capacidad de una rotonda

El procedimiento de cálculo empleado para conocer si la rotonda funciona o no, se resuelve estudiando la capacidad de cada acceso como una intersección independiente. Para su desarrollo, se realizarán los siguientes pasos:

- 1.- Establecimiento de la matriz origen-destino,  $Q_{ij}$ , con todos los movimientos que usan la intersección y las posibles salidas.
- 2.- Transformación de la matriz origen-destino en vehículos ligeros equivalentes por hora.
- 3.- Cálculo de las capacidades de las entradas,  $C_{ei}$ . Métodos de cálculo.
- 4.- Comparación de la capacidad de cada entrada con el flujo real de vehículos en esa entrada.
- 5.- Análisis de resultados.

En estos casos, si el valor de la intensidad de proyecto para cada una de las entradas  $Q_{ei}$ , es menor a la capacidad de entrada del propio acceso, la rotonda funciona y no precisa de más comprobación. Si alguno de los accesos falla, es posible calcular los parámetros mínimos necesarios para que la rotonda absorba el tráfico que le llega y que permitirían la correcta configuración del tránsito.

A continuación se desarrollará con mayor detalle el procedimiento establecido particularizado para las rotondas R1, R7 y R8 aforadas.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



**2.1.1. Establecimiento de la matriz origen-destino,  $O_{ij}$ , con todos los movimientos que usan la intersección y las posibles salidas**

Partiendo de los datos de aforos de las rotundas y suponiendo que el tráfico es ciertamente recurrente, se considera como intensidad de proyecto:

$$I_{Hpi} = 4 * I_{15(\text{más cargado})} * FHP$$

Siendo:

$I_{Hpi}$  : Intensidad horaria de proyecto en mes de aforo i.

$I_{15(\text{más cargado})}$  : Intensidad de los 15 minutos más cargados.

FHP : Factor de hora punta (en este caso y al considerar que nos encontramos en capacidad toma el valor 1) .

Con ello, las matrices origen-destino que se obtienen son:

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN V/H MES DE JULIO. ROTONDA R1**

|         |     | ORIGEN |     |     |    |  |
|---------|-----|--------|-----|-----|----|--|
| DESTINO | A   | B      | C   | D   | E  |  |
| A       | 0   | 0      | 216 | 288 | 0  |  |
| B       | 108 | 0      | 48  | 56  | 88 |  |
| C       | 280 | 44     | 20  | 0   | 88 |  |
| D       | 12  | 8      | 0   | 0   | 0  |  |
| E       | 8   | 104    | 192 | 176 | 12 |  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN V/H MES DE JULIO. ROTONDA R7**

|         |     | ORIGEN |     |   |    |  |
|---------|-----|--------|-----|---|----|--|
| DESTINO | A   | B      | C   | D | E  |  |
| A       | 0   | 0      | 136 | 0 | 72 |  |
| B       | 32  | 0      | 0   | 0 | 20 |  |
| C       | 336 | 160    | 8   | 0 | 72 |  |
| D       | 0   | 40     | 208 | 0 | 0  |  |
| E       | 8   | 72     | 16  | 0 | 0  |  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN V/H MES DE JULIO. ROTONDA R8

| DESTINO | ORIGEN |     |    |   |     |
|---------|--------|-----|----|---|-----|
|         | A      | B   | C  | D | E   |
| A       | 0      | 8   | 8  | 0 | 144 |
| B       | 0      | 0   | 0  | 0 | 80  |
| C       | 8      | 0   | 0  | 0 | 84  |
| D       | 0      | 8   | 76 | 0 | 32  |
| E       | 112    | 148 | 0  | 0 | 36  |

#### 2.1.2. Transformación de la matriz origen-destino en vehículos ligeros equivalentes por hora.

La transformación de la matriz origen-destino en vehículos ligeros equivalentes por hora se obtiene sin más que afectar a la matriz del apartado 2.1.1 por el factor de pesos  $F_p$ , que establece según el tipo de vehículo y la inclinación de la carretera para cada uno de los ramales, el factor de equivalencia emplear para su conversión en vehículos ligeros equivalentes.

$$F_p = \frac{1}{(1 + \sum_{i=1}^4 P_i(E_i - 1))}$$

Para ello se hará uso de la tabla 10-1 del Manual de Capacidad:

| Tipo de vehículo                   | Inclinación(%) |     |     |     |     |
|------------------------------------|----------------|-----|-----|-----|-----|
|                                    | -4             | -2  | 0   | +2  | +4  |
| Motos                              | 0.3            | 0.4 | 0.5 | 0.6 | 0.7 |
| Automóviles                        | 0.8            | 0.9 | 1.0 | 1.2 | 1.4 |
| Camiones y vehículos de recreo     | 1.0            | 1.2 | 1.5 | 2.0 | 3.0 |
| Autobuses y remolques              | 1.2            | 1.5 | 2.0 | 3.0 | 6.0 |
| Valor medio compuesto ( $\gamma$ ) | 0.9            | 1.0 | 1.1 | 1.4 | 1.7 |

TABLA. EQUIVALENTES EN VEHÍCULOS LIGEROS PARA LAS INTERSECCIONES.

Así, y empleando la expresión:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



$$I_{Hpvlei} = \frac{I_{Hpi}}{F_p}$$

Siendo:  $I_{Hpvlei}$ : Intensidad horaria en veh. lig. equiv en mes i

Se obtendrá la matriz origen-destino para cada una de las intersecciones aforadas:

#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE/H MES DE JULIO. ROTONDA R1

| DESTINO | ORIGEN |     |     |     |    |
|---------|--------|-----|-----|-----|----|
|         | A      | B   | C   | D   | E  |
| A       | 0      | 0   | 210 | 286 | 0  |
| B       | 108    | 0   | 48  | 58  | 88 |
| C       | 280    | 44  | 24  | 0   | 88 |
| D       | 12     | 8   | 0   | 0   | 0  |
| E       | 8      | 104 | 192 | 176 | 12 |

#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE/H MES DE JULIO. ROTONDA R7

| DESTINO | ORIGEN |     |     |   |    |
|---------|--------|-----|-----|---|----|
|         | A      | B   | C   | D | E  |
| A       | 0      | 0   | 152 | 0 | 80 |
| B       | 44     | 0   | 0   | 0 | 14 |
| C       | 368    | 170 | 8   | 0 | 72 |
| D       | 0      | 56  | 234 | 0 | 0  |
| E       | 12     | 74  | 18  | 0 | 0  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE/H MES DE JULIO. ROTONDA R8

| DESTINO | ORIGEN |     |    |   |     |
|---------|--------|-----|----|---|-----|
|         | A      | B   | C  | D | E   |
| A       | 0      | 8   | 8  | 0 | 169 |
| B       | 0      | 0   | 0  | 0 | 84  |
| C       | 8      | 0   | 0  | 0 | 92  |
| D       | 0      | 8   | 76 | 0 | 36  |
| E       | 128    | 140 | 0  | 0 | 38  |

Por último para poder determinar la IH de cálculo bastará multiplicar la intensidad IH obtenida de la aforada durante un mínimo de 8 horas y un máximo de 24 (en nuestro caso 12 horas) durante un mismo día en la estación de cobertura, por el coeficiente F determinado para el mismo mes en la estación de control afín que se haya escogido.

Para obtener esta relación, se ha de elegir para nuestra estación de cobertura una estación de control que pueda considerarse afín a ella (en cuanto a fluctuaciones de la intensidad de tráfico, origen y finalidad de los viajes generados, variaciones diarias y mensuales, etc).

A partir de los datos obtenidos en la estación de control afín o estaciones de control afín, se obtienen los factores siguientes:

- a) **Factor N** o coeficiente de nocturnidad, que es igual a la relación existente entre la intensidad de todo el día, y la intensidad durante 16 horas (de 6 a 22 h, lapso de tiempo aproximado en el que se realizó el aforo) de un día laborable.
- b) **Factor L** o de variación mensual que es igual a la relación existente entre la intensidad media anual de días laborables y la intensidad de un día laborable en el mes considerado.
- c) **Factor S** o de sábados y domingos, que es igual a la relación existente entre la IMD y la intensidad media anual de días laborables.

$$F = N \cdot L \cdot S$$

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE         | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 98 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



En nuestro caso, las estaciones afines que se han utilizado son: las estaciones nº 333010 y 333020 ubicadas en los P.K. 1+000 y 6+000 respectivamente de la carretera CV-333 para calcular los tres factores de los flujos de la rotonda R1 (tráfico influenciado por centro de ocio o centro comercial, concretamente el CC Kinepolis) y la estación nº 030010 ubicada en el P.K. 1+550 de la carretera CV-30 para calcular los tres factores de los flujos del resto de intersecciones y rotundas (tráfico influenciado por polígonos industriales, concretamente el Polígono Industrial de Fuente del Jarro y ramales de autovía cercanos, concretamente la pista de Ademuz CV-35)

Las siguientes tablas y gráficas se han extraído de las fichas de las estaciones afines mencionadas. Estas han sido facilitadas por la Conselleria d'Infraestructures i Transports de la Generalitat Valenciana, y de ellas nos hemos valido para la obtención de los factores de corrección:

- **Estaciones de control secundaria 333010 y primaria 333020:**

Ubicadas en los PK 1+000 y 6+000 de la CV-333 respectivamente. La primera desde la CV-310 a la CV-331 con una IMD actual de 6.385 veh/día, y la segunda desde la CV-331 hasta la Urb. Porta-Coeli con una IMD actual de 4.471 veh/día.

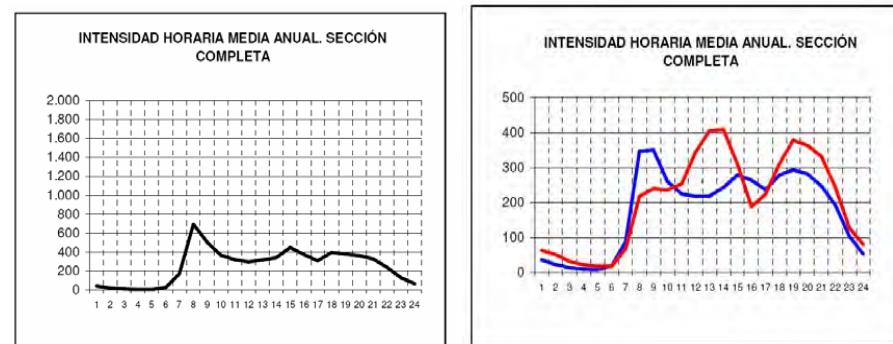


Fig. 1a y 1b Distribución de los vehículos por hora durante el día medio anual en las Estaciones 333010 y 333020

Según su definición el factor de nocturnidad es,  $N = \text{IMD} / 116$  horas (6h a 22 h), con lo que:  $N = 6.385 / 5.910 = 1,08$

Según su definición el factor de nocturnidad es,  $N = \text{IMD} / 116$  horas (6h a 22 h), con lo que:  $N = 4.471 / 4.021 = 1,11$



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

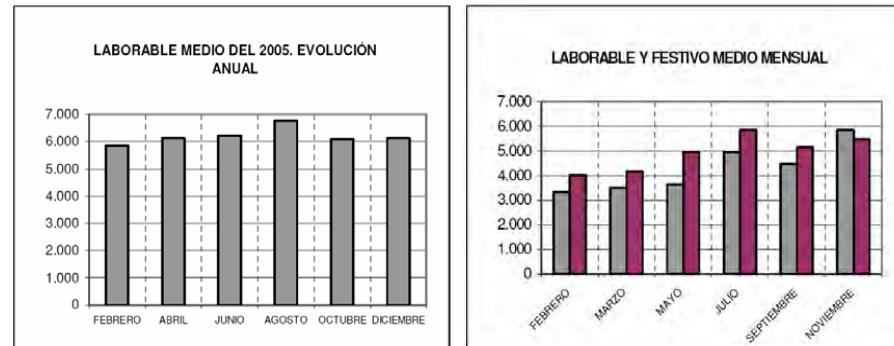


Fig. 2a y 2b Evolución del tráfico en día laborable en los meses del año en las Estaciones 333010 y 333020

Según su definición el factor de mensualidad en días laborables es  $L = \text{IMD laborables todo el año} / \text{ID laborables mes considerado (julio)}$ , con lo que:

$$L = ((5.850+6.090+6.160+6.850+6.060+6.100)/6) / 6.160 = 1,004$$

$$L = ((3.300+3.450+3.660+5.020+4.510+5.860)/6) / 5.020 = 0,856$$

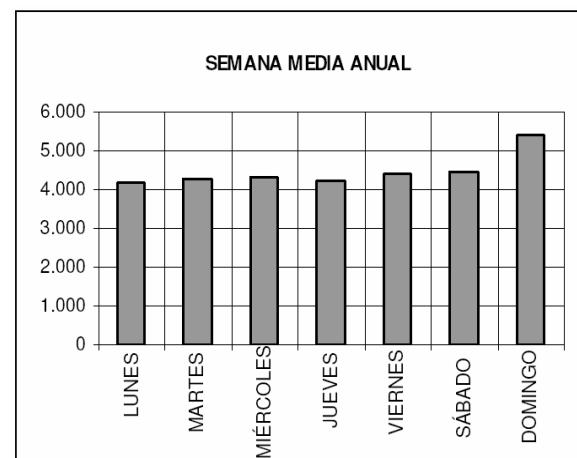


Fig. 3 Evolución del tráfico según el día de la semana media anual en la Estación 333020

Según su definición el factor de días festivos es,  $S = (5 + a + b) / 7$

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 100 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



siendo:  $a =$  relación entre la intensidad media anual de los sábados y la de los días laborables. Con lo que,  $a = 4.420 / 4.276 = 1,034$

$b =$  relación entre la intensidad media anual de los domingos y la de los días laborables. Con lo que,  $b = 5.410 / 4.276 = 1,265$

De esta forma se tiene,  $S = (5 + 1,034 + 1,265) / 7 = 1,043$

- **Estación de control primaria nº 030010:** Ubicada en el P.K. 1+550 de la carretera CV-30 que transcurre, desde la carretera nacional N-335 hasta la carretera convencional CV-31, con una IMD actual de 54.740 veh/día.

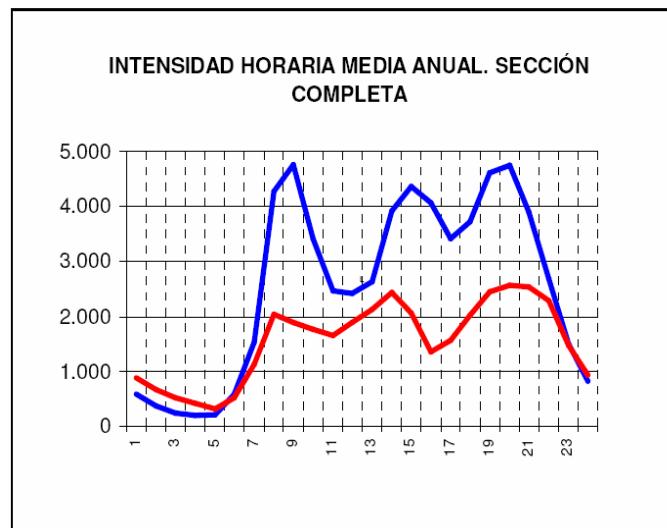


Fig. 4 Distribución de los vehículos por hora durante el día medio anual en la Estación 030010

Según su definición el factor de nocturnidad es,  $N = \text{IMD} / 116 \text{ horas}$  (6h a 22 h), con lo que:  $N = 54.740 / 49.240 = 1,11$



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### LABORABLE Y FESTIVO MEDIO MENSUAL

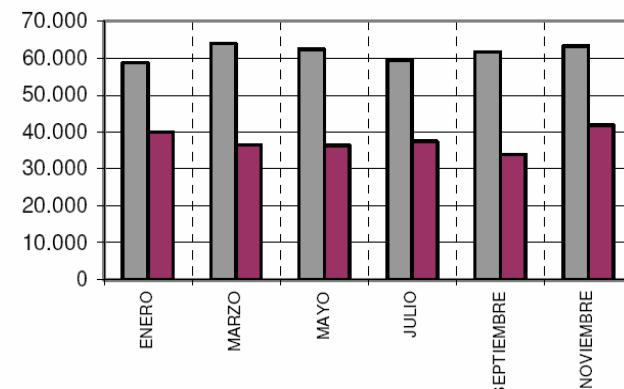
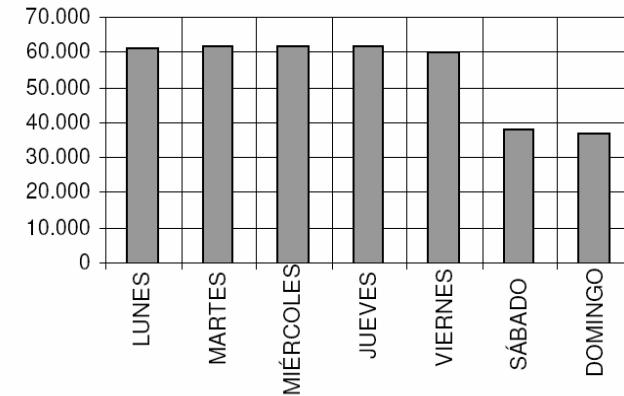


Fig. 5 Evolución del tráfico en día laborable en los meses del año en la Estación 0300010

Según su definición el factor de mensualidad en días laborables es  $L = \text{IMD laborables todo el año} / \text{ID laborables mes considerado}$  (julio), con lo que:

$$L = ((59.100+63.200+62.050+59.850+61.600+63.150)/6) / 59.850 \\ = 1,027$$

### SEMANA MEDIA ANUAL



|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 102 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Fig. 6 Evolución del tráfico según el día de la semana media anual en la Estación 030010

Según su definición el factor de días festivos es,  $S = (5 + a + b) / 7$

siendo:  $a$  = relación entre la intensidad media anual de los sábados y la de los días laborables. Con lo que,  $a = 38.700 / 61.192 = 0,632$

$b$  = relación entre la intensidad media anual de los domingos y la de los días laborables. Con lo que,  $b = 37.600 / 61.192 = 0,614$

De esta forma se tiene,  $S = (5 + 0,632 + 0,614) / 7 = 0,892$

Finalmente, para cada uno de los casos, se calcula el coeficiente  $F$  como:

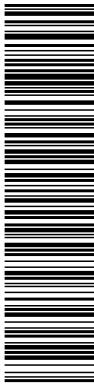
$F = N \cdot L \cdot S$ , que multiplicándolo a su vez por la intensidad durante 16 horas extraída en estación de cobertura, obtendremos la intensidad media diaria, para el cálculo.

Si bien la fórmula original es,  $IMD = IM \cdot 16 \text{ horas (día completo aforo)} \cdot F$ ; pero como no se dispone de un aforo continuo de 16 horas en el mismo día (sino que se tienen 12 horas) la validez de esta fórmula se encontraría limitada. Sin embargo, como los cálculos se van a realizar empleando intensidades horarias se podrá emplear el coeficiente  $F$ , de forma que:

$$\text{IH corregida} = \text{IH procedente de aforo} \cdot F$$

Con ello, se obtiene la IH de proyecto como:

$$I_{Hp} = I_{Hpylei} * N * L * S$$



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE DE CÁLCULO/H. ROTONDA R1

| DESTINO | ORIGEN |     |     |     |     |
|---------|--------|-----|-----|-----|-----|
|         | A      | B   | C   | D   | E   |
| A       | 0      | 0   | 244 | 332 | 0   |
| B       | 126    | 0   | 56  | 67  | 102 |
| C       | 325    | 51  | 28  | 0   | 102 |
| D       | 14     | 9   | 0   | 0   | 0   |
| E       | 9      | 121 | 223 | 205 | 14  |

#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE DE CÁLCULO/H. ROTONDA R7

| DESTINO | ORIGEN |     |     |   |    |
|---------|--------|-----|-----|---|----|
|         | A      | B   | C   | D | E  |
| A       | 0      | 0   | 155 | 0 | 81 |
| B       | 45     | 0   | 0   | 0 | 14 |
| C       | 374    | 173 | 8   | 0 | 73 |
| D       | 0      | 57  | 238 | 0 | 0  |
| E       | 12     | 75  | 18  | 0 | 0  |

#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE DE CÁLCULO/H. ROTONDA R8

| DESTINO | ORIGEN |     |    |   |     |
|---------|--------|-----|----|---|-----|
|         | A      | B   | C  | D | E   |
| A       | 0      | 8   | 8  | 0 | 172 |
| B       | 0      | 0   | 0  | 0 | 85  |
| C       | 8      | 0   | 0  | 0 | 94  |
| D       | 0      | 8   | 77 | 0 | 37  |
| E       | 130    | 142 | 0  | 0 | 39  |

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 104 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Una vez elaboradas estas matrices se pasará a calcular la capacidad de entrada para cada uno de los accesos de la glorieta.

#### 2.1.3. Cálculo de las capacidades de las entradas, Qei.

Se han seleccionado dos métodos: el método inglés y el método francés. El primero, por tratarse del método probablemente más afinado de los existentes ya que tiene en cuenta factores geométricos de todo tipo y el tráfico del anillo. El segundo, por su sencillez y por que la proximidad cultural entre Francia y España parece sugerir una buena adaptación a las condiciones españolas.

##### *El método TRRL (método inglés)*

Este método parte de la hipótesis de que la relación entre los dos tráficos, el que circula por el anillo y el entrante, es una relación lineal o cuasi lineal del tipo:

$$Q_e = k(F - f_c * Q_c)$$

donde:  $Q_e$  es la capacidad de una entrada, en vle/h

$Q_c$  es el tráfico que circula por el anillo, en vle/h

$k$ ,  $F$  y  $f_c$  son parámetros dependientes de las características geométricas de la entrada y de la rotonda.

El tráfico que circula por el anillo ( $Q_c$ ) responde al tráfico conflictivo para cada uno de los accesos y se obtiene según las expresiones:

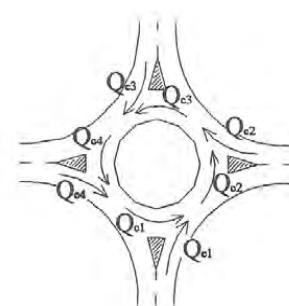


FIGURA. ESQUEMA DE FLUJOS CONFLICTIVOS EN LA ROTONDA.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Para el caso de 4 ramales:

$$Q_{c1} = Q_{cA} = Q_{BB} + Q_{CB} + Q_{CC} + Q_{DB} + Q_{DC} + Q_{DD}$$

$$Q_{c2} = Q_{cB} = Q_{CC} + Q_{DC} + Q_{DD} + Q_{AC} + Q_{AD} + Q_{AA}$$

$$Q_{c3} = Q_{cC} = Q_{DD} + Q_{AD} + Q_{AA} + Q_{BD} + Q_{BA} + Q_{BB}$$

$$Q_{c4} = Q_{cD} = Q_{AA} + Q_{BA} + Q_{BB} + Q_{CA} + Q_{CB} + Q_{CC}$$

Siendo  $Q_{ij}$       i: origen

j: destino

Para el caso de 5 ramales:

$$Q_{c1} = Q_{cA} = Q_{BB} + Q_{CB} + Q_{CC} + Q_{DB} + Q_{DC} + Q_{DD} + Q_{EB} + Q_{EC} + Q_{ED} + Q_{EE}$$

$$Q_{c2} = Q_{cB} = Q_{CC} + Q_{DC} + Q_{DD} + Q_{AC} + Q_{AD} + Q_{AE} + Q_{AA} + Q_{EC} + Q_{ED} + Q_{EE}$$

$$Q_{c3} = Q_{cC} = Q_{DD} + Q_{AD} + Q_{AA} + Q_{AE} + Q_{BD} + Q_{BE} + Q_{BA} + Q_{BB} + Q_{ED} + Q_{EE}$$

$$Q_{c4} = Q_{cD} = Q_{AA} + Q_{AE} + Q_{BA} + Q_{BE} + Q_{BB} + Q_{CE} + Q_{CA} + Q_{CB} + Q_{CC} + Q_{EE}$$

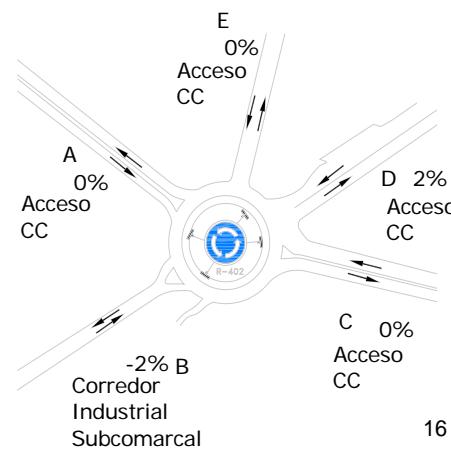
$$Q_{c5} = Q_{cE} = Q_{AA} + Q_{BA} + Q_{CA} + Q_{DA} + Q_{BB} + Q_{CB} + Q_{CC} + Q_{DB} + Q_{DC} + Q_{DD}$$

Siendo  $Q_{ij}$       i: origen

j: destino

Considerando estos índices asignados a cada una de las entradas de las rotundas de estudio R1, R7 y R8, se obtendrá los flujos conflictivos en las rotundas:

### ROTONDA R1



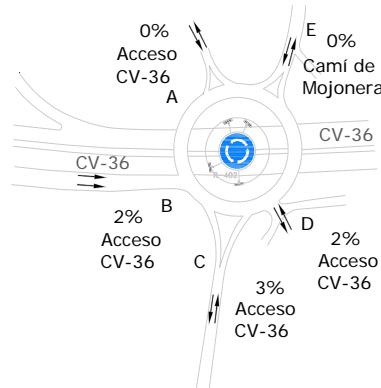
| ENTRADA | $Q_c$ (vle/h) |
|---------|---------------|
| A       | 370           |
| B       | 493           |
| C       | 167           |
| D       | 695           |
| E       | 728           |



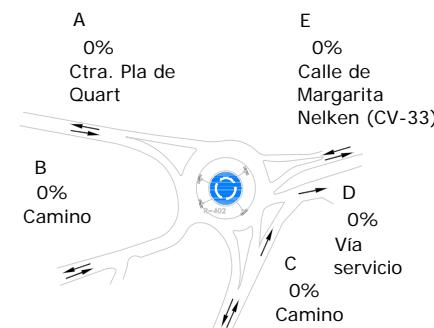
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



**ROTONDA R7**



**ROTONDA R8**



| ENTRADA | Qc (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 96         |
| B       | 468        |
| C       | 144        |
| D       | 0          |
| E       | 163        |

| ENTRADA | Qc (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 254        |
| B       | 307        |
| C       | 364        |
| D       | 0          |
| E       | 16         |

Una vez obtenidos los valores de las intensidades de giro interior del anillo, se realiza el calibrado de las constantes para cada uno de los ramales de la fórmula empleada en este método, que en la actualidad responden a la expresión:

$$k = 1 - 0,00347 (\phi-30) - 0,978 (1/r - 0,05)$$

$$F = 303 \times$$

$$f_c = 0,210 t (1 + 0,2 x)$$

$$t = 1 + 0,5 / (1 + M)$$

$$M = \exp(D-60)/10$$

$$x = v + (e-v) / (1 + 2S)$$

$$S = 1,6 (e-v) / I'$$



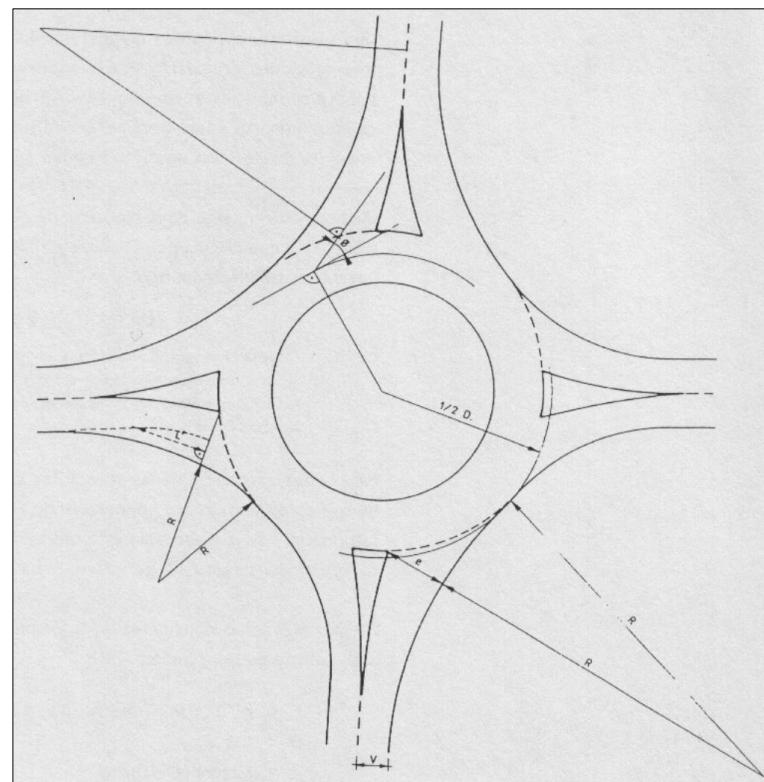
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



donde:

- e es el ancho de la entrada, en metros.
- v es la mitad de la anchura de la vía de aproximación, en metros.
- l' es la longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada, en metros.
- S es la agudeza del abocinamiento.
- D es el diámetro del círculo inscrito, en metros.
- Φ es el ángulo de entrada, en grados sexagesimales.
- r es el radio de la entrada, en metros

(Ver definición de estos parámetros en el esquema adjunto)



**FIGURA. DEFINICIÓN DE LOS PARÁMETROS DE LA FÓRMULA INGLESA DE CAPACIDAD.**



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Para las rotondas R1, R7 y R8, respectivamente se tiene:

#### ROTONDA R1

| ENTRADA | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A       | 10,73 | 41    | 10,89 | 31    | 7     | 11,5  |
| B       | 14,52 | 33    | 12,62 | 31    | 3     | 5,5   |
| C       | 16,66 | 30    | 4,66  | 31    | 7     | 8,5   |
| D       | 14,43 | 72    | 18,45 | 31    | 7     | 10,5  |
| E       | 9,65  | 78    | 1,7   | 31    | 6     | 6     |

#### ROTONDA R7

| ENTRADA | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A       | 6,0   | 49    | 15,71 | 44,5  | 3,5   | 6,0   |
| B       | 6,0   | 50    | 11,43 | 44,5  | 3,5   | 5,5   |
| C       | 6,0   | 43    | 18,82 | 44,5  | 3,5   | 5,5   |
| D       | -     | -     | -     | -     | -     | -     |
| E       | 6,0   | 47    | 10,18 | 44,5  | 3,5   | 6,0   |

#### ROTONDA R8

| ENTRADA | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A       | 4,5   | 22    | 18,06 | 26    | 3,5   | 6,0   |
| B       | 4,5   | 63    | 5,34  | 26    | 3,5   | 5,0   |
| C       | 4,5   | 17    | 24,9  | 26    | 3,5   | 5,0   |
| D       | -     | -     | -     | 26    | -     | -     |
| E       | 4,5   | 29    | 4,88  | 26    | 3,5   | 5,0   |

TABLAS. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LAS ROTONDAS DE ESTUDIO.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Sustituyendo éstos en el calibrado de las constantes se obtiene, para cada una de las glorietas de estudio:

#### ROTONDA R1

| ENTRADA | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|---------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| A       | 0,921 | 2703,187 | 0,877 | 1,500 | 8,921 | 0,671 | 2,54E-14 |
| B       | 0,961 | 1397,406 | 0,606 | 1,500 | 4,612 | 0,275 | 2,54E-14 |
| C       | 0,839 | 2473,841 | 0,829 | 1,500 | 8,164 | 0,144 | 2,54E-14 |
| D       | 0,850 | 2718,074 | 0,880 | 1,500 | 8,971 | 0,388 | 2,54E-14 |
| E       | 0,307 | 1818,000 | 0,693 | 1,500 | 6,000 | 0,000 | 2,54E-14 |

#### ROTONDA R7

| ENTRADA | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|---------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| A       | 0,921 | 1385,143 | 0,603 | 1,500 | 4,571 | 0,667 | 1,86E-08 |
| B       | 0,894 | 1353,726 | 0,596 | 1,500 | 4,468 | 0,533 | 1,86E-08 |
| C       | 0,952 | 1353,726 | 0,596 | 1,500 | 4,468 | 0,533 | 1,86E-08 |
| D       | -     | -        | -     | -     | -     | -     | -        |
| E       | 0,894 | 1385,143 | 0,603 | 1,500 | 4,571 | 0,667 | 1,86E-08 |

#### ROTONDA R8

| ENTRADA | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|---------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| A       | 1,023 | 1333,200 | 0,592 | 1,500 | 4,400 | 0,889 | 1,71E-16 |
| B       | 0,751 | 1280,419 | 0,581 | 1,500 | 4,226 | 0,533 | 1,71E-16 |
| C       | 1,055 | 1280,419 | 0,581 | 1,500 | 4,226 | 0,533 | 1,71E-16 |
| D       | -     | -        | -     | -     | -     | -     | -        |
| E       | 0,852 | 1280,419 | 0,581 | 1,500 | 4,226 | 0,533 | 1,71E-16 |

#### TABLAS. CALIBRADO DE LAS CONSTANTES DEL MÉTODO TRRL.

Una vez conocidos estos valores, la fórmula inicial proporciona según el caso la capacidad de entrada Qei :



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



$$Q_e = k(F - f_c * Q_c)$$

ROTONDA R1

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 2191       |
| B       | 1056       |
| C       | 1959       |
| D       | 1791       |
| E       | 403        |

ROTONDA R7

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 1222       |
| B       | 961        |
| C       | 1207       |
| D       | -          |
| E       | 1150       |

ROTONDA R8

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 1209       |
| B       | 828        |
| C       | 1127       |
| D       | 0          |
| E       | 1083       |

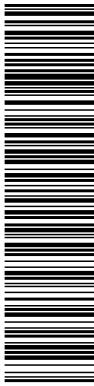
*TABLAS. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LAS ROTONDAS. MÉTODO TRRL.*

*El método del CETUR (método francés)*

El cálculo de la capacidad en una entrada se realiza, como en el caso inglés, mediante una fórmula que pone en relación el llamado tráfico molesto, es decir, aquel que al circular por la calzada anular a la izquierda de una entrada dificulta la incorporación de los vehículos situados en esta, con la capacidad de la entrada.

Las novedades con respecto al método británico son que considera fija la capacidad máxima de una entrada, 1500 v/h, es decir la capacidad de un carril a la velocidad reducida, pero sin interferencias, y que una parte de los vehículos que abandonan la calzada circular en la anterior salida (en torno a un 20 %) son considerados también como tráfico molesto, en la

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 111 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



medida en que, su decisión de salir y no pasar por delante de la entrada, no es percibida por el conductor entrante con el tiempo suficiente para decidirse a iniciar la maniobra de acceso.

En definitiva, la fórmula simplificada para el caso de entrada y calzada anular de un solo carril, es la siguiente:

$$Q_e = 1500 - \frac{5}{6}(Q_c + 0,2Q_s)$$

donde:  $Q_e$  es la capacidad de una entrada, en vle/h

$Q_c$  es el tráfico que circula por la calzada anular delante de la entrada, en vle/h

$Q_s$  es el tráfico que sale por el mismo brazo, en vle/h

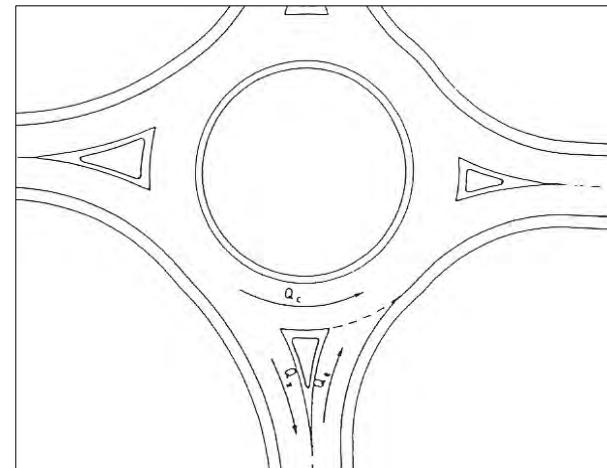


FIGURA. DEFINICIÓN DE LOS PARÁMETROS DE LA FÓRMULA FRANCESA DE CAPACIDAD

Para este método, normalmente las variables del tráfico circulante por el anillo anular, coinciden con el método anterior. Por lo tanto tendremos:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA R1

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 1217       |
| B       | 1172       |
| C       | 1343       |
| D       | 1092       |
| E       | 1009       |

### ROTONDA R7

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 1417       |
| B       | 1220       |
| C       | 1342       |
| D       | -          |
| E       | 1393       |

### ROTONDA R8

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 1330       |
| B       | 1311       |
| C       | 1276       |
| D       | -          |
| E       | 1454       |

Es necesario establecer una corrección en la formulación anterior para las rotondas R1 y R7, debido a que éstas disponen de diámetros circunscritos mayores de 30 metros y de una calzada anular mayor de 8 metros, permitiendo la formación de dos filas de circulación anular, no cumpliendo así las exigencias de un solo carril que establecía la fórmula de capacidad. Es por ello que, en estos casos debe utilizarse como tráfico molesto un 70 % del real, es decir debe multiplicarse el segundo término de la ecuación por 0,7.

El resultado de la capacidad en la entrada mediante el método CETUR se obtiene sin más que sustituir los parámetros conocidos en la ecuación inicial, obteniendo una capacidad de entrada Qe para el caso de la rotonda R1 y R7 de:

$$Q_e = 1500 - 0.7 \cdot \frac{5}{6} (Q_c + 0,2Q_s)$$



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Para la rotonda R8 se empleará la fórmula general del método expuesta anteriormente, mientras que para las rotondas R1 y R7 con la modificación anterior. A continuación se indican los resultados:

**ROTONDA R1**

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 1217       |
| B       | 1172       |
| C       | 1343       |
| D       | 1092       |
| E       | 1009       |

**ROTONDA R7**

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 1417       |
| B       | 1220       |
| C       | 1342       |
| D       | -          |
| E       | 1393       |

**ROTONDA R8**

| ENTRADA | Qe (vle/h) |
|---------|------------|
| A       | 1247       |
| B       | 1239       |
| C       | 1236       |
| D       | 0          |
| E       | 1370       |

**TABLAS. CAPACIDADES DE ENTRADA DE LA ROTONDA. MÉTODO CETUR.**

**2.1.4. Comparación de la capacidad de cada entrada con el flujo real de vehículos en esa entrada, Qei**

Tomando en consideración lo estipulado en el apartado anterior y los resultados obtenidos de capacidad en las entradas mediante los métodos TRRL y CETUR, y conociendo las intensidades horarias de proyecto en vehículos ligeros equivalentes, se puede concluir que:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Método TRRL.

#### ROTONDA R1

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 370 | <b>2191</b> | <b>474</b> |
| B       | 493 | <b>1056</b> | <b>181</b> |
| C       | 167 | <b>1959</b> | <b>551</b> |
| D       | 695 | <b>1791</b> | <b>604</b> |
| E       | 728 | <b>403</b>  | <b>219</b> |

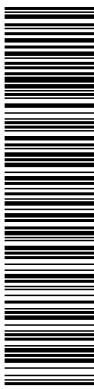
#### ROTONDA R7

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 96  | <b>1222</b> | <b>431</b> |
| B       | 468 | <b>961</b>  | <b>305</b> |
| C       | 144 | <b>1207</b> | <b>419</b> |
| D       | -   | -           | -          |
| E       | 163 | <b>1150</b> | <b>169</b> |

#### ROTONDA R8

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 254 | <b>1209</b> | <b>138</b> |
| B       | 307 | <b>828</b>  | <b>159</b> |
| C       | 364 | <b>1127</b> | <b>85</b>  |
| D       | -   | -           | -          |
| E       | 16  | <b>1083</b> | <b>426</b> |

TABLAS. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LA ROTONDA. MÉTODO TRRL.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Método CETUR.

#### ROTONDA R1

| ENTRADA | Qc  | Qs  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-----|-------------|------------|
| A       | 370 | 577 | <b>1217</b> | <b>474</b> |
| B       | 493 | 351 | <b>1172</b> | <b>181</b> |
| C       | 167 | 507 | <b>1343</b> | <b>551</b> |
| D       | 695 | 23  | <b>1092</b> | <b>604</b> |
| E       | 728 | 572 | <b>1009</b> | <b>219</b> |

#### ROTONDA R7

| ENTRADA | Qc  | Qs  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-----|-------------|------------|
| A       | 96  | 236 | <b>1417</b> | <b>431</b> |
| B       | 468 | 59  | <b>1220</b> | <b>305</b> |
| C       | 144 | 628 | <b>1342</b> | <b>419</b> |
| D       | -   | -   | -           | -          |
| E       | 163 | 106 | <b>1393</b> | <b>169</b> |

#### ROTONDA R8

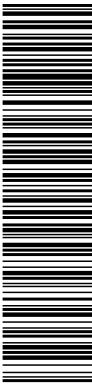
| ENTRADA | Qc  | Qs  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-----|-------------|------------|
| A       | 254 | 188 | <b>1330</b> | <b>138</b> |
| B       | 307 | 85  | <b>1311</b> | <b>159</b> |
| C       | 364 | 102 | <b>1276</b> | <b>85</b>  |
| D       | -   | -   | -           | -          |
| E       | 16  | 311 | <b>1454</b> | <b>426</b> |

TABLAS. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LA ROTONDA.  
MÉTODO CETUR.

#### 2.1.5. Análisis de resultados.

Como se puede apreciar en ambos métodos empleados, TRRL y CETUR, los valores de las intensidades horarias de proyecto en vehículos ligeros

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 116 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



equivalentes son menores en todos los accesos de la rotonda a las capacidades en la entrada respectiva, si bien el margen de seguridad es mucho mayor con el método francés, debido a que no tiene en cuenta los parámetros geométricos tenidos en cuenta en el método inglés.

Por lo que, se puede concluir que, las rotundas R1, R7 y R8 estudiadas cumplen en la actualidad las condiciones de funcionalidad, respecto a la absorción del tráfico procedente de todas sus entradas.

## 2.2. INTERSECCIONES I2, I3, I4, I5 y I6

Tal y como se comentó en el apartado 2, la única intersección con problemas de capacidad en la actualidad es la I3 en el polígono industrial de Quart de Poblet. Además esta será la única que se pueda estudiar por el Método de la teoría de colas; ya que el resto de intersecciones aforadas son simples cruces en los que simplemente se estudiarán las propuestas de remodelación de los mismos, según el Plan Parcial.

De esta manera, las intersecciones en las que una entrada está obligada a permitir y ceder el paso a los vehículos de la dirección de circulación principal, el método más comúnmente utilizado es el de la teoría de colas.

Para el estudio de la capacidad de la intersección I3, ésta se va a descomponer en dos intersecciones controladas por señales de prioridad de paso, una señal de stop y otra de ceda el paso, en nuestro caso. Ya que de esta manera se estudia la limitación de la capacidad de esta intersección, pudiéndose llegar incluso a la congestión de la dirección prioritaria por la cola formada en los accesos secundarios.

En la dirección preferente (sentido desde el ramal A al D) la capacidad de los accesos es prácticamente la misma que en un tramo continuo ya que los vehículos no se ven obligados a detenerse. La intersección I3, no está canalizada siendo su sentido prioritario desde el ramal A al D, y tampoco dispone de carriles especiales de almacenamiento. El Plan Parcial no prevé la remodelación de esta intersección ya que queda sensiblemente alejada del límite del futuro Parque Empresarial Aldaia.

Los vehículos que llegan por estos accesos no prioritarios (B y C) sólo pueden entrar en la intersección cuando en la carretera prioritaria (sentidos desde el

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 117 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



ramal A hacia el C y el D) no haya ningún vehículo dentro de una determinada distancia a la intersección. Esta distancia se medirá por el intervalo crítico que es el tiempo en que llegará el vehículo de la dirección prioritaria a la intersección, para que el 50% de los vehículos que acceden desde el acceso no prioritario decidan entrar o incorporarse y el otro 50% decidan esperar.

Por lo tanto la capacidad de la intersección será mayor cuantos más intervalos superiores al crítico se produzcan en la vía prioritaria, y por tanto será función de dicha intensidad (a) y del intervalo crítico (b).

(a) En nuestro caso será preciso conocer la intensidad de circulación prioritaria procedente del ramal A (el otro lado de la autopista A-3) ya que será la que influya en los dos accesos no prioritarios B y C materializados con stop y ceda el paso, respectivamente.

(b) En cuanto al intervalo crítico, cuyo valor puede medirse en la propia intersección, varía según el tipo de movimientos que se realiza y la mayor o menor facilidad de maniobra que permiten las características del acceso: trazado, visibilidad, señalización, etc.

Según las recomendaciones de la publicación "Elementos de Ingeniería de Tráfico" Madrid 1991, el intervalo crítico para los vehículos en zona urbana que han de cruzar o girar a la izquierda en una señal de "stop" puede llegar a ser de 8 a 9 segundos.

Esto se recoge a continuación en la figura 4, extraída de la publicación anterior:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

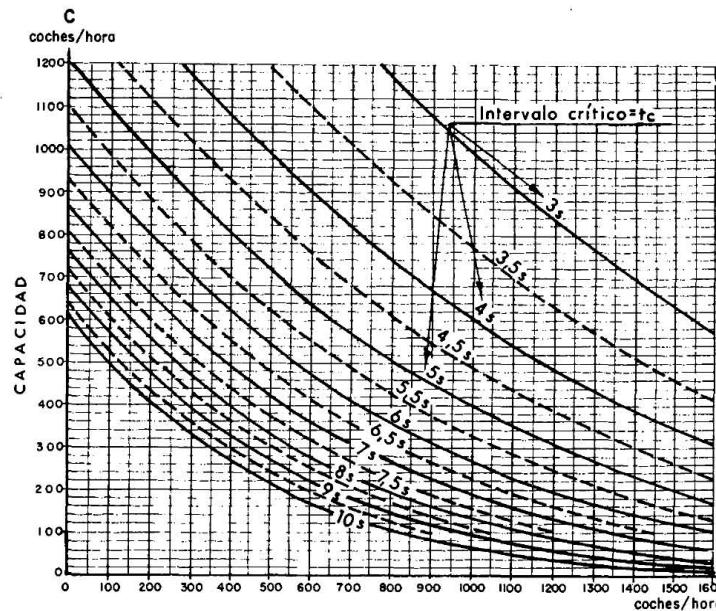


Fig. 7 Capacidad en un acceso secundario

De este modo aplicando las hipótesis simplificadoras de la teoría de las colas, se comparará la capacidad de entrada desde el acceso no prioritario, calculada según el intervalo crítico y la intensidad de la circulación prioritaria, con la intensidad de tráfico que se tiene en ese acceso secundario.

De forma aproximada, puede decirse que mientras la capacidad de acceso sea superior a la intensidad en más de 250 vehículos, las demoras son muy pequeñas. Sin embargo, cuando la intensidad de tráfico en un acceso se aproxima a su capacidad se producen grandes demoras y muchos conductores dejan de respetar la señalización, multiplicándose el número de accidentes.

#### 2.2.1. Establecimiento de la matriz origen-destino, $Q_{ij}$ , con todos los movimientos que usan las intersecciones y las posibles salidas

Siguiendo el mismo proceso descrito en el apartado 2.1.1, obtenemos la matriz de tráfico origen-destino procedente del aforo:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN V/H MES DE JULIO. INTERSECCIÓN I2

| DESTINO | ORIGEN |    |    |
|---------|--------|----|----|
|         | A      | B  | C  |
| A       | 0      | 64 | 56 |
| B       | 20     | 0  | 60 |
| C       | 16     | 72 | 0  |

#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN V/H MES DE JULIO. INTERSECCIÓN I3

| DESTINO | ORIGEN |    |    |   |
|---------|--------|----|----|---|
|         | A      | B  | C  | D |
| A       | 0      | 60 | 56 | 0 |
| B       | 0      | 0  | 0  | 0 |
| C       | 140    | 48 | 0  | 0 |
| D       | 460    | 48 | 52 | 0 |

#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN V/H MES DE JULIO. INTERSECCIÓN I4

| DESTINO | ORIGEN |    |     |    |
|---------|--------|----|-----|----|
|         | A      | B  | C   | D  |
| A       | 0      | 12 | 112 | 20 |
| B       | 0      | 0  | 0   | 0  |
| C       | 144    | 0  | 0   | 0  |
| D       | 0      | 0  | 0   | 0  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN V/H MES DE JULIO. INTERSECCIÓN 15

| DESTINO | ORIGEN |    |   |     |
|---------|--------|----|---|-----|
|         | A      | B  | C | D   |
| A       | 0      | 12 | 0 | 16  |
| B       | 36     | 0  | 0 | 112 |
| C       | 12     | 0  | 0 | 0   |
| D       | 16     | 21 | 4 | 0   |

#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN V/H MES DE JULIO. INTERSECCIÓN 16

| DESTINO | ORIGEN |    |   |     |
|---------|--------|----|---|-----|
|         | A      | B  | C | D   |
| A       | 0      | 16 | 8 | 40  |
| B       | 60     | 0  | 0 | 116 |
| C       | 0      | 0  | 0 | 0   |
| D       | 24     | 76 | 8 | 0   |

#### 2.2.2. Transformación de la matriz origen-destino en vehículos ligeros equivalentes por hora.

Siguiendo los mismos métodos y formulaciones que los adoptados en el apartado 2.1.2, se obtiene la matriz de vehículos ligeros equivalentes:

#### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H MES DE JULIO. INTERSECCIÓN 12

| DESTINO | ORIGEN |    |    |
|---------|--------|----|----|
|         | A      | B  | C  |
| A       | 0      | 62 | 58 |
| B       | 20     | 0  | 60 |
| C       | 14     | 72 | 0  |

31 de 50

Anejo nº 2

SITUACIÓN ACTUAL



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H MES DE JULIO.  
INTERSECCIÓN 13**

|         |     | ORIGEN |    |   |  |
|---------|-----|--------|----|---|--|
| DESTINO | A   | B      | C  | D |  |
| A       | 0   | 62     | 56 | 0 |  |
| B       | 0   | 0      | 0  | 0 |  |
| C       | 146 | 56     | 0  | 0 |  |
| D       | 462 | 48     | 56 | 0 |  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H MES DE JULIO.  
INTERSECCIÓN 14**

|         |     | ORIGEN |     |    |  |
|---------|-----|--------|-----|----|--|
| DESTINO | A   | B      | C   | D  |  |
| A       | 0   | 12     | 132 | 20 |  |
| B       | 0   | 0      | 0   | 0  |  |
| C       | 164 | 0      | 0   | 0  |  |
| D       | 0   | 0      | 0   | 0  |  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H MES DE JULIO.  
INTERSECCIÓN 15**

|         |    | ORIGEN |   |     |  |
|---------|----|--------|---|-----|--|
| DESTINO | A  | B      | C | D   |  |
| A       | 0  | 14     | 0 | 20  |  |
| B       | 36 | 0      | 0 | 132 |  |
| C       | 12 | 0      | 0 | 0   |  |
| D       | 16 | 23     | 6 | 0   |  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H MES DE JULIO.  
INTERSECCIÓN 16**

|         |    | ORIGEN |    |     |  |
|---------|----|--------|----|-----|--|
| DESTINO | A  | B      | C  | D   |  |
| A       | 0  | 16     | 10 | 46  |  |
| B       | 58 | 0      | 0  | 136 |  |
| C       | 0  | 0      | 0  | 0   |  |
| D       | 26 | 92     | 10 | 0   |  |

A la que aplicando en mismo factor F aplicado anteriormente a los flujos de las rotundas R7 y R8, se obtiene la matriz de vehículos ligeros equivalentes de proyecto:

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H DE PROYECTO.  
INTERSECCIÓN 12**

|         |    | ORIGEN |    |  |
|---------|----|--------|----|--|
| DESTINO | A  | B      | C  |  |
| A       | 0  | 63     | 59 |  |
| B       | 20 | 0      | 61 |  |
| C       | 14 | 73     | 0  |  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H DE PROYECTO.  
INTERSECCIÓN 13**

|         |     | ORIGEN |    |   |  |
|---------|-----|--------|----|---|--|
| DESTINO | A   | B      | C  | D |  |
| A       | 0   | 63     | 57 | 0 |  |
| B       | 0   | 0      | 0  | 0 |  |
| C       | 148 | 57     | 0  | 0 |  |
| D       | 469 | 49     | 57 | 0 |  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H DE PROYECTO.  
INTERSECCIÓN 14**

|         |     | ORIGEN |     |    |  |
|---------|-----|--------|-----|----|--|
| DESTINO | A   | B      | C   | D  |  |
| A       | 0   | 12     | 134 | 20 |  |
| B       | 0   | 0      | 0   | 0  |  |
| C       | 167 | 0      | 0   | 0  |  |
| D       | 0   | 0      | 0   | 0  |  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H DE PROYECTO.  
INTERSECCIÓN 15**

|         |    | ORIGEN |   |     |  |
|---------|----|--------|---|-----|--|
| DESTINO | A  | B      | C | D   |  |
| A       | 0  | 14     | 0 | 20  |  |
| B       | 37 | 0      | 0 | 134 |  |
| C       | 12 | 0      | 0 | 0   |  |
| D       | 16 | 24     | 6 | 0   |  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VH.LIG.EQUIV /H DE PROYECTO.  
INTERSECCIÓN 16**

|         |    | ORIGEN |    |     |  |
|---------|----|--------|----|-----|--|
| DESTINO | A  | B      | C  | D   |  |
| A       | 0  | 16     | 10 | 47  |  |
| B       | 59 | 0      | 0  | 138 |  |
| C       | 0  | 0      | 0  | 0   |  |
| D       | 26 | 94     | 10 | 0   |  |

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 124 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

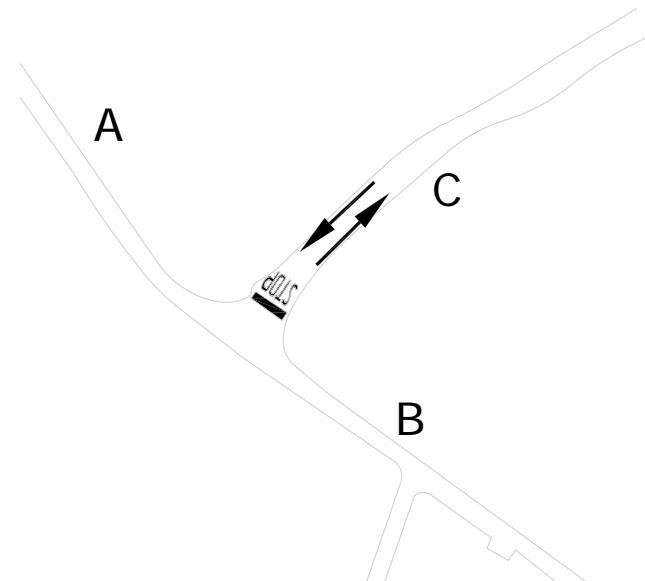


Las intersecciones I2, I4, I5 e I6 se transformarán en rotondas según el Plan Parcial del Parque Empresarial Aldaia, en el caso de la intersección I2 fuera del ámbito de la ordenación pormenorizada del Parque Empresarial pero necesaria para el papel colector del Corredor Subcomarcal Industrial.

Por lo tanto, a continuación, se va a estudiar la capacidad de las intersecciones I2, I5 e I3, las dos primeras previstas de ampliación según el Plan Parcial y la última la intersección I3 fuera del ámbito de éste.

#### 2.2.3. Cálculo de las capacidades de los accesos no prioritarios, Qei.

Dentro de la intersección I2, vamos a distinguir 1 acceso no prioritario, gestionado por señal de stop. La dirección prioritaria es el sentido A y B; y viceversa, ya que no se tiene ninguna señal de ceda el paso o stop previa a la intersección.



Según el método explicado anteriormente, para calcular la capacidad de este acceso, se entra en la gráfica de la figura 4, con los valores de la intensidad horaria de circulación en la dirección prioritaria ( $I_{Hprior}$ ) y del intervalo crítico ( $I_{crit}$ ) que para vías de ámbito urbano se recomienda tomar entre 8 y 9 segundos.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

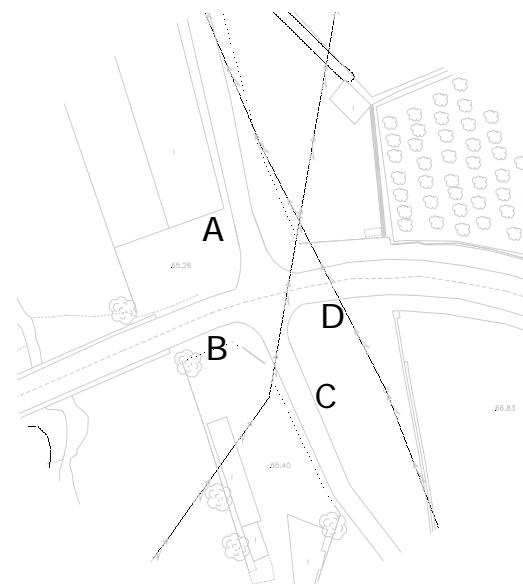


Los resultados de las capacidades de los dos accesos tomando 8 y 9 segundos como intervalo crítico son:

#### INTERSECCIÓN 12

| ACCESO   | Icrít | IHprior | Qe  |
|----------|-------|---------|-----|
| C (STOP) | 8     | 171     | 575 |
| C (STOP) | 9     | 171     | 502 |

Dentro de la intersección 15, vamos a distinguir 2 accesos no prioritarios, que se materializan en dos simples entradas desde accesos secundarios (Camí de Torrent) a la carretera principal CV-413 (ctra. Plà de Quart), que corresponde a la dirección prioritaria del sentido B y D; y viceversa.



Según el método anterior, los resultados de las capacidades de los dos accesos no prioritarios, tomando 8 y 9 segundos como intervalo crítico son:



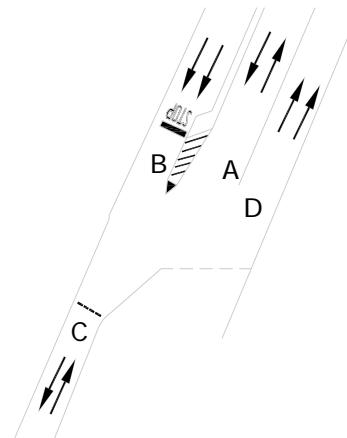
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### INTERSECCIÓN I5

| ACCESO | Icrít | IHprior | Qe  |
|--------|-------|---------|-----|
| A      | 8     | 193     | 662 |
| A      | 9     | 193     | 480 |
| C      | 8     | 193     | 662 |
| C      | 9     | 193     | 480 |

Dentro de la intersección I3, vamos a distinguir 2 accesos no prioritarios (el B y C), que se materializan el primero mediante un stop y el segundo ceda el paso. La dirección prioritaria corresponde con el sentido desde el ramal A al D ya que este tiene total prioridad de paso.



Según el método anterior, los resultados de las capacidades de los dos accesos no prioritarios, tomando 8 y 9 segundos como intervalo crítico son:

### INTERSECCIÓN I3

| ACCESO   | Icrít | IHprior | Qe  |
|----------|-------|---------|-----|
| B (STOP) | 8     | 618     | 267 |
| B (STOP) | 9     | 618     | 211 |
| C (CEDA) | 8     | 618     | 267 |
| C (CEDA) | 9     | 618     | 211 |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



**2.2.4. Comparación de la capacidad de cada acceso con el flujo real de vehículos en esa entrada,  $Q_e$**

A continuación se incluye una tabla resumen con la comparación entre las capacidades de los accesos no prioritarios y la intensidad de tráfico real que se tiene en la actualidad, para las tres intersecciones estudiadas, tomando 8 y 9 segundos como intervalo crítico:

#### INTERSECCIÓN I2

| ACCESO   | Icrít | Qe  | IH  | Diferencia |
|----------|-------|-----|-----|------------|
| C (STOP) | 8     | 575 | 120 | 455        |
| C (STOP) | 9     | 502 | 120 | 382        |

#### INTERSECCIÓN I5

| ACCESO | Icrít | Qe  | IH | Diferencia |
|--------|-------|-----|----|------------|
| A      | 8     | 662 | 65 | 597        |
| A      | 9     | 480 | 65 | 415        |
| C      | 8     | 662 | 6  | 656        |
| C      | 9     | 480 | 6  | 474        |

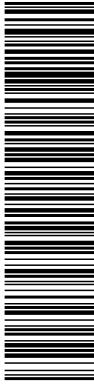
#### INTERSECCIÓN I3

| ACCESO   | Icrít | Qe  | IH  | Diferencia |
|----------|-------|-----|-----|------------|
| B (STOP) | 8     | 267 | 169 | 98         |
| B (STOP) | 9     | 211 | 169 | 42         |
| C (CEDA) | 8     | 267 | 114 | 153        |
| C (CEDA) | 9     | 211 | 114 | 97         |

**2.2.5. Análisis de resultados.**

A la vista de la tabla del apartado anterior, en los casos de las intersecciones I2 e I5, la diferencia entre la capacidad calculada y la intensidad real en un acceso

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 128 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



secundario es mayor de 250 vle/h, por lo que en la actualidad las demoras de producirse serían muy pequeñas.

Sin embargo, en la intersección I3, se tienen valores de diferencias entre capacidades e intensidades horarias incluso por debajo de 100 vehículos, tanto en el ramal B como C. Por lo que en la intersección I3, actualmente se pueden esperar una circulación congestionada y con demoras, durante las puntas de tráfico.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### 3. ESTUDIO DE LAS CARRETERAS

#### 3.1. IMD e IH de cálculo

El método seguido para la obtención de la IH de cálculo de las carreteras a partir de los datos de aforos de las intersecciones consiste en, conocer cuáles son las matrices origen-destino de estas intersecciones y estimar las intensidades horarias totales de cálculo para cada ramal (vía), seleccionando, aquél que sea más desfavorable para el cálculo en el nivel de servicio de cada vía.

Para ello, valiéndonos de las intensidades de cálculo de las matrices en vh.lig.equiv/h obtenidas anteriormente para todas las intersecciones aforadas, se incluyen las IH(vle/hx2sentidos) en las vías de estudio. De forma que estos valores son los mayores (más desfavorables) de los totales de entrada y salida de los ramales. Estos serán los valores que se utilizarán para el cálculo de los niveles de servicio de cada vía:

CV-413 (ctr. del Plà de Quart):

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal B, I5 | 209                     |
| Ramal D, I5 | 201                     |
| Ramal B, I6 | 307                     |
| Ramal D, I6 | 315                     |
| Ramal A, R8 | 326                     |
| Ramal E, R8 | <b>737</b>              |

Camí de Torrent:

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal A, I4 | <b>334</b>              |
| Ramal C, I4 | 301                     |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal A, I5 | 99                      |
| Ramal C, I5 | 18                      |

Corredor Industrial Subcomarcal:

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal B, R1 | <b>532</b>              |
| Ramal C, I2 | 208                     |
| Ramal A, I2 | 157                     |

A continuación como complementación y en algún caso como comprobación de estos resultados se revisan las intensidades medias diarias del Mapa de Aforos de la Comunidad Valencia referidas a fecha de 2007. Según el apartado 2.6, del anexo nº 1 Información inicial realizando la prognosis a 2007 sobre los datos del mapa de aforos de 2001 de la CV, se obtienen:

$$\text{IMD}_{2007} (\text{CV-413}) = 4.658 \text{ veh/día} \approx 466 \text{ veh/h}$$

Obtenemos, de forma aproximada, valores de intensidades horarias sin más que dividir por 10 los valores deducidos del mapa de aforos de la Comunidad Valenciana y actualizados a fecha de 2007. En el caso de la CV-413 el valor dado de intensidad horaria por los aforos es, sensiblemente inferior que el proporcionado por el mapa de aforos de la Comunidad Valenciana.

### 3.2. Capacidades de vías

En los casos de las tres primeras vías estudiadas pertenecen a carreteras convencionales de un carril por sentido de circulación, por lo que la fórmula para

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 131 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



el cálculo de sus capacidades es la que se define la instrucción para carreteras de dos carriles.

Red primaria: CV-413 (Ctra. de Plà de Quart), Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal.

En este modelo se calcula la capacidad total de la carretera, para ambos sentidos de circulación. Según el Manual de capacidad, la capacidad de una carretera de dos carriles en condiciones ideales, es de 2800 vehículos ligeros/hora, suma de ambos sentidos.

En este tipo de carreteras las condiciones ideales son las siguientes:

- Anchura de carriles superiores a 3,60 m.
- Obstáculos laterales a más de 1,80 m del borde de la calzada.
- Tráfico formado por coches.
- Reparto entre sentidos 50 – 50%.

Cuando no se cumplen estas condiciones es necesario tener en cuenta factores de corrección empleando la fórmula:

$$C \text{ (veh/horax2sentidos)} = 2800 \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{VP} \cdot f_R$$

Siendo:

$f_R$ : factor de corrección para tener en cuenta el reparto real entre sentidos (Tabla 1).

$f_a$ : factor que tiene en cuenta el efecto de la anchura de los carriles (Tabla 2).

$f_o$ : factor que tiene en cuenta el efecto de obstáculos laterales a izquierda y derecha de la calzada (Tabla 3).

$f_{VP}$ : factor que tiene en cuenta la capacidad real del tráfico, y cuyo valor es:

$$f_{VP} = \frac{100}{100 - Pb - Pc - Pr + Eb * Pb + Ec * Pc + Er * Pr}$$

siendo:

Pb: porcentaje de autobuses.

Pc: porcentaje de camiones.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Pr: porcentaje de vehículos de recreo.

Eb: equivalente de autobuses. (Tabla 4)

Ec: equivalente de camiones. (Tabla 4)

Er: equivalente de vehículos de recreo. (Tabla 4)

Tabla 1

| FACTOR DE CORRECCIÓN POR EL REPARTO ENTRE SENTIDOS, $f_R$ |         |         |         |         |         |         |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Reparto, %  | 100 - 0 | 90 - 10 | 80 - 20 | 70 - 30 | 60 - 40 | 50 - 50 |
| Factor $f_R$  | 0,71    | 0,75    | 0,83    | 0,89    | 0,94    | 1,00    |

Tabla 2

| FACTOR DE CORRECCIÓN POR ANCHURA DE CARRILES EN CARRETERAS DE DOS CARRILES, $f_a$ |                   |      |
|---|-------------------|------|
| Anchura de carril (m)   | NIVEL DE SERVICIO |      |
|   | A – D             | E    |
| 3,60  | 1,00              | 1,00 |
| 3,30  | 0,93              | 0,94 |
| 3,00  | 0,84              | 0,87 |
| 2,70  | 0,70              | 0,76 |

Tabla 3

| FACTOR DE CORRECCIÓN POR OBSTÁCULOS LATERALES EN CARRETERAS DE DOS CARRILES, $f_o$ |                   |      |
|--|-------------------|------|
| Anchura útil de arcen (m)  | NIVEL DE SERVICIO |      |
|  | A - D             | E    |
| 1,80   | 1,00              | 1,00 |
| 1,20   | 0,92              | 0,97 |
| 0,60   | 0,81              | 0,93 |
| 0,00   | 0,70              | 0,88 |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Tabla 4

| EQUIVALENTES EN VEHÍCULOS LIGEROS DE CAMIONES, VEHÍCULOS DE RECREO Y AUTOBUSES PARA CARRETERAS DE DOS CARRILES |                   |                 |          |           |  |
|--|-------------------|-----------------|----------|-----------|--|
| Tipo de vehículo   | Nivel de servicio | TIPO DE TERRENO |          |           |  |
|  |                   | Llano           | Ondulado | Montañoso |  |
| Camiones, Ec   | A                 | 2,0             | 4,0      | 7,0       |  |
|  | B y C             | 2,2             | 5,0      | 10,0      |  |
|  | D y E             | 2,0             | 5,0      | 12,0      |  |
| Vehículos de recreo, Er  | A                 | 2,2             | 3,2      | 5,0       |  |
|  | B y C             | 2,5             | 3,9      | 5,2       |  |
|  | D y E             | 1,6             | 3,3      | 5,2       |  |
| Autobuses, Eb  | A                 | 1,8             | 3,0      | 5,7       |  |
|  | B y C             | 2,0             | 3,4      | 6,0       |  |
|  | D y E             | 1,6             | 2,9      | 6,5       |  |

A continuación se adjunta el estudio particularizado de la capacidad de cada una de las vías:

#### CV-413 (Ctra. de Plà de Quart)

$$C \text{ (veh/horax2sentidos)} = 2800 \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{vp} \cdot f_R$$

$$C \text{ (veh/horax2sentidos)} = 2800 \cdot 0,93 \cdot 0,92 \cdot f_{vp} \cdot 0,94$$

Siendo:

$$f_a = 0,93 \text{ (carriles de 3,5 metros de ancho)}$$

$$f_o = 0,92 \text{ (arcenes de 1,0 metros de ancho útil)}$$

|            |         |           |           |
|------------|---------|-----------|-----------|
|            | NIVEL A | NIVEL B,C | NIVEL D,E |
| $f_{vp} =$ | 0,771   | 0,737     | 0,772     |
| con,       |         |           |           |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



$$\begin{aligned} P(\text{autobuses}) &= 1/70 \\ P(\text{camiones}) &= 20/70 \end{aligned}$$

y

|                | NIVEL A | NIVEL B,C | NIVEL D,E |
|----------------|---------|-----------|-----------|
| E(autobuses) = | 1,8     | 2         | 1,6       |
| E(camiones) =  | 2       | 2,2       | 2         |

$$f_R = 0,94 \text{ (reparto de tráfico de 58/42%)}$$

Con lo que se obtiene unas capacidades asociadas a cada uno de los niveles de servicio, para la CV-413 en su tramo mas desfavorable (tramo polígonos industriales, ramal A rotonda 8):

|                      |      |            |
|----------------------|------|------------|
| C(vle/hx2sentidos) = | 1736 | NIVEL A    |
| C(vle/hx2sentidos) = | 1659 | NIVEL B, C |
| C(vle/hx2sentidos) = | 1740 | NIVEL D, E |

### Camí de Torrent

$$C(\text{veh/horax2sentidos}) = 2800 \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{vp} \cdot f_R$$

$$C(\text{veh/horax2sentidos}) = 2800 \cdot 0,84 \cdot 0,81 \cdot f_{vp} \cdot 0,94$$

Siendo:

$$f_a = 0,84 \text{ (carriles de 3,0 metros de ancho)}$$

$$f_o = 0,81 \text{ (arcenes de 0,6 metros de ancho útil)}$$

$$f_{vp} = \begin{array}{ccc} \text{NIVEL A} & \text{NIVEL B,C} & \text{NIVEL D,E} \\ 0,753 & 0,718 & 0,753 \end{array}$$

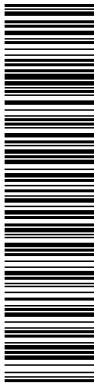
con,

$$\begin{aligned} P(\text{autobuses}) &= 0/64 \\ P(\text{camiones}) &= 21/64 \end{aligned}$$

y

|                | NIVEL A | NIVEL B,C | NIVEL D,E |
|----------------|---------|-----------|-----------|
| E(autobuses) = | 1,8     | 2         | 1,6       |
| E(camiones) =  | 2       | 2,2       | 2         |

$$f_R = 0,94 \text{ (reparto de tráfico de 56/44%)}$$



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Con lo que se obtiene unas capacidades asociadas a cada uno de los niveles de servicio, para el Camí de Torrent, a su paso por el paso superior sobre la línea del ferrocarril Valencia-Cuenca:

|                     |      |            |
|---------------------|------|------------|
| C(vle/hx2sentidos)= | 1349 | NIVEL A    |
| C(vle/hx2sentidos)= | 1285 | NIVEL B, C |
| C(vle/hx2sentidos)= | 1349 | NIVEL D, E |

### Corredor Industrial Subcomarcal

$$C(\text{veh}/\text{horax}2\text{sentidos}) = 2800 \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{vp} \cdot f_R$$

$$C(\text{veh}/\text{horax}2\text{sentidos}) = 2800 \cdot 0,93 \cdot 0,81 \cdot f_{vp} \cdot 0,94$$

Siendo:

$$f_a = 0,93 \text{ (carriles de 3,5 metros de ancho)}$$

$$f_o = 0,81 \text{ (arcenes de 0,5 metros de ancho útil)}$$

$$f_{vp} = \begin{array}{lll} \text{NIVEL A} & \text{NIVEL B,C} & \text{NIVEL D,E} \\ 0,986 & 0,983 & 0,990 \end{array}$$

con,

$$\begin{array}{ll} P(\text{autobuses}) = & 2/114 \\ P(\text{camiones}) = & 0/114 \end{array}$$

y

|                | NIVEL A | NIVEL B,C | NIVEL D,E |
|----------------|---------|-----------|-----------|
| E(autobuses) = | 1,8     | 2         | 1,6       |
| E(camiones) =  | 2       | 2,2       | 2         |

$$f_R = 0,89 \text{ (reparto de tráfico de 66/34%)}$$

Con lo que se obtiene unas capacidades asociadas a cada uno de los niveles de servicio, para el Corredor Industrial Subcomarcal de:

|                     |      |            |
|---------------------|------|------------|
| C(vle/hx2sentidos)= | 1851 | NIVEL A    |
| C(vle/hx2sentidos)= | 1845 | NIVEL B, C |
| C(vle/hx2sentidos)= | 1858 | NIVEL D, E |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### 3.3. Análisis de capacidad en vías y niveles de servicio

Red primaria: CV-413 (Ctra. de Plà de Quart), Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal.

Para analizar la capacidad de la red primaria, sólo hace falta comprobar en qué nivel de servicio se encuentran las vías de estudio en cada caso comparando las intensidades horarias de tráfico del apartado 3.1, con las capacidades de las mismas del apartado 3.2.

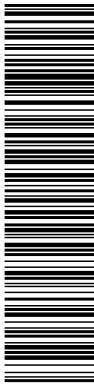
Para la determinación de los niveles de servicio hay que pasar de los valores en condiciones ideales a condiciones reales a través de la capacidad real, a la que se aplica la relación  $(i/c)_x$  correspondiente al nivel de servicio deseado en las condiciones concretas existentes o proyectadas.

$$Is_x \text{ (veh/h)} = (i/c)_x \cdot c$$

En nuestro caso al tratarse de una comprobación y no un dimensionamiento, ya se conoce la intensidad de servicio, que corresponderá con las intensidades de tráfico horarias por los dos carriles (vle/hx2sentidos) que se han obtenido en el apartado 3.1. Por lo tanto, se obtendrán los valores de IH / C con los datos calculados anteriormente y se compararán con los valores de  $(i/c)_x$  de la tabla extraída de la Instrucción de Carreteras, y se asignará en cada caso el nivel de servicio apropiado:

Tabla 5

|        |     | NIVELES DE SERVICIO PARA TRAMOS DE CARRETERAS DE DOS CARRILES DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS NORMALES. VALORES DE LA RELACIÓN $i/c_x$ |     |     |     |     |     |     |   |     |     |     |     |     |     |  |     |     |     |     |     |     |
|--------|-----|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| N<br>S | Dem | TERRENO LLANO<br>% prohibido adelantar  |     |     |     |     |     |     | TERRENO ONDULADO<br>% prohibido adelantar |     |     |     |     |     |     | TERRENO MONTAÑOSO<br>% prohibido adelantar |     |     |     |     |     |     |
|        |     | Vm  | 0   | 20  | 40  | 60  | 80  | 100 | Vm  | 0   | 20  | 40  | 60  | 80  | 100 | Vm   | 0   | 20  | 40  | 60  | 80  | 100 |
| A      | <30 | >93   | .15 | .12 | .09 | .07 | .05 | .04 | >91                                       | .15 | .10 | .07 | .05 | .04 | .03 | >90  | .14 | .09 | .07 | .04 | .02 | .01 |
| B      | <45 | >88   | .27 | .24 | .21 | .19 | .19 | .16 | >86                                       | .26 | .23 | .19 | .17 | .15 | .13 | >86  | .25 | .20 | .16 | .13 | .12 | .10 |
| C      | <60 | >83   | .43 | .39 | .36 | .34 | .34 | .32 | >82                                       | .42 | .39 | .35 | .32 | .30 | .28 | >78  | .39 | .33 | .28 | .23 | .20 | .16 |
| D      | <75 | >80   | .64 | .62 | .62 | .59 | .59 | .57 | >78                                       | .62 | .57 | .52 | .48 | .46 | .43 | >70  | .58 | .50 | .45 | .40 | .37 | .33 |
| E      | <75 | >72   | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | >64                                       | .97 | .94 | .92 | .91 | .90 | .90 | >56  | .91 | .87 | .84 | .82 | .80 | .78 |
| F      | 100 | >72   | -   | -   | -   | -   | -   | -   | >64                                       | -   | -   | -   | -   | -   | -   | >56  | -   | -   | -   | -   | -   | -   |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



En la tabla entraremos, considerando el tipo de terreno llano y la velocidad media correspondiente superior a 60 km/h admitiendo esta velocidad como media para todas las vías no está restringida por ningún tipo de reglamentación, se obtendrá para cada caso el nivel de servicio de la carretera, que no es más que una medida de la fluidez o congestión de cada vía, pudiéndose llegar al colapso.

A continuación se adjunta el estudio particularizado del nivel de servicio actual de cada una de las vías:

| Vía (tramo)                     | IH(vle/hx2sentidos) |
|---------------------------------|---------------------|
| CV-413                          | <b>737</b>          |
| Camí de Torrent                 | <b>334</b>          |
| Corredor Industrial Subcomarcal | <b>532</b>          |

| Vía (tramo)                     | C(vle/hx2sentidos) | Nivel Servicio    |
|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| CV-413                          | 1736               | NIVEL A           |
|                                 | 1659               | NIVEL B, C        |
|                                 | <b>1740</b>        | <b>NIVEL D, E</b> |
| Camí de Torrent                 | 1349               | NIVEL A           |
|                                 | <b>1285</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|                                 | 1349               | NIVEL D, E        |
| Corredor Industrial Subcomarcal | 1851               | NIVEL A           |
|                                 | <b>1845</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|                                 | 1858               | NIVEL D, E        |

Se adopta como actual el mejor nivel de servicio que nos confirme la igualdad entre esos valores comparados, por lo tanto se puede afirmar que:

- La CV-413 en su tramo este cercano a la rotonda R8 (tramo más cargado), tiene un nivel de servicio actual correspondiente al Nivel D (situación de tráfico inestable).
- El Camí de Torrent, en su tramo más cargado y conflictivo (puente sobre ferrocarril Valencia-Cuenca), tiene un Nivel de servicio actual

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 138 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

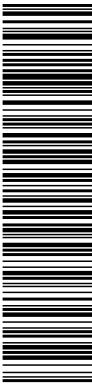


correspondiente al Nivel C (situación intermedia entre fluido y denso, falta de comodidad, la circulación sigue siendo estable, porque las perturbaciones debidas a los cambios de velocidad se suelen disipar sin llegar a producir la detención total).

- El Corredor Industrial Subcomarcal, en su tramo más cargado cercano a la rotonda R1, tiene un nivel de servicio actual correspondiente al Nivel C.

A continuación se incluye un apéndice con el plano de la situación actual del tráfico del entorno del futuro Plan Parcial "Parque Empresarial Aldaia".

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 139 de 246 | FIRMAS          |

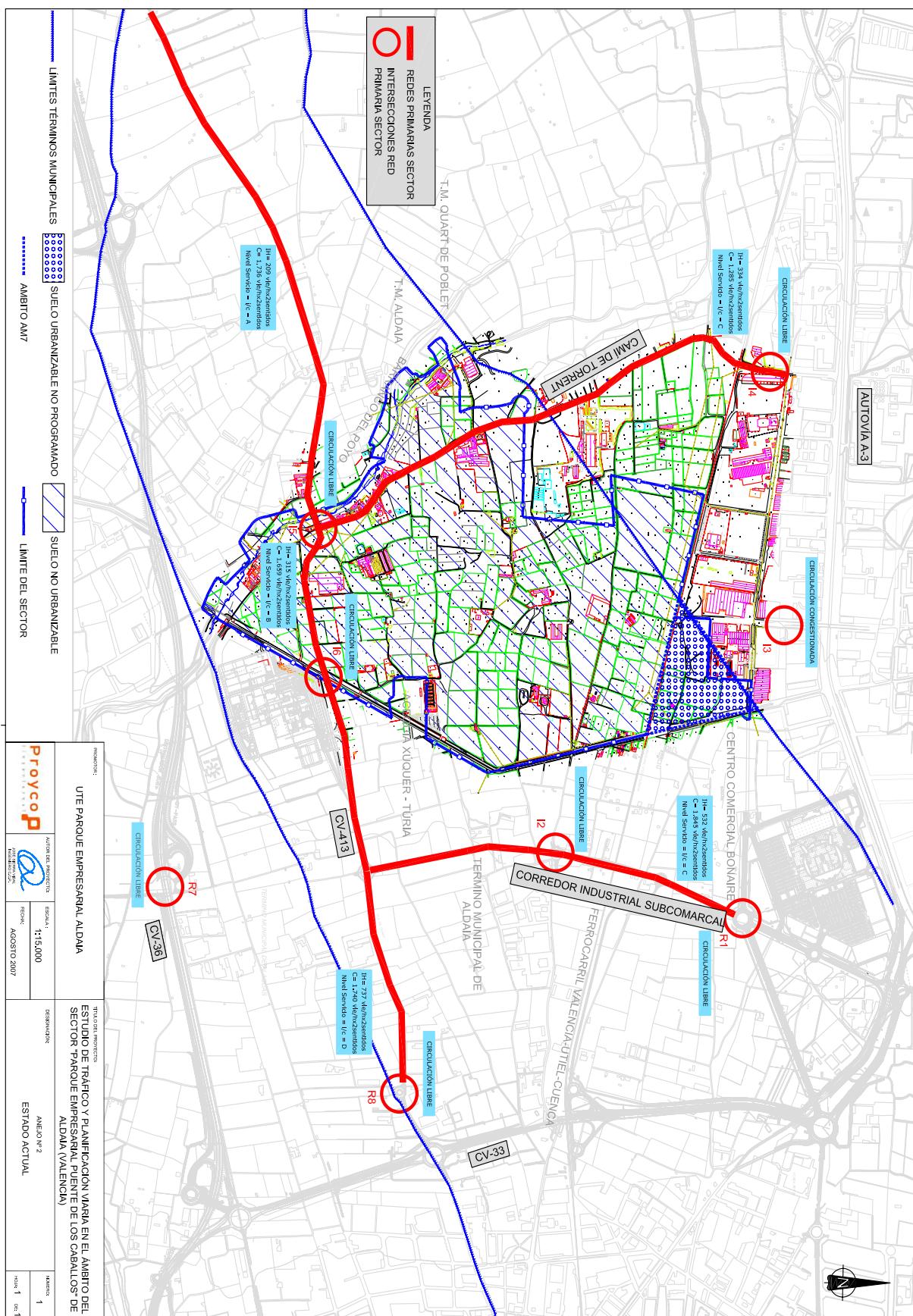
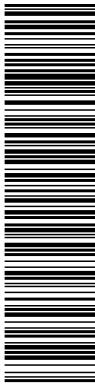


Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### APÉNDICE 1: PLANO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL TRÁFICO



|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 141 de 246 | FIRMAS          |

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**



## **ANEJO N° 3**

---

### SITUACIÓN FUTURA SIN CONSIDERACIÓN DEL PLAN PARCIAL

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 142 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| 1. INTRODUCCIÓN .....  | 2  |
| 2. ESTUDIO DE LAS INTERSECCIONES .....                         | 3  |
| 2.1. Matrices origen-destino futuras en (vle/h) .....          | 4  |
| 2.2. Capacidad rotondas .....                                  | 10 |
| 2.3. Análisis de resultados. ....                              | 13 |
| 3. ESTUDIO DE LAS CARRETERAS .....                             | 14 |
| 3.1. IMD e IH futuras de cálculo .....                         | 14 |
| 3.2. Capacidades de vías .....                                 | 15 |
| 3.3. Análisis de capacidad en vías y niveles de servicio ..... | 15 |

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 143 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pos_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este anexo es el de analizar el tráfico futuro en las redes primarias del sector, para cinco años desde la situación actual, realizando las hipótesis que sean oportunas, sin tener en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial del Parque Empresarial de Aldaia.

El PGOU actual del municipio de Aldaia es de 1990, al que afecta la homologación modificativa del Parque Empresarial, y considerando que el año horizonte de la entrada en servicio del mismo sea 2012, se realiza la prognosis a cinco años.

Existen dos formas de estimar el tráfico futuro: una se realiza extrapolando las situaciones existentes estimando del número de viajes (de personas o de vehículos) que afectan a una determinada área que han de producirse en un cierto futuro y la otra se realizar elaborando modelos matemáticos a partir de datos de origen y destino.

El primer método se basa en la generación de viajes, distinguiendo tres tipos de viajes que se pueden producir: viaje generado que es el que tiene por uno de sus extremos (origen o destino) en el domicilio, viaje atraído que es un viaje generado en un domicilio contemplado desde el otro extremo y viaje no basado en el domicilio que es aquel en que ninguno de sus extremos coincide con el domicilio.

Este método se basa esencialmente en los domicilios, y está condicionado por una serie de variables, no siempre independientes, por lo que puede existir correlación entre ellas, que conviene analizar por separado y que fundamentalmente son de carácter socio-económico y de localización. El número de variables puede ser muy grande y muchas estarán relacionadas entre sí. Entre las más importantes pueden citarse las siguientes:

- Densidad de población.
- Población activa.
- Nivel profesional.
- Distancia al centro y movimientos migratorios.

El segundo método consiste en estudiar la prognosis del tráfico por medio de modelo matemático basado en tres factores de crecimiento.

Para ello, a partir del tráfico existente estudiado en el anexo 2, en el que se recogían las matrices origen-destino con las intensidades horarias de proyecto a

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 144 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



fecha actual, se obtendrán las matrices de origen-destino previstas a 5 años, es decir en 2012, pero sin considerar el tráfico generado por la entrada en servicio del Parque Empresarial Aldaia, únicamente por el crecimiento anual del tráfico.

Para este estudio será necesario considerar las características geométricas de las intersecciones y carreteras, y las capacidades de las mismas. Como el objetivo de este anejo es estudiar la situación futura del tráfico pero sin tener en cuenta las actuaciones previstas en la ampliación del PGOU, se ha supuesto que ni las carreteras ni las intersecciones van a ver modificadas sus condiciones actuales, por lo que la capacidad de las mismas es igual que en la situación actual.

El anejo, al igual que el de la situación actual, se ha dividido en dos apartados:

- Estudio de las intersecciones
  - Rotondas R1, R7 y R8
  - Intersecciones sin canalizar o cruces I2, I3, I4, I5 e I6
- Estudio de las carreteras
  - Red primaria CV-413 (Ctra. de Plà de Quart), Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal
  - Ramales de autovía CV-33 y CV-36

## 2. ESTUDIO DE LAS INTERSECCIONES

El estudio de tráfico de las intersecciones se ha centrado en la comprobación de la comparación de la capacidad de cada uno de los accesos de las mismas con la intensidad horaria en la situación futura a cinco y diez años, de tal manera que se comprobará si las glorietas se agotarán, en qué momento y si lo hace en qué ramal de entrada.

La metodología y el proceso de cálculo es el mismo que en el caso de la situación actual, pero utilizando matrices origen y destino actualizadas al año horizonte para el cual se realiza la prognosis. El método que se utilizará, en este caso de prognosis sin tener en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial, será el método de los factores de crecimiento ya que se basa en la evolución del tráfico, del nivel de urbanización y de la red viaria.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 2.1. Matrices origen-destino futuras en (vle/h)

Partiendo de resultados de intensidades horarias de proyecto de la situación actual se calculan los valores del tráfico futuro aplicando el Método de los factores de crecimiento, que a continuación se detalla.

Dentro de los métodos que se proponen en la Instrucción de Carreteras, para el estudio de la prognosis del tráfico, se ha escogido el Método de los Factores de Crecimiento, pues es el más fiable y el que mejor puede prever el tráfico futuro para carreteras de distinta índole y características, es decir se trata de un método generalizado.

Su fórmula básica es:

$$IH_n = A \cdot T \cdot I \cdot I$$

donde:

$IH_n$  = Intensidad horaria prevista para el año n (vle/día 2 sentidos).

A = Intensidad media diaria del tráfico existente (vle/día 2 sentidos).

T = Factor de aumento del tráfico por aumento del parque de vehículos debido a fluctuaciones en la economía.

L = Factor que relaciona las condiciones locales del tramo de estudio con el crecimiento medio del tráfico nacional.

I = Factor estimado de inducción del tráfico.

Para el coeficiente L, que matiza la importancia local del tráfico en función de características tales como el uso del suelo y el tipo de vía considerada, se puede aplicar el valor excepcional de zona semiurbana de poco desarrollo a un **L=1,00**, según la tabla siguiente:

Tabla 1

| ZONA                               | Valor normal | Valor excepcional |
|------------------------------------|--------------|-------------------|
| Zona semiurbana de poco desarrollo | 0,60         | 0,70              |
| Zona rural de carácter agrícola    | 0,80         | 1,00              |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



| ZONA  | Valor normal | Valor excepcional |
|---|--------------|-------------------|
| Zona rural de carácter medio                          | 0,90         | 1,00              |
| Zona rural con influencia turística                   | 1,10         | 1,20              |
| Zona de influencia de grandes ciudades con tráfico de | 1,15         | 1,25              |
| Zona en desarrollo urbano                             | 1,20         | 1,30              |
| Zona urbana en desarrollo                             | 1,50         | 2,00              |
| Zona urbana turística                                 | 1,80         | 2,50              |
| Zona de desarrollo extraordinario                     | 2,00         | 3,00              |

En el caso de las zonas influenciadas por el tráfico de los ramales de autovía (CV-33 y CV-36) se emplea el valor normal de zona de influencia de grandes ciudades correspondiente a un **L=1,15**.

El factor del tráfico inducido es un coeficiente que representa, como ya se ha dicho, el crecimiento en un plazo breve del tráfico, como consecuencia de las mejoras introducidas. En este caso de prognosis sin mejoras de la red viaria, o mejora únicamente en cuanto a mantenimiento este coeficiente tendrá valor de la unidad **I=1,00**.

Tabla 2

|  |             |
|--|-------------|
| Mejora de carretera existente                        | 1,00 a 1,10 |
| Creación (o transformación) de autopista de peaje    | 1,10 a 1,20 |
| Creación (o transformación) de autopista libre       | 1,20 a 1,30 |
| Caso de excepcional acortamiento de tiempo recorrido | 1,30 a 1,50 |

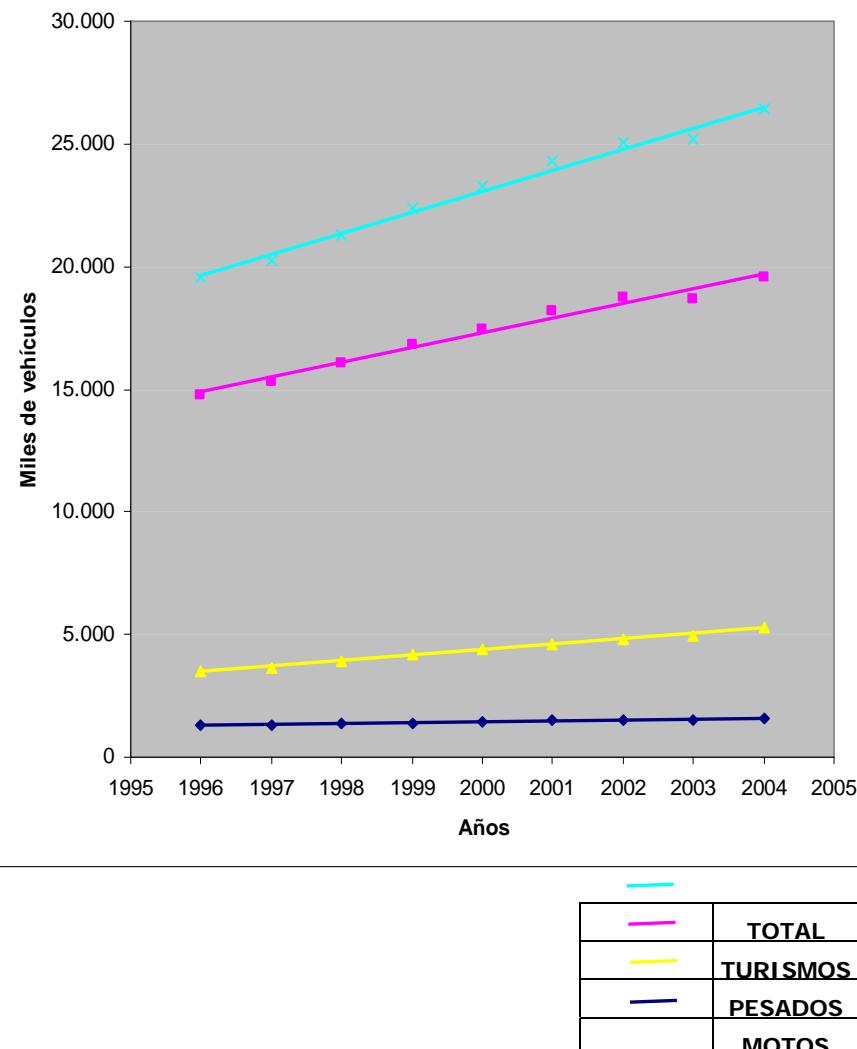
En la obtención del factor de crecimiento T, se han utilizado los datos de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, referentes al Parque de vehículos a 31 de diciembre hasta el año 2004, al igual que en anexo nº 1 de Situación actual.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### Parque de vehículos a 31 de diciembre (miles de vehículos)



Para ello según la recta de regresión de la evolución de los vehículos totales, se ha tomado como dato de referencia: aumento interanual es de  $\Delta_{1\text{año}}=875$  miles de vehículos totales.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



De este manera a fecha de 2012 se tiene desde el 2002, diez incrementos y medio (10,5) interanuales, ya que los datos de referencia están tomados para inicios de año:  $\text{veh}_{2012} = \text{veh}_{2002} + 10,5 \cdot \Delta_{1\text{año}} = 24.750 + 10,5 \cdot 875 = 33.938$  miles veh tot.

De la misma forma, a fecha actual de 2007 se tiene desde el 2002, cinco incrementos y medio (5,5) interanuales:  $\text{veh}_{2007} = \text{veh}_{2002} + 5,5 \cdot \Delta_{1\text{año}} = 24.750 + 5,5 \cdot 875 = 29.562$  miles veh tot.

Por lo que el factor de crecimiento calculado T es:

$$T = \text{veh}_{2012} / \text{veh}_{2007} = 33.938 / 29.562 = 1,15$$

Si volvemos a la fórmula inicial del método se tiene,

$$(a) IH_n = A \cdot 1,15 \cdot 1,00 \cdot 1,00 \quad y \quad (b) IH_n = A \cdot 1,15 \cdot 1,15 \cdot 1,00$$

Por ello la primera fórmula anterior (a) se aplica a cada una de las celdas de las matrices origen y destino en vle/h actuales de proyecto que correspondan a la red primaria; mientras que la segunda (b) se aplica a las rotondas R1, R7 y R8 en las que se tiene influencia de los ramales de autovía CV-33 y CV-36. Finalmente se obtiene las matrices en vle/h futuros sin considerar las actuaciones previstas el Plan Parcial:

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS SIN PLAN PARCIAL.  
ROTONDA R1**

| DESTINO | ORIGEN |     |     |     |     |
|---------|--------|-----|-----|-----|-----|
|         | A      | B   | C   | D   | E   |
| A       | 0      | 0   | 244 | 332 | 0   |
| B       | 126    | 0   | 56  | 67  | 102 |
| C       | 325    | 51  | 28  | 0   | 102 |
| D       | 14     | 9   | 0   | 0   | 0   |
| E       | 9      | 121 | 223 | 205 | 14  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS SIN PLAN PARCIAL. ROTONDA R7

| DESTINO | ORIGEN |     |     |   |    |
|---------|--------|-----|-----|---|----|
|         | A      | B   | C   | D | E  |
| A       | 0      | 0   | 155 | 0 | 81 |
| B       | 45     | 0   | 0   | 0 | 14 |
| C       | 374    | 173 | 8   | 0 | 73 |
| D       | 0      | 57  | 238 | 0 | 0  |
| E       | 12     | 75  | 18  | 0 | 0  |

### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS SIN PLAN PARCIAL. ROTONDA R8

| DESTINO | ORIGEN |     |    |   |     |
|---------|--------|-----|----|---|-----|
|         | A      | B   | C  | D | E   |
| A       | 0      | 8   | 8  | 0 | 172 |
| B       | 0      | 0   | 0  | 0 | 85  |
| C       | 8      | 0   | 0  | 0 | 94  |
| D       | 0      | 8   | 77 | 0 | 37  |
| E       | 130    | 142 | 0  | 0 | 39  |

Una vez elaboradas estas matrices se pasa a calcular la capacidad de entrada para cada uno de los accesos de la rotonda.

### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS SIN PLAN PARCIAL. INTERSECCIÓN I2

| DESTINO | ORIGEN |    |    |
|---------|--------|----|----|
|         | A      | B  | C  |
| A       | 0      | 73 | 68 |
| B       | 23     | 0  | 70 |
| C       | 17     | 84 | 0  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS SIN PLAN PARCIAL.  
INTERSECCIÓN 13**

| DESTINO | ORIGEN |    |    |   |
|---------|--------|----|----|---|
|         | A      | B  | C  | D |
| A       | 0      | 73 | 65 | 0 |
| B       | 0      | 0  | 0  | 0 |
| C       | 171    | 65 | 0  | 0 |
| D       | 540    | 56 | 66 | 0 |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS SIN PLAN PARCIAL.  
INTERSECCIÓN 14**

| DESTINO | ORIGEN |    |     |    |
|---------|--------|----|-----|----|
|         | A      | B  | C   | D  |
| A       | 0      | 14 | 154 | 23 |
| B       | 0      | 0  | 0   | 0  |
| C       | 192    | 0  | 0   | 0  |
| D       | 0      | 0  | 0   | 0  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS SIN PLAN PARCIAL.  
INTERSECCIÓN 15**

| DESTINO | ORIGEN |    |   |     |
|---------|--------|----|---|-----|
|         | A      | B  | C | D   |
| A       | 0      | 16 | 0 | 23  |
| B       | 42     | 0  | 0 | 154 |
| C       | 14     | 0  | 0 | 0   |
| D       | 19     | 27 | 7 | 0   |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS SIN PLAN PARCIAL. INTERSECCIÓN 16

|         |    | ORIGEN |    |    |     |
|---------|----|--------|----|----|-----|
|         |    | A      | B  | C  | D   |
| DESTINO | A  | 0      | 19 | 12 | 54  |
|         | B  | 68     | 0  | 0  | 159 |
| C       | 0  | 0      | 0  | 0  |     |
| D       | 30 | 108    | 12 | 0  |     |

Una vez elaboradas estas matrices se pasa a calcular la capacidad de entrada para cada uno de los accesos no prioritarios de las intersecciones de estudio.

#### 2.2. Capacidad rotondas

El procedimiento de cálculo utilizado es el mismo que el especificado en el anexo de la situación actual. Se han calculado las capacidades de las rotundas por el método inglés (TRRL) y por el francés (CETUR), y la de las intersecciones con prioridad de paso por el método de la teoría de las colas.

A continuación se incluye la comparación de la capacidad de cada entrada o acceso con el tráfico futuro previsto para ese mismo acceso sin tener en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial, en vehículos ligeros equivalentes:

- Método TRRL.

#### ROTONDA R1

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 489 | <b>2095</b> | <b>627</b> |
| B       | 652 | <b>964</b>  | <b>240</b> |
| C       | 221 | <b>1922</b> | <b>729</b> |
| D       | 919 | <b>1623</b> | <b>799</b> |
| E       | 962 | <b>353</b>  | <b>289</b> |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA R7

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 126 | <b>1205</b> | <b>570</b> |
| B       | 619 | <b>880</b>  | <b>403</b> |
| C       | 191 | <b>1180</b> | <b>554</b> |
| D       | -   | -           | -          |
| E       | 215 | <b>1122</b> | <b>223</b> |

### ROTONDA R8

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 336 | <b>1160</b> | <b>183</b> |
| B       | 406 | <b>785</b>  | <b>210</b> |
| C       | 482 | <b>1055</b> | <b>113</b> |
| D       | -   | -           | -          |
| E       | 22  | <b>1080</b> | <b>564</b> |

TABLAS. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LA ROTONDA. MÉTODO TRRL.

- Método CETUR.

### ROTONDA R1

| ENTRADA | Qc  | Qs  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-----|-------------|------------|
| A       | 489 | 762 | <b>966</b>  | <b>627</b> |
| B       | 652 | 464 | <b>879</b>  | <b>240</b> |
| C       | 221 | 670 | <b>1204</b> | <b>729</b> |
| D       | 919 | 31  | <b>729</b>  | <b>799</b> |
| E       | 962 | 756 | <b>572</b>  | <b>289</b> |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA R7

| ENTRADA | Qc  | Qs  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-----|-------------|------------|
| A       | 126 | 312 | <b>1343</b> | <b>570</b> |
| B       | 619 | 78  | <b>971</b>  | <b>403</b> |
| C       | 191 | 831 | <b>1202</b> | <b>554</b> |
| D       | -   | -   | -           | -          |
| E       | 215 | 140 | <b>1297</b> | <b>223</b> |

### ROTONDA R8

| ENTRADA | Qc  | Qs  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-----|-------------|------------|
| A       | 336 | 249 | <b>1178</b> | <b>183</b> |
| B       | 406 | 113 | <b>1143</b> | <b>210</b> |
| C       | 482 | 134 | <b>1076</b> | <b>113</b> |
| D       | -   | -   | -           | -          |
| E       | 22  | 412 | <b>1413</b> | <b>564</b> |

TABLAS. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LA ROTONDA.  
MÉTODO CETUR.

- Método de la TEORÍA DE LAS COLAS en intersecciones prioridad de paso.

### INTERSECCIÓN I2

| ACCESO   | Icrít | Qe  | IH  | Diferencia |
|----------|-------|-----|-----|------------|
| C (STOP) | 8     | 558 | 138 | 420        |
| C (STOP) | 9     | 480 | 138 | 342        |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### INTERSECCIÓN I5

| ACCESO | Icrít | Qe  | IH | Diferencia |
|--------|-------|-----|----|------------|
| A      | 8     | 538 | 75 | 463        |
| A      | 9     | 451 | 75 | 376        |
| C      | 8     | 538 | 7  | 531        |
| C      | 9     | 451 | 7  | 444        |

### INTERSECCIÓN I3

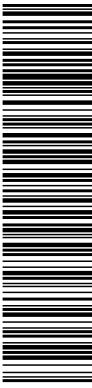
| ACCESO   | Icrít | Qe  | IH  | Diferencia |
|----------|-------|-----|-----|------------|
| B (STOP) | 8     | 226 | 194 | 32         |
| B (STOP) | 9     | 153 | 194 | -41        |
| C (CEDA) | 8     | 226 | 131 | 95         |
| C (CEDA) | 9     | 153 | 131 | 22         |

### 2.3. Análisis de resultados.

Como se puede apreciar en ambos métodos empleados en las rotundas, TRRL y CETUR, y el de la Teoría de las cudas en intersecciones, los puntos débiles de la red primaria estudiada son:

- Rotonda R1, ramales A y D, según el método francés CETUR se tienen capacidades muy próximas a las intensidades de circulación en varios de los accesos, e incluso inferiores. Sin embargo según el método inglés TRRL menos conservador se dispondría todavía de un margen considerable.
- Intersección I3, Calle Riu Guadalaviar y Calle Riu Vinalopó, tal y como ocurre en el anexo nº 2 de Situación actual, se tendría una circulación congestionada y con demoras, durante las puntas de tráfico.

|   |                 |                                     |
|---|-----------------|-------------------------------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |                                     |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 155 de 246 | FIRMAS          | ESTADO<br><b>NO REQUIERE FIRMAS</b> |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### 3. ESTUDIO DE LAS CARRETERAS

#### 3.1. IMD e IH futuras de cálculo

A partir de las matrices origen y destino desarrolladas en el apartado 2.1 de este anexo, las cuales nos proporcionan las intensidades en vle/h futuros en todas las direcciones de rotondas e intersecciones, se calculan las IH(vle/hx2sentidos) que se obtendrán en las vías de estudio. De forma que estos valores son los mayores (más desfavorables) de los totales de entrada y salida de los ramales. Estos serán los valores que se utilizarán para el cálculo de los niveles de servicio de cada vía:

CV-413 (ctrá. del Plà de Quart):

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal B, I5 | 241                     |
| Ramal D, I5 | 231                     |
| Ramal B, I6 | 353                     |
| Ramal D, I6 | 363                     |
| Ramal A, R8 | 432                     |
| Ramal E, R8 | <b>976</b>              |

Camí de Torrent:

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal A, I4 | <b>384</b>              |
| Ramal C, I4 | 346                     |
| Ramal A, I5 | 115                     |
| Ramal C, I5 | 21                      |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Corredor Industrial Subcomarcal:

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal B, R1 | <b>704</b>              |
| Ramal C, I2 | 239                     |
| Ramal A, I2 | 180                     |

A continuación como complementación y comprobación de estos resultados se revisan las intensidades medias diarias del Mapa de Aforos de la Comunidad Valencia referidas a fecha de 2012. Según el mismo procedimiento que el empleado en el anexo nº 1 de Información Inicial, se obtiene:

$$\text{IMD}_{2012} (\text{CV-413}) = 5.254 \text{ veh/día} \approx 525 \text{ veh/h}$$

Obtenemos, de forma aproximada, valores de intensidades horarias sin más que dividir por 10 los valores deducidos del mapa de aforos de la Comunidad Valenciana y actualizados a fecha de 2012. Se observa que los datos de la campaña de aforos empleados en el estudio son más desfavorables que los deducidos por este método.

### 3.2. Capacidades de vías

Las capacidades futuras de las vías se adoptan las mismas que las actuales, ya que se ha supuesto que en los cinco años próximos no se mejorarán las características de la red primaria de estudio, al no considerar las actuaciones previstas en el Plan Parcial.

### 3.3. Análisis de capacidad en vías y niveles de servicio

Red primaria: CV-413 (Ctra. de Plà de Quart), Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal.

Para analizar la capacidad de la red primaria, sólo hace falta comprobar en qué nivel de servicio se encuentran las vías de estudio en cada caso comparando las



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



intensidades horarias futuras de tráfico del apartado 3.1, con las capacidades de las mismas.

Siguiendo el mismo procedimiento empleado en el anexo nº 2 de Situación actual, se calculan los niveles de servicio de las vías, comparando los valores de IH / C futuros con los valores de  $(i/c)_x$  de la tabla extraída de la Instrucción de Carreteras.

A continuación se adjunta el estudio particularizado del nivel de servicio futuro sin considerar las actuaciones del Plan Parcial, de cada una de las vías:

| Vía (tramo)                     | IH(vle/hx2sentidos) |
|---------------------------------|---------------------|
| CV-413                          | <b>976</b>          |
| Camí de Torrent                 | <b>384</b>          |
| Corredor Industrial Subcomarcal | <b>704</b>          |

| Vía (tramo)                     | C(vle/hx2sentidos) | Nivel Servicio    |
|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| CV-413                          | 1736               | NIVEL A           |
|                                 | 1659               | NIVEL B, C        |
|                                 | <b>1740</b>        | <b>NIVEL D, E</b> |
| Camí de Torrent                 | 1349               | NIVEL A           |
|                                 | <b>1285</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|                                 | 1349               | NIVEL D, E        |
| Corredor Industrial Subcomarcal | 1851               | NIVEL A           |
|                                 | <b>1845</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|                                 | <b>1858</b>        | <b>NIVEL D, E</b> |

Se adopta como actual el mejor nivel de servicio que nos confirme la igualdad entre esos valores comparados, por lo tanto se puede afirmar que:

- La CV-413 en su tramo este cercano a la rotonda R8 (tramo más cargado), tendría un nivel de servicio futuro correspondiente al Nivel D (la circulación se aproxima a la inestabilidad y cualquier incremento en la intensidad de tráfico puede dar lugar a la detención de la circulación).

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 158 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



- El Camí de Torrent, en su tramo más cargado y conflictivo (puente sobre ferrocarril Valencia-Cuenca), tendría un Nivel de servicio futuro correspondiente al Nivel C (situación intermedia entre fluido y denso).
- El Corredor Industrial Subcomarcal, en su tramo más cargado cercano a la rotonda R1, tendría un nivel de servicio futuro intermedio entre los niveles C y D (tráfico denso).

A continuación se incluye un apéndice con el plano de la situación futura de la red primaria sin consideración de las actuaciones del Plan Parcial de homologación modificativa del tráfico del entorno del futuro Plan Parcial "Parque Empresarial Aldaia".

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 159 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

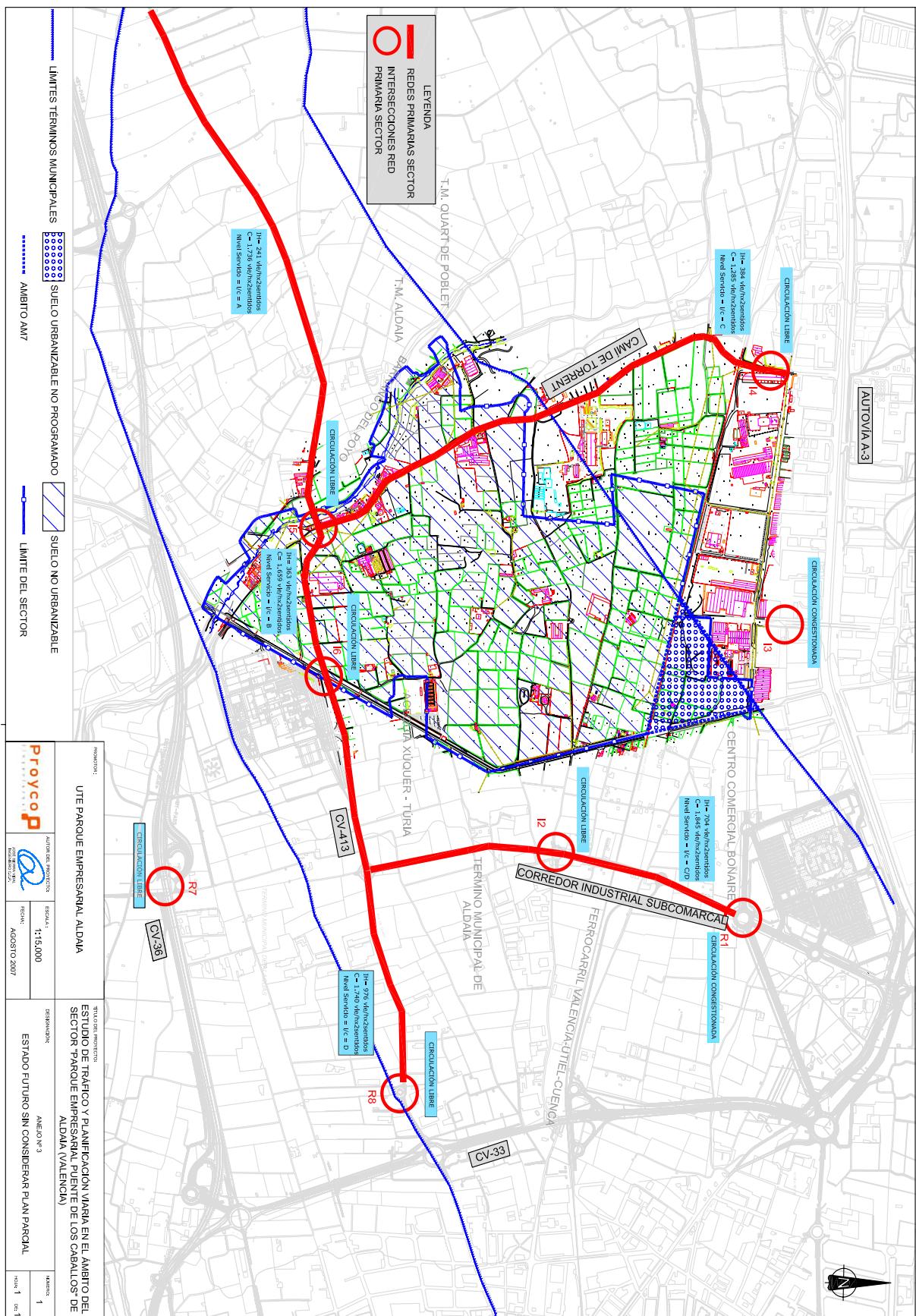
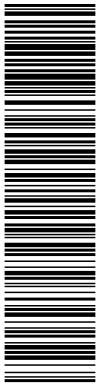


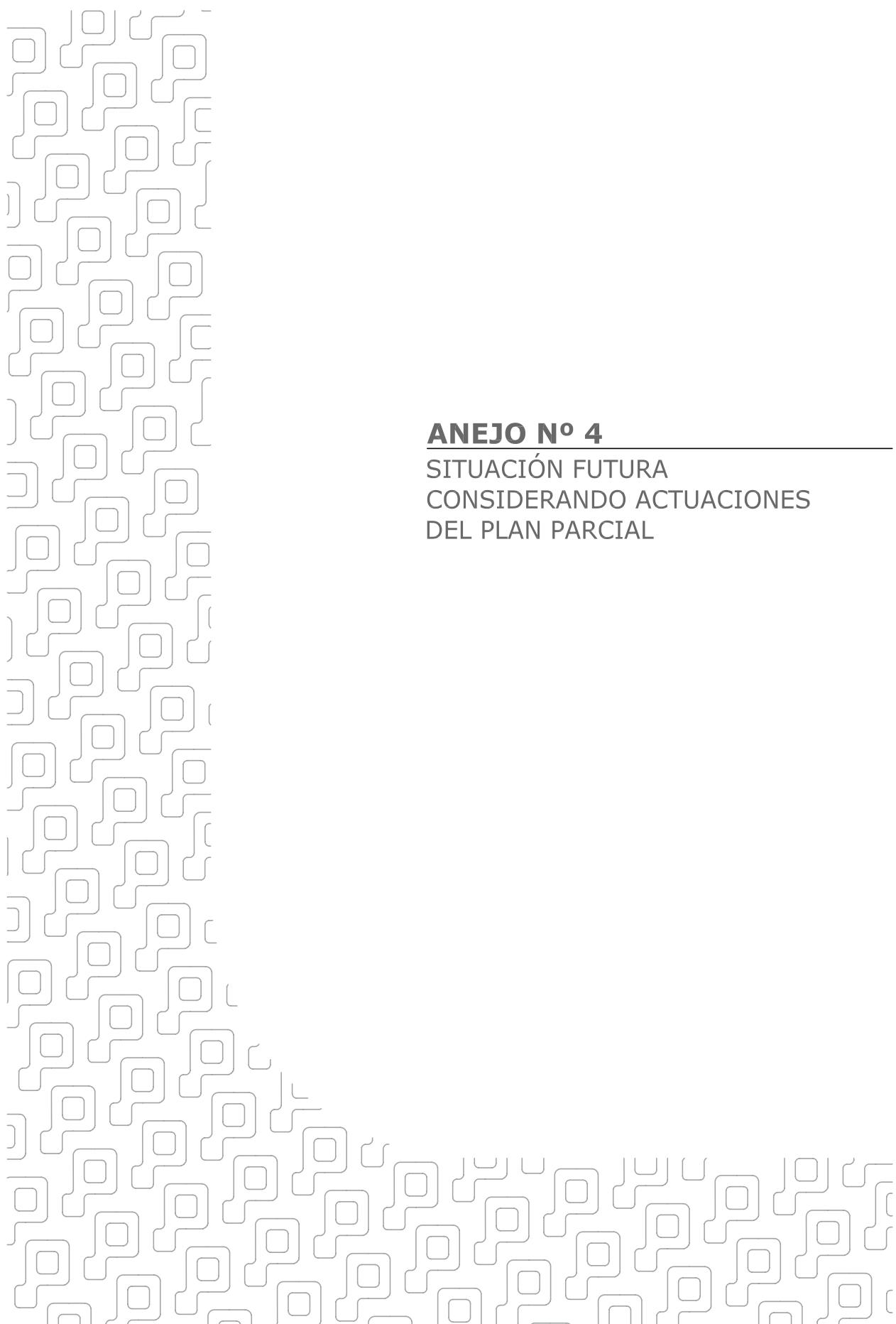
## APÉNDICE 1: PLANO DE LA SITUACIÓN FUTURA SIN CONSIDERAR LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN PARCIAL "PARQUE EMPRESARIAL ALDAIA"

18de 18

SITUACIÓN FUTURA SIN CONSIDERACIÓN DEL PLAN PARCIAL

Anejo nº 3





## ANEJO N° 4

### SITUACIÓN FUTURA CONSIDERANDO ACTUACIONES DEL PLAN PARCIAL

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 162 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| 1. INTRODUCCIÓN .....   | 2  |
| 2. ESTUDIO DE LAS INTERSECCIONES DE LA RED PRIMARIA .....               | 3  |
| 2.1. Matrices origen-destino futuras en (vle/h) .....                   | 4  |
| 2.1.1. Tráfico generado Sect. Urb. suelo industrial. Plan Parcial ..... | 11 |
| 2.2. Capacidad rotondas .....   | 21 |
| 2.3. Análisis de resultados. ....                                       | 24 |
| 3. ESTUDIO DE LAS CARRETERAS DE LA RED PRIMARIA .....                   | 35 |
| 3.1. IMD e IH futuras de cálculo .....                                  | 35 |
| 3.2. Capacidades de vías .....  | 36 |
| 3.3. Análisis de capacidad en vías y niveles de servicio .....          | 39 |
| 3.4. Puntos de tráfico conflictivo de la red viaria .....               | 42 |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este anexo es el de analizar el tráfico futuro en cinco años siguientes desde la situación actual de la red primaria estudiada, teniendo en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial Parque Empresarial. Se ha decidido realizar la prognosis a cinco años, ya que se supone que en ese momento ya se habrá urbanizado por completo el parque y puesto en marcha sus servicios.

Las actuaciones que más van a influir en el crecimiento del tráfico van a ser, las zonas de sectores urbanizables de suelo industrial así como las de equipamiento. Según los totales de superficie dispuestos en el Plan Parcial, para Quart de Poblet y Aldaia, para estas tipologías de aprovechamiento del suelo se tiene:

|                                    | <u>Quart de Poblet (m2s)</u> | <u>Aldaia (m2s)</u> |
|------------------------------------|------------------------------|---------------------|
| Área de reparto ARPE – 1           | -                            | 108.380,32          |
| Área de reparto ARPE – 2           |                              |                     |
| UE - 1                             | -                            | 1.739.518,57        |
| UE - 2                             | 98.291,16                    | -                   |
| Área de reparto                    |                              | 110.153,40          |
| ARPE – 3.1 a 3.10 (uniparcelarias) |                              |                     |

Estos puntos serán objeto de un estudio particularizado cuya finalidad será calcular el tráfico generado por ellos. Estos nuevos tráficos generados, sumados al aumento habitual del parque automovilístico serán comparados con las capacidades tanto de glorietas como de vías, de forma, que se localicen los posibles puntos débiles de saturación futura del tráfico, a los cinco años para los que se realiza la prognosis.

Existen dos métodos para conocer el aumento del tráfico, uno se basa en la generación de viajes debido a diversas variables o factores y el otro constituye el método más generalizado mediante factores de crecimiento a partir de datos de origen y destino. De esta manera, se obtendrán las matrices de origen-destino previstas a 5 años futuros, es decir en el año 2012.

Conocidas las características geométricas actuales de las intersecciones y carreteras, se han obtenido las capacidades de las mismas, las cuales servirán para calcular el nivel de servicio y su agotamiento de las mismas en el estudio futuro. Sin embargo, según las conclusiones del presente estudio y de acuerdo con las dotaciones previstas en la red primaria viaria según el Concierto Previo existirán

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 164 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



vías e intersecciones de la red primaria sobre las que se actuará ampliando en cualquier caso su capacidad.

Así pues se concluirá la necesidad de realizar actuaciones en las vías de estudio, sus intersecciones, reducir o ampliar accesos, plantear nuevos itinerarios, etc; todo ello en la red primaria.

Este anejo de prognosis de la situación futura, se centra únicamente en la red primaria de estudio, y para ello se ha dividido en dos apartados:

- Estudio de las intersecciones.
- Estudio de las carreteras de la red viaria primaria.

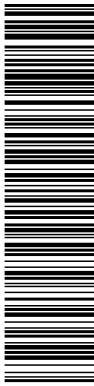
El análisis de la viabilidad de las actuaciones del Plan Parcial y por tanto el estudio particularizado de las afecciones del mismo sobre los dos grandes ramales de autovías, CV-33 y CV-36, se recoge en los dos Estudios de Viabilidad de los respectivos ramales de autovía, además de proponer otras redes de acceso.

De la misma forma, los estudios de viabilidad se dividirán por una parte en las intersecciones en dichos ramales de autovía y por otra propiamente en los tramos de autovías, así como de las posibles rutas alternativas.

### 2. ESTUDIO DE LAS INTERSECCIONES DE LA RED PRIMARIA

El estudio de tráfico de las intersecciones se ha centrado en la comprobación de que la capacidad de las mismas es suficiente para absorber el tráfico que le llega por cada ramal en la situación futura a cinco años, considerando tanto el tráfico inducido por el futuro Parque Empresarial así como las actuaciones de mejora de la red viaria primaria que este incluye. En caso que se agote su capacidad se localizará en qué ramal de entrada se produce y en qué momento.

La metodología y el proceso de cálculo será el mismo que el utilizado para la situación actual. De la misma forma se distinguirá entre la comprobación de la capacidad de las rotundas y las intersecciones con prioridad de paso.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 2.1. Matrices origen-destino futuras en (vle/h)

Partiendo de resultados de intensidades horarias actuales de proyecto se obtienen los valores del tráfico futuro aplicando el Método de los factores de crecimiento, como se ha explicado en el anexo nº 3.

Según este primer Método de los factores de crecimiento:

$$IH_n = AT \cdot L \cdot I$$

$$(a) IH_n = A \cdot 1,15 \cdot 1,00 \cdot 1,00 \quad \text{con lo que,} \quad IH_n = A \cdot 1,15$$

$$(b) IH_n = A \cdot 1,15 \cdot 1,15 \cdot 1,00 \quad \text{con lo que,} \quad IH_n = A \cdot 1,3225$$

La primera de las relaciones anteriores (a) se aplica a cada una de las celdas de las matrices origen y destino en vle/h actuales de proyecto que correspondan a la red primaria sin influencia las autovías cercanas; mientras que la segunda (b) sí, en las rotundas R1, R7 y R8 influenciadas por los ramales de autovía CV-33 y CV-36.

Como ya se ha comentado, también se puede usar como segundo Método de la generación de viajes por diversos factores socioeconómicos. Para ello se han seleccionado cuatro variables no dependientes, que son: la densidad de población, la estructura de la población, parque de vehículos particular, el índice de dependencia y el saldo migratorio.

Si bien, al analizar las tendencias de estos factores se concluye que los realmente influyentes en el tráfico pueden ser tres: a) la densidad de población, b) la estructura de la población y c) parque de vehículos particular, para los dos municipios de afección del Parque Empresarial, Aldaia y Quart de Poblet.

Al tratarse de series temporales, se va a tratar de obtener la recta de regresión de ambos factores y de esta manera relacionar la intensidad del tráfico actual con la previsible según la evolución de cada uno de los factores:

### a) Evolución de la densidad de población

| DINAMICA POBLACIÓN | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



|                              |           |           |           |           |           |           |           |        |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| <b>Aldaia</b>                | 24.094    | 24.297    | 24.485    | 24.608    | 24.866    | 25.643    | 26.442    | 27.028 |
| <b>Quart de Poblet</b>       | 26.666    | 26.409    | 26.131    | 25.739    | 25.790    | 25.780    | 25.638    | 25.509 |
| <b>Provincia de Valencia</b> | 2.172.796 | 2.187.633 | 2.201.200 | 2.227.169 | 2.267.503 | 2.320.297 | 2.358.919 | -      |
| <b>Comunidad Valenciana</b>  | 4.023.441 | 4.066.474 | 4.120.728 | 4.202.607 | 4.326.708 | 4.470.885 | 4.543.304 | -      |

Fuente: Instituto Autonómico de Estadística (CV)

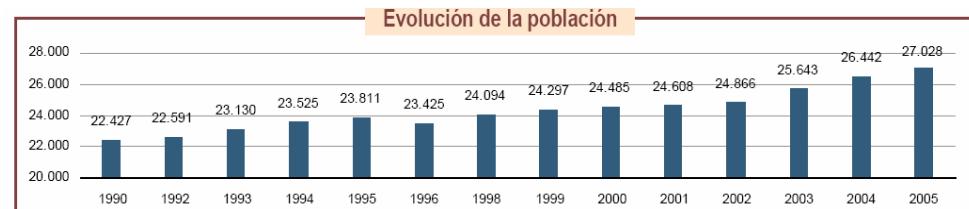


Fig. Evolución población municipio Aldaia

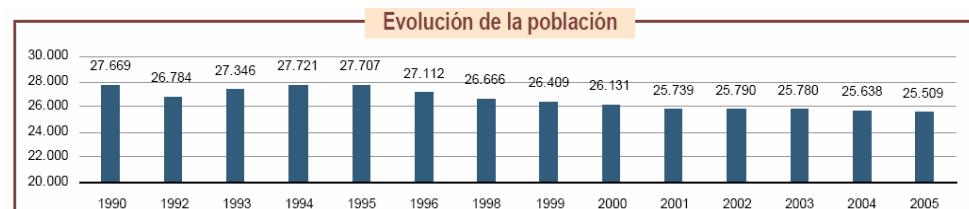
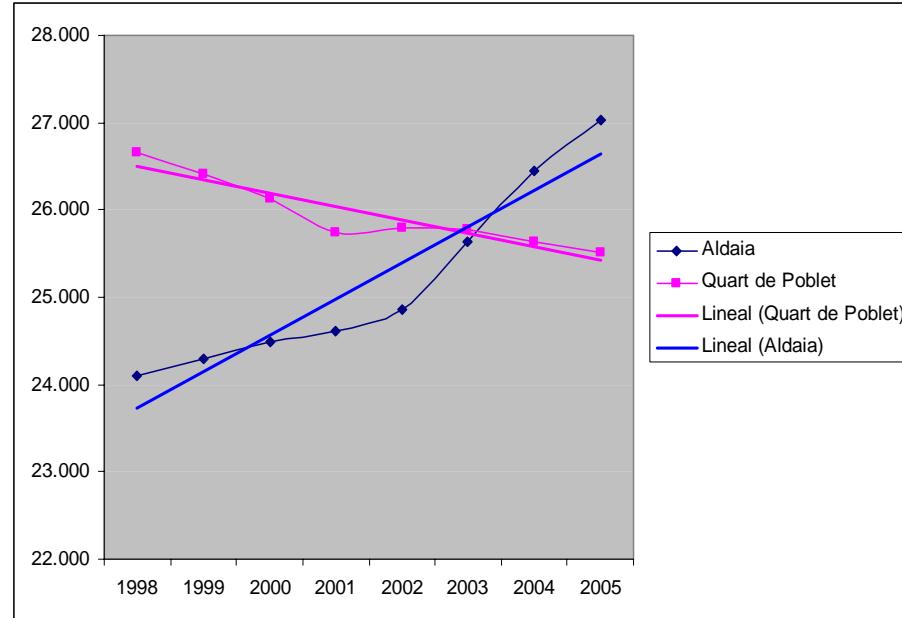


Fig. Evolución población municipio Quart de Poblet

A partir de la recta de regresión de esta serie y suponiendo una relación lineal con el aumento del tráfico, se relacionan los datos de la dinámica de la población de Canet d'en Berenguer con la intensidad media diaria de tráfico. De esta manera el factor de correlación constante ( $\beta$ ) para cada uno de los municipios estudiados es:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



$$B_1 (\text{Aldaia}) = 26.600 / 23.750 = 1,12 \quad -- \quad B_1 (\text{5 años}) = \mathbf{1,075}$$

$$B_1 (\text{Quart de Poblet}) = 25.450 / 26.500 = 0,96 \quad -- \quad B_1 (\text{5 años}) = \mathbf{0,975}$$

b) Evolución de la estructura de la población (renovación de la población activa),

Fuente: Instituto Autonómico de Estadística (CV)

Extrayendo, la relación de población activa, este será directamente el factor de correlación a emplear para los datos actualizados a fecha de 2005, para Aldaia y Quart de Poblet:

$$\beta_2 (\text{Aldaia}) = 0,92$$

$$\beta_2 (\text{Quart de Poblet}) = 0,29$$

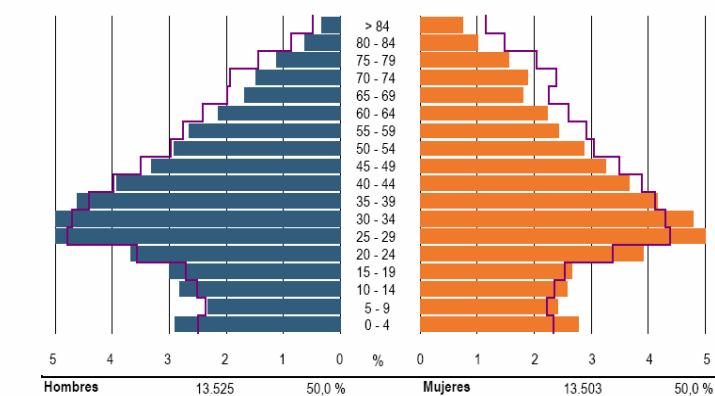


ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Estructura de la población - 1/1/2005

— Provincia de Valencia



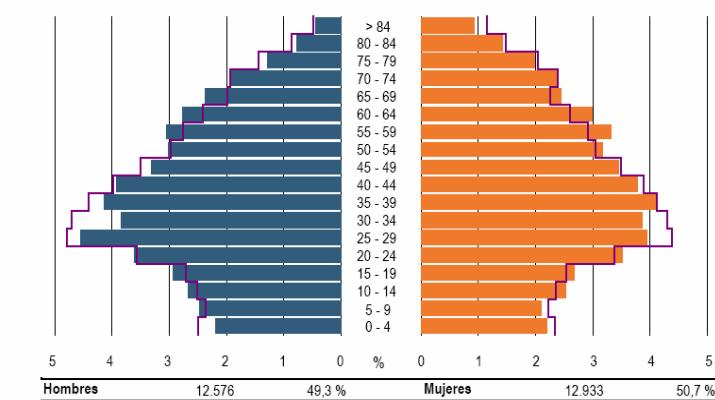
Indicadores demográficos

| Índice                            | Municipio  | Provincia | Comunitat Valenciana |         |
|-----------------------------------|--|-----------|----------------------|---------|
| Dependencia                       | $((\text{Pob. } < 15 + \text{Pob. } > 64) / (\text{Pob. } 15 \text{ a } 64)) \times 100$ | 39,0 %    | 42,9 %               | 43,7 %  |
| Longevidad                        | $((\text{Pob. } > 74) / (\text{Pob. } > 64)) \times 100$                                 | 44,0 %    | 46,5 %               | 45,5 %  |
| Maternidad                        | $((\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Mujeres de } 15 \text{ a } 49)) \times 100$  | 20,5 %    | 18,4 %               | 18,8 %  |
| Tendencia                         | $((\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Pob. de } 5 \text{ a } 9)) \times 100$       | 119,7 %   | 105,6 %              | 104,2 % |
| Renovación de la población activa | $((\text{Pob. de } 20 \text{ a } 29) / (\text{Pob. de } 55 \text{ a } 64)) \times 100$   | 192,2 %   | 150,9 %              | 146,1 % |

Fig. Estructura de la población de Aldaya

Estructura de la población - 1/1/2005

— Provincia de Valencia



Indicadores demográficos

| Índice                            | Municipio  | Provincia | Comunitat Valenciana |         |
|-----------------------------------|--|-----------|----------------------|---------|
| Dependencia                       | $((\text{Pob. } < 15 + \text{Pob. } > 64) / (\text{Pob. } 15 \text{ a } 64)) \times 100$ | 43,1 %    | 42,9 %               | 43,7 %  |
| Longevidad                        | $((\text{Pob. } > 74) / (\text{Pob. } > 64)) \times 100$                                 | 42,8 %    | 46,5 %               | 45,5 %  |
| Maternidad                        | $((\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Mujeres de } 15 \text{ a } 49)) \times 100$  | 17,3 %    | 18,4 %               | 18,8 %  |
| Tendencia                         | $((\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Pob. de } 5 \text{ a } 9)) \times 100$       | 96,0 %    | 105,6 %              | 104,2 % |
| Renovación de la población activa | $((\text{Pob. de } 20 \text{ a } 29) / (\text{Pob. de } 55 \text{ a } 64)) \times 100$   | 128,7 %   | 150,9 %              | 146,1 % |

Fig. Estructura de la población de Quart de Poblet



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



c) Evolución parque de vehículos particular del municipio

Según los datos extraídos en el Instituto Autonómico de Estadística (CV), se realiza mediante ajuste lineal de la sucesión temporal obteniendo el factor de correlación lineal, para cada uno de los municipios.

| PARQUE DE VEHÍCULOS    | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Aldaia</b>          | 12.822 | 13.458 | 14.047 | 14.585 | 14.885 | 15.722 |
| <b>Quart de Poblet</b> | 16.347 | 16.759 | 17.267 | 17.640 | 17.352 | 17.916 |

Fuente: Instituto Autonómico de Estadística (CV)

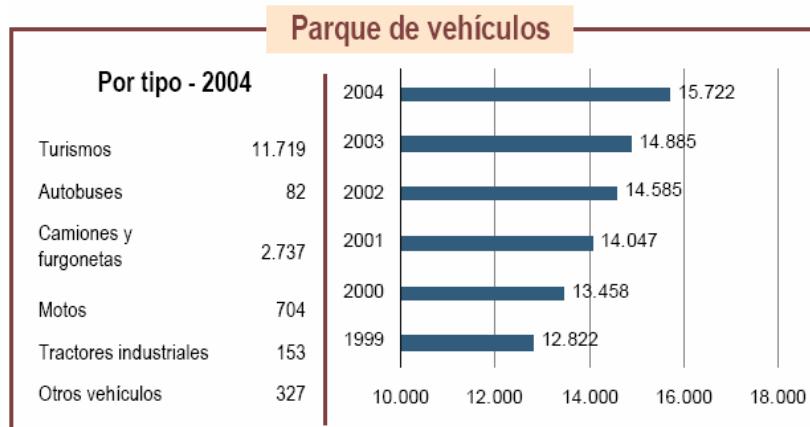


Fig. Parque de vehículos de Aldaia

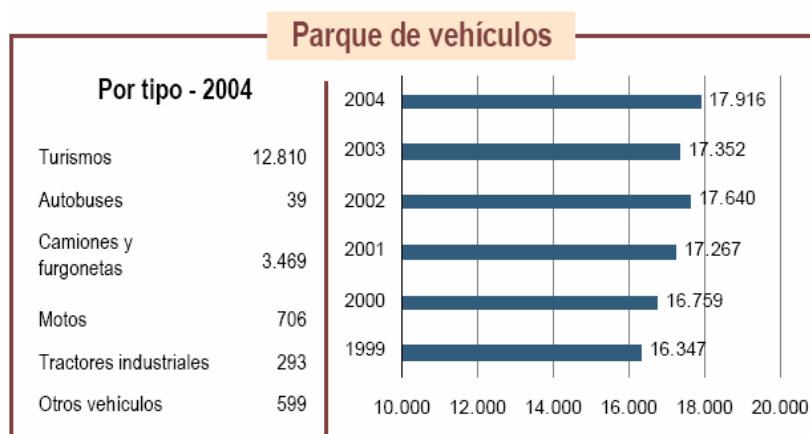


Fig. Parque de vehículos de Quart de Poblet

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 170 de 246 | FIRMAS          |

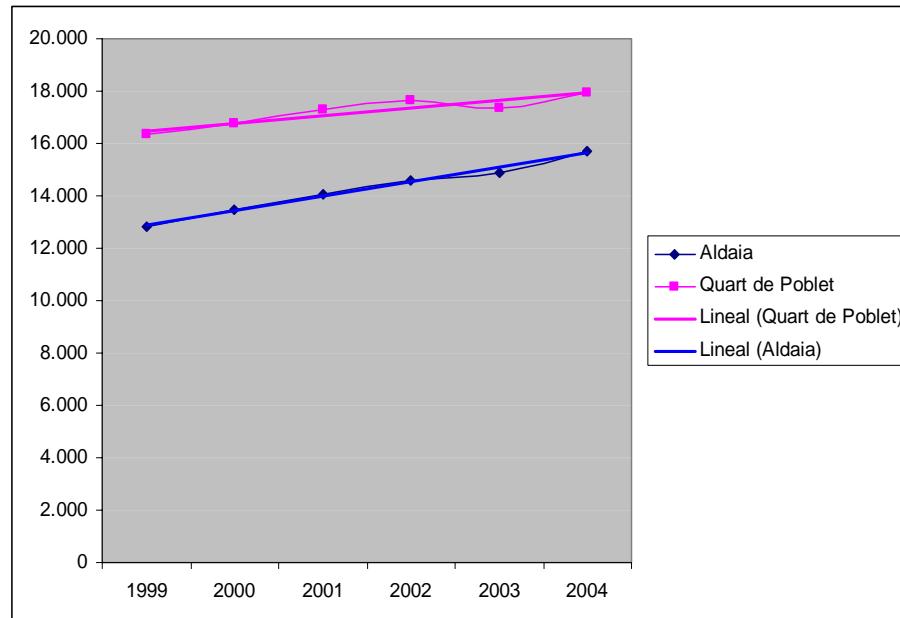


ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Se obtienen los factores de correlación lineal, para este concepto y para cada uno de los municipios, Aldaia y Quart de Poblet:



$$\beta_3 (\text{Aldaia}) = 15.722 / 12.822 = 1,226 \quad \text{--} \quad B_3 \text{ (5años)} = 1,188$$

$$\beta_3 (\text{Quart de Poblet}) = 17.916 / 16.347 = 1,096 \quad \text{--} \quad B_3 \text{ (5años)} = 1,080$$

De esta forma, realizando un análisis más exhaustivo y local particularizado para cada uno de los municipios se concluye emplear el Método de la generación de viajes, con la consideración del coeficiente  $L=1,15$  de influencia en el tráfico de grandes ciudades (en el caso b) de las rotundas R1, R7 y R8 influenciadas por el tráfico de ramales de autovía, caso a) para el resto de intersecciones). No se tiene en consideración  $\beta_2$  al no estimarse la recuperación de población activa como influyente en el tráfico.

#### Aldaia

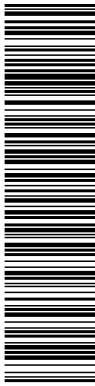
$$(a) IH_n = A \cdot L \cdot \beta_1 \cdot \beta_3 = A \cdot 1,00 \cdot 1,075 \cdot 1,188; \quad IH_n = A \cdot 1,277$$

$$(b) IH_n = A \cdot L \cdot \beta_1 \cdot \beta_3 = A \cdot 1,15 \cdot 1,075 \cdot 1,188; \quad IH_n = A \cdot 1,468$$

#### Quart de Poblet

$$(a) IH_n = A \cdot L \cdot \beta_1 \cdot \beta_3 = A \cdot 1,00 \cdot 0,975 \cdot 1,080; \quad IH_n = A \cdot 1,053$$

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 171 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



$$(b) IH_n = A \cdot L \cdot \beta_1 \cdot \beta_3 = A \cdot 1,15 \cdot 0,975 \cdot 1,080; \quad IH_n = A \cdot 1,211$$

Para obtener las matrices origen-destino futuras a cinco años en el caso de la red primaria se incrementará los vehículos de las matrices de cálculo actuales por medio de los coeficientes oportunos además del tráfico generado por las actuaciones previstas en el Plan Parcial Parque Empresarial.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### 2.1.1. Tráfico generado Sect. Urb. suelo industrial. Plan Parcial

Como se ha comentado existen 31 sectores urbanizables de suelo industrial previstos en el Plan Parcial y de ellos dependerá directamente la generación de viajes por el Parque Empresarial. Se han estudiado los tráficos que se generarían por número de oficios cada metro cuadrado de superficie de polígono industrial y por día.

Para ello, se han realizado dos estimaciones independientes con la oportuna comparación final entre ellas.

En primer lugar se ha hecho una estimación de estos viajes generados según datos estadísticos del público previsto de afluencia en el Parque Empresarial, en vehículos ligeros equivalentes por metro cuadrado de superficie y por día:

| ESTIMACIÓN ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y CÁLCULOS EMPLEADOS |             |                                    |                         |                 |                        |
|--|-------------|------------------------------------|-------------------------|-----------------|------------------------|
| USOS PREVISTOS                                       | PORCENTAJE  | SUPERFICIE TOTAL (M <sup>2</sup> ) | SUPERFICIE POR EMPLEADO | Nº DE EMPLEADOS | VLE/DÍA M <sup>2</sup> |
| LOGÍSTICA  | 50%         | 318.814,14                         | 300                     | 1.063           | 1/75                   |
| TALLERES   | 20%         | 127.525,65                         | 100                     | 1.275           | 1/25                   |
| RESTAURANTES   | 2%          | 12.752,57                          | 80                      | 159             | 1/20                   |
| HOTELES  | 3%          | 19.128,85                          | 250                     | 77              | 1/62                   |
| INDUSTRIA PRODUCTIVA                                 | 15%         | 95.644,24                          | 150                     | 638             | 1/38                   |
| OFICINAS; ADMINISTRACIÓN                             | 10%         | 63.762,83                          | 60                      | 1.063           | 1/15                   |
| <b>TOTAL (31 SECTORES URBANIZABLES)</b>              | <b>100%</b> | <b>1.191.674,38</b>                | -                       | <b>4.274</b>    | <b>1/70</b>            |

Teniendo en cuenta que al día se realizan 4 viajes de media por trabajador, uno de ida y otro de vuelta durante los dos períodos de afluencia, por lo que se puede considerar que la intensidad anterior corresponde a los dos sentidos.

En segundo lugar, existe la posibilidad fijándose en el tráfico actual de los polígonos industriales cercanos de estimar una distribución de la generación de

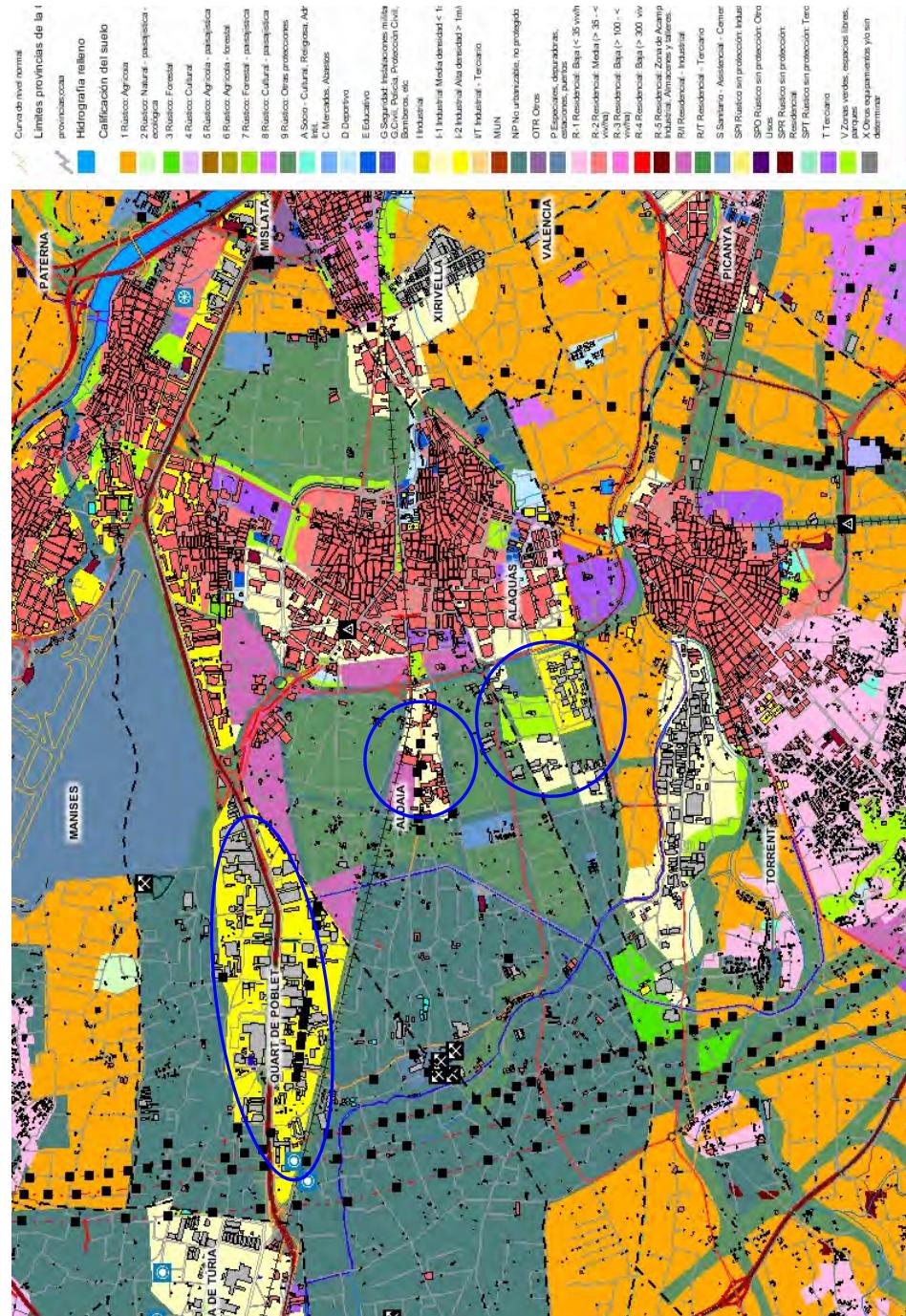
|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br><b>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE</b>                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br><b>Página 173 de 246</b> | FIRMAS          |



## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



viajes del futuro Parque empresarial. A continuación, se observa un detalle de la situación de ambos núcleos actuales de actividad industrial:





ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Las dos zonas industriales cercanas a la zona de estudio son por un lado el polígono industrial de Quart de Poblet (de alta intensidad) a ambos lados de la autovía A-3 y la zona industrial entre Aldaia y Alaquás (de media y alta intensidad) enclavada entre las autovías CV-33 y CV-36.

Considerando que el ramal A de la intersección I3, es el acceso de los vehículos a la primera zona industrial anexa desde la A-3 y que los ramales E de las rotondas R7 y R8, son los accesos de los vehículos a la segunda zona industrial anexa desde las CV-33 y CV-36; se obtiene:

| Ramal                   | Vía   | Superficie (ha) | Zona Industrial  | Tráfico (vle/h de cálculo) | Intensidad (vle/m <sup>2</sup> y día) |
|-------------------------|-------|-----------------|------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| Ramal A Intersección I3 | A-3   | 114,15          | Quart de Poblet  | 737                        | 1/155                                 |
| Ramal E Rotonda R7      | CV-36 | 56,73           | Aldaia y Alaquás | 273                        | 1/56                                  |
| Ramal E Rotonda R8      | CV-33 |                 |                  | 738                        |                                       |

Se opta por aplicar el valor intermedio, así como el más representativo, de intensidad generada por los visitantes/empleados previstos según actividades.

Con lo que para cada uno de los futuros sectores urbanizables de suelo industrial, que se convertirán en polígonos de actividad industrial representativa, obteniendo unas intensidades horarias (IH) generadas futuras de:

| Sector (nº) | Superficie (m <sup>2</sup> ) | Intensidad (vle/m <sup>2</sup> y día y 2 sentidos) | Tráfico (vle generados/día y 2 sentidos) | Tráfico (vle generados/h y 2 sentidos) |
|-------------|------------------------------|--|--|--|
| M1          | 15.780,58                    | 1/70   | 225                                      | 23                                     |
| M2          | 29.188,98                    | 1/70   | 417                                      | 42                                     |
| M3          | 12.845,29                    | 1/70   | 183                                      | 18                                     |
| M4          | 116.882,97                   | 1/70   | 1.669                                    | 167                                    |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



| Sector (nº) | Superficie (m2) | Intensidad (vle/ m2 y día y 2sentidos) | Tráfico (vle generados/día y 2 sentidos) | Tráfico (vle generados/h y 2 sentidos) |
|-------------|-----------------|--|--|--|
| M5          | 59.981,45       | 1/70                                   | 857                                      | 86                                     |
| M6          | 21.247,37       | 1/70                                   | 303                                      | 30                                     |
| M7          | 41.208,50       | 1/70                                   | 588                                      | 59                                     |
| M8          | 60.531,67       | 1/70                                   | 864                                      | 86                                     |
| M9          | 40.578,91       | 1/70                                   | 579                                      | 58                                     |
| M10         | 33.344,50       | 1/70                                   | 476                                      | 48                                     |
| M11         | 55.540,32       | 1/70                                   | 793                                      | 79                                     |
| M12         | 34.010,00       | 1/70                                   | 486                                      | 49                                     |
| M13         | 29.200,13       | 1/70                                   | 417                                      | 42                                     |
| M14         | 59.949,74       | 1/70                                   | 856                                      | 86                                     |
| M15         | 23.905,17       | 1/70                                   | 341                                      | 34                                     |
| M16         | 27.963,62       | 1/70                                   | 399                                      | 40                                     |
| M17         | 17.020,63       | 1/70                                   | 243                                      | 24                                     |
| M18         | 45.947,04       | 1/70                                   | 656                                      | 66                                     |
| M19         | 19.844,14       | 1/70                                   | 283                                      | 28                                     |
| M20         | 63.571,53       | 1/70                                   | 908                                      | 91                                     |
| M21         | 39.196,07       | 1/70                                   | 560                                      | 56                                     |
| M22         | 48.740,54       | 1/70                                   | 696                                      | 70                                     |
| M23         | 44.927,36       | 1/70                                   | 642                                      | 64                                     |
| M24         | 24.399,27       | 1/70                                   | 348                                      | 35                                     |
| M25         | 38.243,65       | 1/70                                   | 546                                      | 55                                     |
| M26         | 49.810,84       | 1/70                                   | 711                                      | 71                                     |
| M27         | 44.738,69       | 1/70                                   | 639                                      | 64                                     |
| M28         | 62.309,75       | 1/70                                   | 890                                      | 89                                     |
| M29         | 3.000,87        | 1/70                                   | 43                                       | 4                                      |
| M30         | 34.312,39       | 1/70                                   | 490                                      | 49                                     |
| M31         | 24.246,83       | 1/70                                   | 346                                      | 35                                     |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Considerando que, según el Plan Parcial, existirán tres accesos independientes: **norte** desde los pasos superior e inferior sobre línea de ferrocarril Cuenca-Valencia, **este** desde Corredor Industrial Subcomarcal y **sur** desde la CV-413.

**Acceso norte) adicional viajes de IH = 424 vle/hx2sentidos**

**Acceso este) adicional viajes de IH = 640 vle/hx2sentidos**

**Acceso sur) adicional viajes de IH = 682 vle/hx2sentidos**

De esta manera, se realizan tres hipótesis de reparto de tráfico: la primera (a) homogénea al 50-50% en todos sus sentidos, la segunda (b) al 30-70% (ó 60-20-20% en rotonda R1 y nueva intersección I2) en varios sentidos y por último (c) al 70-30% (ó 20-20-60% en rotonda R1 y nueva intersección I2) en los restantes sentidos. Finalmente se obtiene la siguiente distribución de los viajes generados en las intersecciones de estudio, para cada una de las hipótesis.

| Ramal                   | Hipótesis a)<br>Vle/hx2sentidos | Hipótesis b)<br>Vle/hx2sentidos | Hipótesis c)<br>Vle/hx2sentidos |
|-------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| A rotonda R1            | <b>424</b>                      | <b>424</b>                      | <b>424</b>                      |
| B rotonda R1            | 202                             | <b>363</b>                      | 121                             |
| C rotonda R1            | 320                             | <b>401</b>                      | 280                             |
| D rotonda R1            | 320                             | <b>401</b>                      | 280                             |
| E rotonda R1            | <b>50</b>                       | <b>50</b>                       | <b>50</b>                       |
| A nueva intersección I2 | <b>640</b>                      | <b>640</b>                      | <b>640</b>                      |
| B nueva intersección I2 | 202                             | 121                             | <b>363</b>                      |
| C nueva intersección I2 | <b>202</b>                      | 121                             | 121                             |
| D nueva intersección I2 | 202                             | <b>363</b>                      | 121                             |
| A rotonda I3            | -                               | -                               | -                               |
| B rotonda I3            | -                               | -                               | -                               |
| C rotonda I3            | -                               | -                               | -                               |
| D rotonda I3            | -                               | -                               | -                               |
| A rotonda I5            | -                               | -                               | -                               |
| B rotonda I5            | 330                             | <b>461</b>                      | 198                             |
| C rotonda I5            | -                               | -                               | -                               |
| D rotonda I5            | 330                             | <b>461</b>                      | 198                             |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



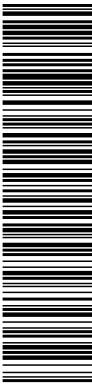
| Ramal        | Hipótesis a)<br>Vle/hx2sentidos | Hipótesis b)<br>Vle/hx2sentidos | Hipótesis c)<br>Vle/hx2sentidos |
|--------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| A rotonda I6 | -                               | -                               | -                               |
| B rotonda I6 | 330                             | 198                             | <b>461</b>                      |
| C rotonda I6 | -                               | -                               | -                               |
| D rotonda I6 | 330                             | 198                             | <b>461</b>                      |
| A rotonda R7 | -                               | -                               | -                               |
| B rotonda R7 | -                               | -                               | -                               |
| C rotonda R7 | -                               | -                               | -                               |
| D rotonda R7 | -                               | -                               | -                               |
| E rotonda R7 | 202                             | 121                             | <b>363</b>                      |
| A rotonda R8 | <b>202</b>                      | 121                             | 121                             |
| B rotonda R8 | -                               | -                               | -                               |
| C rotonda R8 | -                               | -                               | -                               |
| D rotonda R8 | -                               | -                               | -                               |
| E rotonda R8 | <b>202</b>                      | 121                             | 121                             |

Tal y como se deduce de la tabla anterior los principales movimientos se darán en la CV-413 y en el Corredor Industrial Subcomarcal, necesarios para el ordenamiento de la red primaria y la distribución, como viales colectores, de los viajes en la red pormenorizada del Parque Empresarial.

Además se observa que la mayor afección se producirá sobre el ramal de autovía de la CV-33, ya de por sí congestionada en ciertas puntas de tráfico en la situación actual. Esto será tratado en profundidad en los Estudios de viabilidad.

A continuación se adjunta el plano con la distribución del tráfico de los viajes generados por los sectores urbanizables de suelo industrial y según las hipótesis escogidas, valores expresados en IH (vle/h) para cada tramo.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 178 de 246 | FIRMAS          |

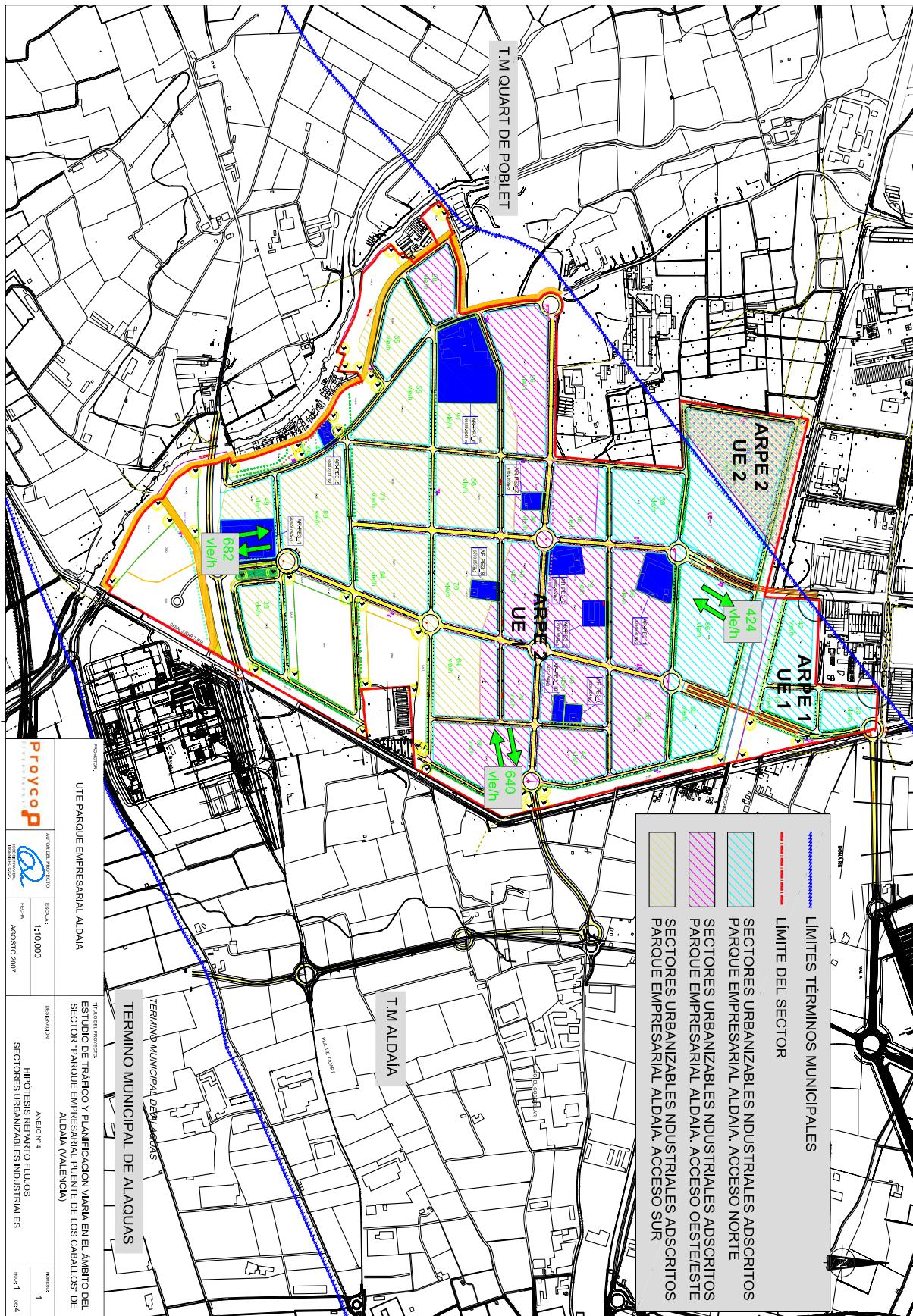


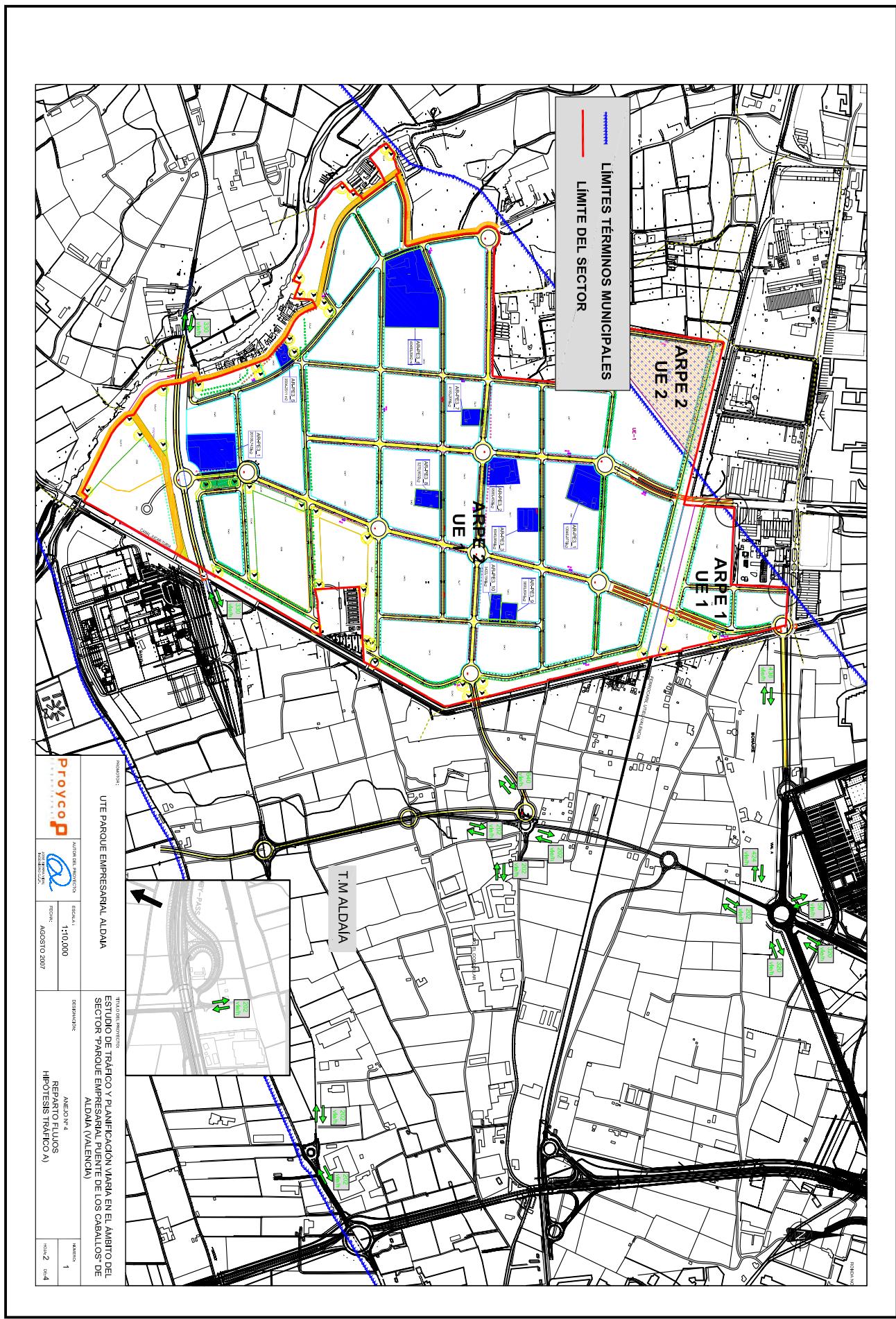
Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## APÉNDICE 1: PLANO DE HIPÓTESIS DE MOVIMIENTOS DE TRÁFICO GENERADOS POR SECTORES URBANIZABLES DE SUELO INDUSTRIAL

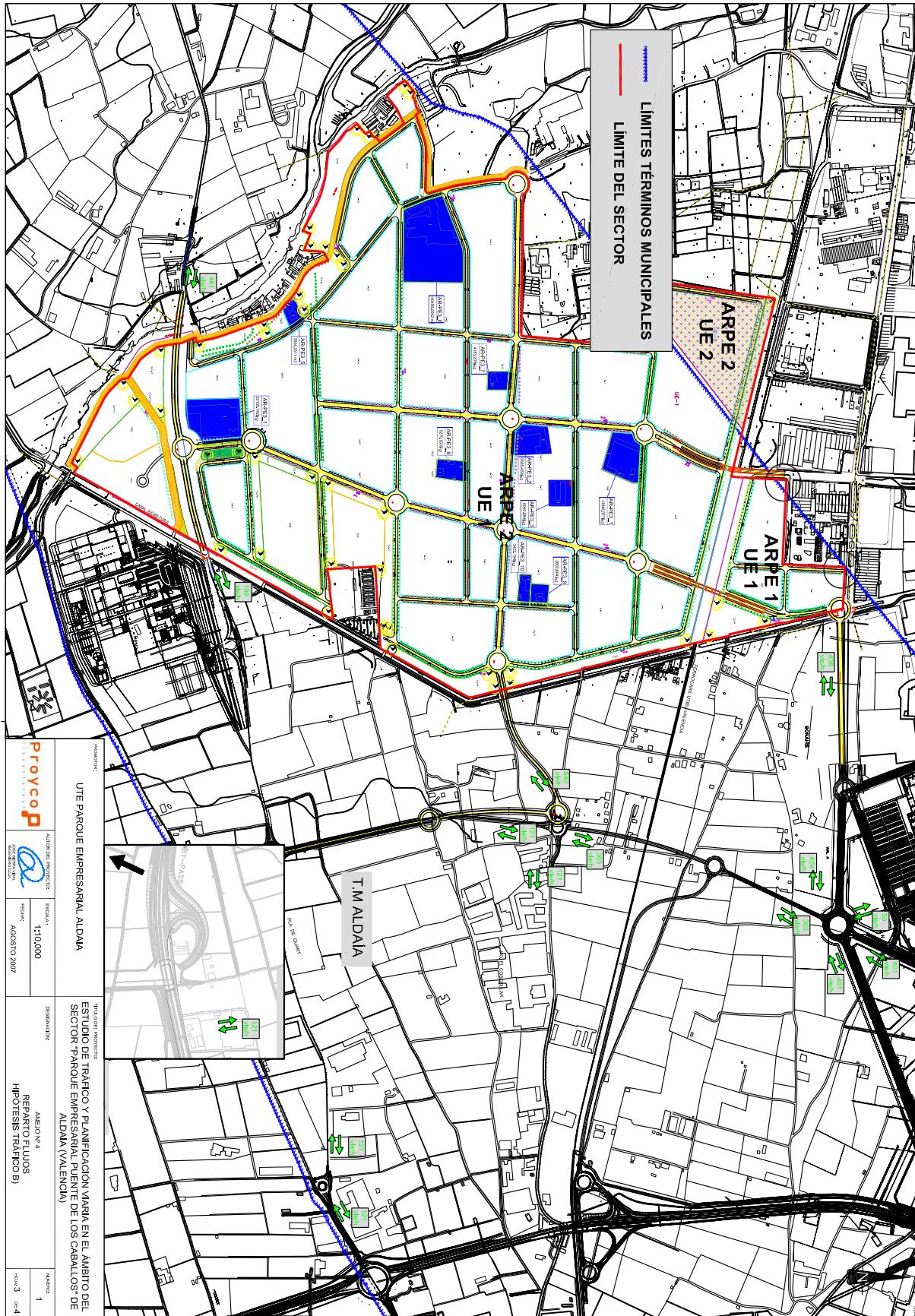




## OTROS DATOS

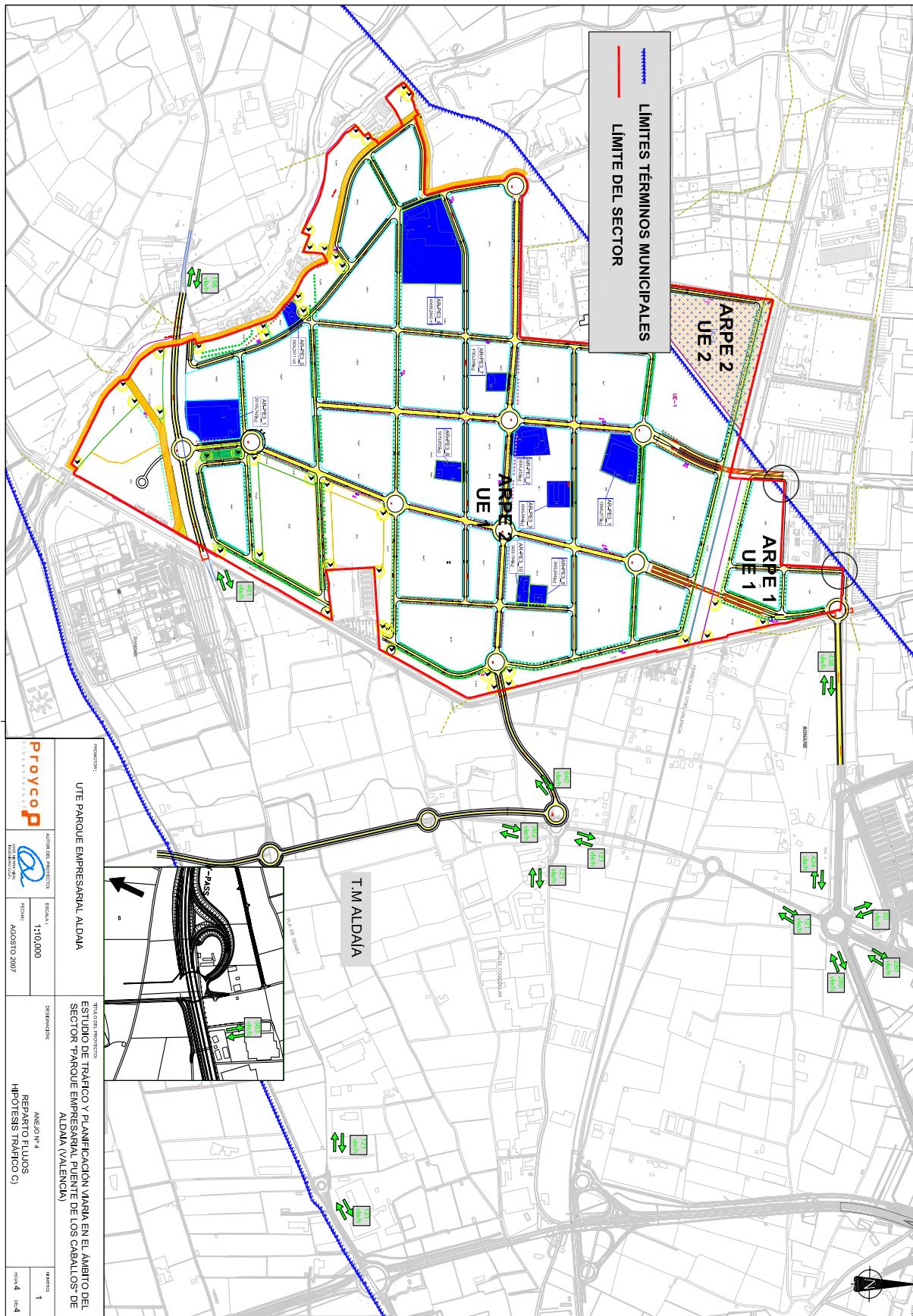
Código para validación: **OWGYI-CTM58-O9XGX**

Página 181 de 246





Puedes verificar la autenticidad de este documento, firmando en [www.uchile.cl/verificadoc](http://www.uchile.cl/verificadoc) el número de documento y tu clave de verificación. Una vez validada la firma electrónica de los documentos firmados en la plataforma web, <http://www.uchile.cl/verificadoc>, se generará un código de verificación que debes copiar y pegar en el campo correspondiente del formulario de alta de la persona beneficiaria.





ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Como resultado final se obtienen los valores totales de flujos de entrada y salida a cinco años con las actuaciones previstas en el Plan Parcial en los ramales de cada una de las intersecciones estudiadas de la red primaria, además se tendrá en cuenta el aumento de tráfico según el Método de los viajes generados.

Respecto a matrices origen y destino finales se dispone en cada celda el valor más desfavorable de la combinación de hipótesis respecto al reparto del tráfico según las entradas o según las salidas de cada una de las intersecciones.

Esto es, se incrementa el tráfico en cada una de las celdas según entrada y salida de las vías estudiadas, según los tráficos sombreados en la tabla anterior que son los tráficos más cargados para la combinación de flujos más desfavorable:

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL.  
ROTONDA R1**

|         |     | ORIGEN |     |     |     |  |
|---------|-----|--------|-----|-----|-----|--|
| DESTINO | A   | B      | C   | D   | E   |  |
|         | A   | B      | C   | D   | E   |  |
| A       | 0   | 0      | 468 | 598 | 0   |  |
| B       | 184 | 0      | 173 | 190 | 175 |  |
| C       | 588 | 166    | 41  | 0   | 150 |  |
| D       | 130 | 105    | 0   | 0   | 0   |  |
| E       | 14  | 202    | 328 | 300 | 20  |  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. ROTONDA R7**

|         |     | ORIGEN |     |   |     |  |
|---------|-----|--------|-----|---|-----|--|
| DESTINO | A   | B      | C   | D | E   |  |
|         | A   | B      | C   | D | E   |  |
| A       | 0   | 0      | 227 | 0 | 212 |  |
| B       | 66  | 0      | 0   | 0 | 21  |  |
| C       | 549 | 254    | 12  | 0 | 107 |  |
| D       | 0   | 84     | 350 | 0 | 93  |  |
| E       | 182 | 110    | 27  | 0 | 0   |  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. ROTONDA R8

| DESTINO | ORIGEN |     |     |   |     |
|---------|--------|-----|-----|---|-----|
|         | A      | B   | C   | D | E   |
| A       | 0      | 12  | 12  | 0 | 354 |
| B       | 0      | 0   | 0   | 0 | 125 |
| C       | 12     | 0   | 0   | 0 | 137 |
| D       | 0      | 12  | 113 | 0 | 54  |
| E       | 292    | 209 | 0   | 0 | 57  |

### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. INTERSECCIÓN I2

| DESTINO | ORIGEN |    |     |
|---------|--------|----|-----|
|         | A      | B  | C   |
| A       | 0      | 81 | 445 |
| B       | 26     | 0  | 78  |
| C       | 388    | 93 | 0   |

### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. INTERSECCIÓN I3

| DESTINO | ORIGEN |    |    |   |
|---------|--------|----|----|---|
|         | A      | B  | C  | D |
| A       | 0      | 77 | 69 | 0 |
| B       | 0      | 0  | 0  | 0 |
| C       | 180    | 69 | 0  | 0 |
| D       | 568    | 59 | 69 | 0 |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. INTERSECCIÓN 14

|         |     | ORIGEN |    |     |    |
|---------|-----|--------|----|-----|----|
| DESTINO | A   | B      | C  | D   |    |
|         | A   | 0      | 13 | 141 | 21 |
| B       | 0   | 0      | 0  | 0   |    |
| C       | 176 | 0      | 0  | 0   |    |
| D       | 0   | 0      | 0  | 0   |    |

### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. INTERSECCIÓN 15

|         |    | ORIGEN |    |     |    |
|---------|----|--------|----|-----|----|
| DESTINO | A  | B      | C  | D   |    |
|         | A  | 0      | 18 | 0   | 26 |
| B       | 47 | 0      | 0  | 402 |    |
| C       | 16 | 0      | 0  | 0   |    |
| D       | 21 | 260    | 8  | 0   |    |

### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. INTERSECCIÓN 16

|         |    | ORIGEN |    |     |    |
|---------|----|--------|----|-----|----|
| DESTINO | A  | B      | C  | D   |    |
|         | A  | 0      | 21 | 13  | 60 |
| B       | 75 | 0      | 0  | 407 |    |
| C       | 0  | 0      | 0  | 0   |    |
| D       | 34 | 349    | 13 | 0   |    |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS PARQUE EMPRESARIAL. ROTONDA ACCESO OESTE CV-413 DESDE CV-36

|         |   | ORIGEN |     |     |   |
|---------|---|--------|-----|-----|---|
| DESTINO |   | A      | B   | C   | D |
| A       | 0 | 0      | 0   | 0   |   |
| B       | 0 | 0      | 0   | 231 |   |
| C       | 0 | 0      | 0   | 461 |   |
| D       | 0 | 231    | 461 | 0   |   |

Una vez elaboradas estas matrices, se estudiarán las capacidades de entrada de los ramales de cada intersección, según los métodos empleados en los anejos anteriores.

#### 2.2. Capacidad rotondas

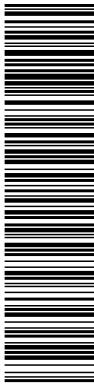
El procedimiento de cálculo utilizado es el mismo que el especificado en el anexo de la situación actual. Se han calculado las capacidades de las rotundas por el método inglés (TRRL) y por el francés (CETUR), y las de las intersecciones con prioridad de paso por el método de la teoría de las colas.

A continuación se incluye la comparación de la capacidad de cada entrada o acceso con el tráfico futuro previsto para ese mismo acceso teniendo en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial, en vehículos ligeros equivalentes:

- Método TRRL.

#### ROTONDA R1

| ENTRADA | Qc   | Qe          | IH          |
|---------|------|-------------|-------------|
| A       | 750  | <b>1884</b> | <b>916</b>  |
| B       | 943  | <b>1815</b> | <b>473</b>  |
| C       | 472  | <b>1747</b> | <b>1010</b> |
| D       | 1246 | <b>1378</b> | <b>1088</b> |
| E       | 1470 | <b>245</b>  | <b>346</b>  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA R7

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 233 | <b>1146</b> | <b>797</b> |
| B       | 944 | <b>707</b>  | <b>448</b> |
| C       | 469 | <b>1022</b> | <b>615</b> |
| D       | -   | -           | -          |
| E       | 239 | <b>1109</b> | <b>434</b> |

### ROTONDA R8

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 373 | <b>1137</b> | <b>304</b> |
| B       | 552 | <b>721</b>  | <b>233</b> |
| C       | 636 | <b>961</b>  | <b>125</b> |
| D       | -   | -           | -          |
| E       | 24  | <b>1079</b> | <b>558</b> |

Método CETUR.

### ROTONDA R1

| ENTRADA | Qc   | Qs   | Qe         | IH          |
|---------|------|------|------------|-------------|
| A       | 750  | 1066 | <b>698</b> | <b>916</b>  |
| B       | 943  | 722  | <b>593</b> | <b>473</b>  |
| C       | 472  | 945  | <b>949</b> | <b>1010</b> |
| D       | 1246 | 235  | <b>422</b> | <b>1088</b> |
| E       | 1470 | 865  | <b>131</b> | <b>346</b>  |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA R7

| ENTRADA | Qc  | Qs  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-----|-------------|------------|
| A       | 233 | 439 | <b>1232</b> | <b>797</b> |
| B       | 944 | 87  | <b>699</b>  | <b>448</b> |
| C       | 469 | 923 | <b>955</b>  | <b>615</b> |
| D       | -   | -   | -           | -          |
| E       | 239 | 319 | <b>1248</b> | <b>434</b> |

### ROTONDA R8

| ENTRADA | Qc  | Qs  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-----|-------------|------------|
| A       | 373 | 377 | <b>1126</b> | <b>304</b> |
| B       | 552 | 125 | <b>1019</b> | <b>233</b> |
| C       | 636 | 149 | <b>946</b>  | <b>125</b> |
| D       | -   | -   | -           | -          |
| E       | 24  | 558 | <b>1387</b> | <b>558</b> |

TABLAS. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LA ROTONDA.  
MÉTODO CETUR.

- Método de la TEORÍA DE LAS COLAS en intersecciones prioridad de paso.

### INTERSECCIÓN I5

| ACCESO | Icrít | Qe  | IH | Diferencia |
|--------|-------|-----|----|------------|
| A      | 8     | 204 | 83 | 121        |
| A      | 9     | 178 | 83 | 95         |
| C      | 8     | 204 | 8  | 196        |
| C      | 9     | 178 | 8  | 170        |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## INTERSECCIÓN I2

| ACCESO   | Icrít | Qe  | IH  | Diferencia |
|----------|-------|-----|-----|------------|
| B (STOP) | 8     | 212 | 205 | 7          |
| B (STOP) | 9     | 160 | 205 | -45        |
| C (CEDA) | 8     | 212 | 138 | 74         |
| C (CEDA) | 9     | 160 | 138 | 22         |

## INTERSECCIÓN I3

| ACCESO   | Icrít | Qe  | IH  | Diferencia |
|----------|-------|-----|-----|------------|
| B (STOP) | 8     | 340 | 523 | -183       |
| B (STOP) | 9     | 280 | 523 | -243       |

### 2.3. Análisis de resultados.

Como se puede apreciar en ambos métodos empleados en las rotundas, TRRL y CETUR, los valores de las intensidades horarias futuras a cinco años de prognosis teniendo en consideración las actuaciones del Parque Empresarial, son para las rotundas R7, R8 y futura rotonda de acceso oeste desde CV-36 a CV-413, inferiores a las capacidades en las entradas respectivas.

Sin embargo en la rotonda R1, fijándonos en el método inglés TRRL (más ajustado a la geometría) algunos de sus ramales se encuentran próximos a la saturación y según el método francés CETUR, sus ramales A y D se ven afectados por el intenso tráfico que les llega del propio ramal en cuestión. El estado futuro de la rotonda R1 se estudia más en profundidad a continuación.

La futura rotonda de acceso oeste desde la CV-36 hacia la CV-413, se considerará de funcionamiento óptimo puesto en servicio el Parque Empresarial, ya que el ramal cuya capacidad estará más cercana a su intensidad será el ramal D y será del orden del doble.

La intersección I5, contiene valores de diferencia entre capacidad e intensidad entorno a 100, por lo que se prevé que el actual acceso a la CV-413, desde el Camí de Torrent, sea suficiente.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 190 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Respecto a las intersecciones I2 y I3 se observa que se está en un rango de diferencia entre capacidad del acceso no prioritario e intensidad que llega por ese acceso de resultados negativos o entorno a cero, por lo que, en ambos casos se producirán demoras y colas en las entradas no prioritarias. Según las recomendaciones de la publicación "Elementos de ingeniería de tráfico", se puede concluir que:

#### *Intersección I2*

- Según está estructurado el Corredor Industrial Subcomarcal, esta intersección será convertida en una rotonda de 4 ramales que materializará el acceso este, al Parque empresarial y que regulará el tráfico del propio vial colector.

Si no se realizara tal adecuación de la intersección, en el ramal de entrada C con stop, se producirían larguísimas colas debido al intenso flujo principal prioritario del ramal A. La capacidad de la futura rotonda se estudia a continuación.

#### *Intersección I3*

- Esta intersección se encuentra en la actualidad muy cerca de su saturación y dicha intersección no se encuentra definida en el Plan Parcial, apartándose del alcance de este estudio ya afecta al tráfico de la autovía estatal A-3.

Es por ello que el tráfico del acceso norte al Parque Empresarial se llevará íntegramente por la rotonda R1 del Centro Comercial Bonaire, sin afección alguna a la autovía A-3.

#### 2.3.1. Estudio Nueva Rotonda CV-413 y Corredor Industrial Subcomarcal

Por lo que respecta a la nueva rotonda prevista en el Concierto previo que, materializará el futuro entronque entre la CV-413 y el Corredor Industrial Subcomarcal a continuación se comprueba su capacidad.

Para ello se tiene en consideración sus características geométricas propuestas en el Concierto Previo y el tráfico más desfavorable previsto en su matriz origen y destino:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. NUEVA ROTONDA CV-413 Y CORREDOR INDUSTRIAL SUBCOMARCAL

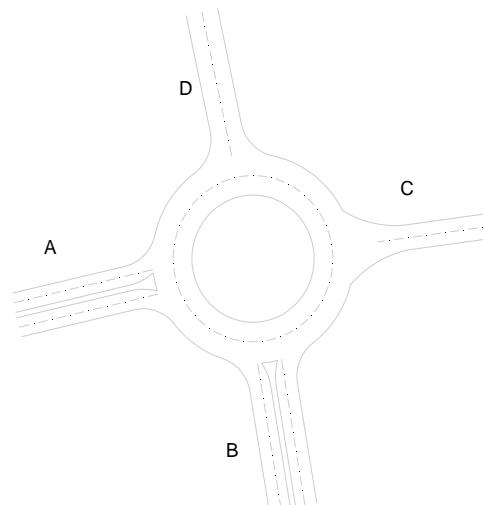
|         |     | ORIGEN |     |     |  |
|---------|-----|--------|-----|-----|--|
| DESTINO | A   | B      | C   | D   |  |
| A       | 0   | 142    | 354 | 12  |  |
| B       | 12  | 0      | 0   | 138 |  |
| C       | 292 | 0      | 0   | 138 |  |
| D       | 0   | 130    | 0   | 0   |  |

Se realiza el estudio de los parámetros geométricos para el método de capacidades en rotundas de TRRL explicado anteriormente:

### NUEVA ROTONDA CV-413 Y CORREDOR INDUSTRIAL SUBCOMARCAL

| ENTRADA | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A       | 5,5   | 36    | 15    | 46    | 7     | 9     |
| B       | 5,5   | 33    | 15    | 46    | 7     | 9     |
| C       | 6,5   | 42    | 30    | 46    | 3,5   | 6     |
| D       | 6,5   | 45    | 15    | 46    | 3,5   | 6     |

ROTONDA CV-413 Y CORREDOR INDUSTRIAL SUBCOMARCAL





ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Sustituyendo éstos en el calibrado de las constantes se obtiene:

#### NUEVA ROTONDA CV-413 Y CORREDOR INDUSTRIAL SUBCOMARCAL

| ENTRADA  | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| <b>A</b> | 0,963 | 2401,084 | 0,814 | 1,500 | 7,924 | 0,582 | 8,3153E- |
| <b>B</b> | 0,973 | 2401,084 | 0,814 | 1,500 | 7,924 | 0,582 | 8,3153E- |
| <b>C</b> | 0,975 | 1400,069 | 0,606 | 1,500 | 4,621 | 0,615 | 8,3153E- |
| <b>D</b> | 0,932 | 1400,069 | 0,606 | 1,500 | 4,621 | 0,615 | 8,3153E- |

Con lo que se obtienen las siguientes capacidades en intensidades horarias en cada uno de los accesos:

#### NUEVA ROTONDA CV-413 Y CORREDOR INDUSTRIAL SUBCOMARCAL

| ENTRADA  | Qc  | Qe          | IH         |
|----------|-----|-------------|------------|
| <b>A</b> | 276 | <b>2096</b> | <b>304</b> |
| <b>B</b> | 430 | <b>1996</b> | <b>272</b> |
| <b>C</b> | 272 | <b>1204</b> | <b>354</b> |
| <b>D</b> | 496 | <b>1024</b> | <b>288</b> |

*TABLA. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LA ROTONDA. MÉTODO TRRL.*

Por lo que se considera que la rotonda diseñada en el futuro entronque del Corredor Industrial Subcomarcal con la CV-413, cumplirá las condiciones de absorción del tráfico sobradamente.

#### 2.3.2. Estudio Nueva rotonda Acceso Oeste CV-413 desde CV-36

En el caso de la nueva rotonda Oeste CV-413 desde la CV-36, se realiza el estudio de los parámetros geométricos para el método de capacidades en rotondas de TRRL explicado anteriormente:



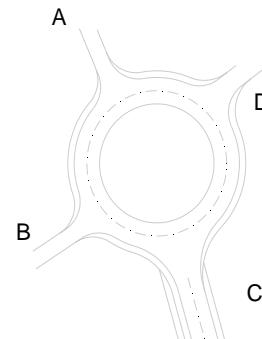
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### NUEVA ROTONDA ACCESO OESTE CV-413 DESDE CV-36

| ENTRADA  | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>A</b> | 5,5   | 45    | 10    | 36    | 2,5   | 4,5   |
| <b>B</b> | 5,5   | 44    | 10    | 36    | 2,5   | 4,5   |
| <b>C</b> | 5,5   | 39    | 20    | 36    | 4     | 6     |
| <b>D</b> | 5,5   | 39    | 10    | 36    | 2,5   | 4,5   |

### ROTONDA ACCESO CV-413 DESDE CV-36

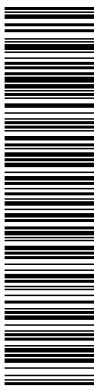


Sustituyendo éstos en el calibrado de las constantes se obtiene:

### NUEVA ROTONDA ACCESO OESTE CV-413 DESDE CV-36

| ENTRADA  | K     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| <b>A</b> | 0,899 | 1037,584 | 0,531 | 1,500 | 3,424 | 0,582 | 3,78E-12 |
| <b>B</b> | 0,903 | 1037,584 | 0,531 | 1,500 | 3,424 | 0,582 | 3,78E-12 |
| <b>C</b> | 0,969 | 1492,084 | 0,625 | 1,500 | 4,924 | 0,582 | 3,78E-12 |
| <b>D</b> | 0,920 | 1037,584 | 0,531 | 1,500 | 3,424 | 0,582 | 3,78E-12 |

Con lo que se obtienen las siguientes capacidades en intensidades horarias en cada uno de los accesos:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



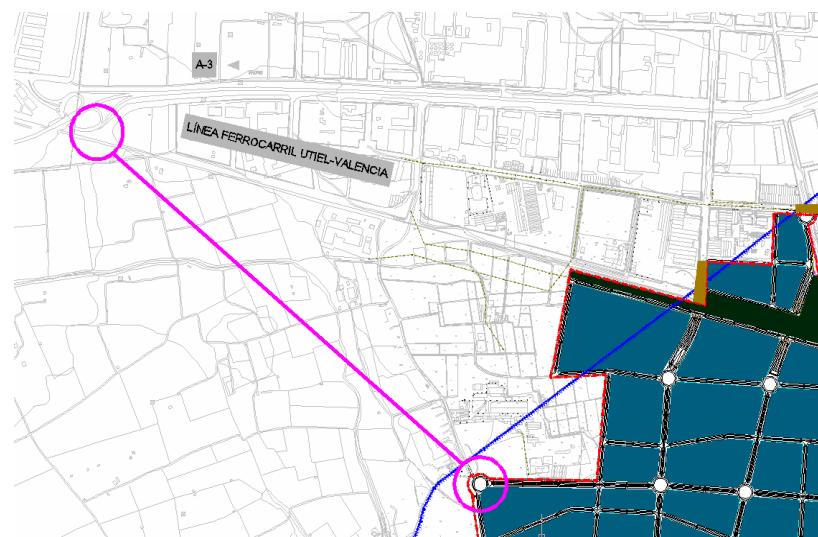
### NUEVA ROTONDA ACCESO OESTE CV-413 DESDE CV-36

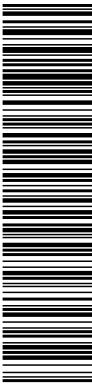
| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 692 | <b>603</b>  | 0          |
| B       | 461 | <b>716</b>  | <b>231</b> |
| C       | 231 | <b>1306</b> | <b>461</b> |
| D       | 0   | <b>954</b>  | <b>692</b> |

TABLAS. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LA ROTONDA. MÉTODO TRRL.

#### 2.3.3. Estudio Rotonda futuro acceso norte desde A-3

Como medida futura en la red primaria del que afecta al sector del Parque Empresarial, se tendrá la previsión de su futura conexión con acceso noroeste desde la autovía A-3. De esta forma se permitirá la futura conexión del Parque Empresarial con la autovía A-3.





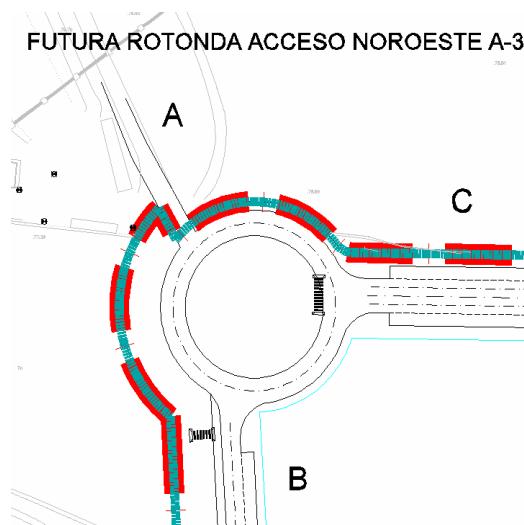
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Para ello se prevé tal y como lo hace el Concierto Previo una rotonda de acceso, cuyas características geométricas son las siguientes:

**ROTONDA FUTURO ACCESO NOROESTE A-3**

| ENTRADA  | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>A</b> | 5,5   | 41    | 12    | 59    | 3,5   | 5     |
| <b>B</b> | 6,5   | 40    | 12    | 59    | 3,5   | 5,5   |
| <b>C</b> | 6,5   | 36    | 12    | 59    | 6     | 8,5   |



Sustituyendo éstos en el calibrado de las constantes se obtiene:

**ROTONDA FUTURO ACCESO NOROESTE A-3**

| ENTRADA  | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M          |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|------------|
| <b>A</b> | 0,929 | 1303,194 | 0,579 | 1,482 | 4,301 | 0,436 | 0,03678794 |
| <b>B</b> | 0,933 | 1365,849 | 0,592 | 1,482 | 4,508 | 0,492 | 0,03678794 |
| <b>C</b> | 0,947 | 2157,569 | 0,755 | 1,482 | 7,121 | 0,615 | 0,03678794 |

Con lo que se obtienen las siguientes capacidades en intensidades horarias en cada uno de los accesos, considerando una intensidad de tráfico de entrada y salida repartida en sus ramales igual a las del acceso este estudiado para el



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Parque Empresarial (605 vle/hx2sentidos) y según la siguiente matriz origen-destino:

#### **MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL.**

#### **ROTONDA FUTURO ACCESO NOROESTE A-3**

| DESTINO | ORIGEN |     |     |
|---------|--------|-----|-----|
|         | A      | B   | C   |
| A       | 0      | 152 | 303 |
| B       | 152    | 0   | 152 |
| C       | 303    | 152 | 0   |

#### **ROTONDA FUTURO ACCESO NOROESTE A-3**

| ENTRADA | Qc  | Qe   | IH  |
|---------|-----|------|-----|
| A       | 152 | 1129 | 455 |
| B       | 303 | 1107 | 304 |
| C       | 152 | 1934 | 455 |

#### **TABLAS. CAPACIDAD DE LA ENTRADA DE LA ROTONDA. MÉTODO TRRL.**

Por lo que, la rotonda prevista en el Concierto Previo del Parque Empresarial será de dimensiones suficientes para absorber el futuro tráfico de acceso al sector desde la autovía A-3, una vez se realice el futuro entronque con esta.

#### **2.3.4. Estudio Rotonda R1**

La experiencia internacional ha servido para comprobar la eficacia de las rotondas en las intersecciones entre una carretera o vía de circunvalación y los accesos a una población, centro de ocio, etc, es decir zona de afluencia masiva de población o público. Actúa por tanto, en nuestro caso como distribuidor de salida y entrada hacia una autovía, como punto final de una carretera de la red urbana, como acceso a centro de ocio, población o zona industrial.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Los anteriores resultados de congestión de los ramales A, D y E, se basan en los flujos más cargados de cada una de las tres hipótesis estudiadas, en concreto en la hipótesis B, y según el método francés CETUR. Sin embargo según el método inglés TRRL, basado en parámetros geométricos, las capacidades son mayores a las intensidades que se tienen en todos los ramales a excepción del ramal E de acceso directo al centro comercial Donaire.

Es por ello, que se justifica la idoneidad de la actual rotonda R1, para absorber el tráfico futuro generado por el Parque Empresarial.

#### 2.3.5. Nueva Intersección I2

El método empleado para el dimensionamiento de la futura rotonda será el Método Inglés (TRRL), ya que en el se incluyen los parámetros geométricos con gran detalle para el cálculo de la nueva rotonda.

Según este método, explicado en el anexo nº 2 de Situación actual, se estiman los valores de las intensidades de giro interior del anillo a partir de las intensidades futuras estimadas en cada ramal. Los flujos de la matriz origen-destino combinando las hipótesis más desfavorables son, como se indicó anteriormente:

#### **MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL. ROTONDA NUEVA INTERSECCIÓN I2**

|         |     | ORIGEN |     |     |     |
|---------|-----|--------|-----|-----|-----|
|         |     | A      | B   | C   | D   |
| DESTINO | A   | 0      | 182 | 142 | 257 |
|         | B   | 182    | 0   | 0   | 78  |
| C       | 87  | 0      | 0   | 0   |     |
| D       | 200 | 93     | 0   | 0   |     |

A continuación, se obtiene calibrado de las constantes para cada uno de los ramales a partir de los datos geométricos de los mismos:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA NUEVA I2

| ENTRADA  | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>A</b> | 5,5   | 45    | 13,16 | 47    | 3,5   | 6     |
| <b>B</b> | 5,5   | 54    | 10    | 47    | 4     | 6,5   |
| <b>C</b> | 6,5   | 38    | 19,5  | 47    | 3,5   | 5,5   |
| <b>D</b> | 4,5   | 47    | 6,12  | 47    | 3     | 4,5   |

Sustituyendo éstos en el calibrado de las constantes se obtiene:

### ROTONDA NUEVA I2

| ENTRADA  | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| <b>A</b> | 0,923 | 1369,111 | 0,600 | 1,500 | 4,519 | 0,727 | 2,26E-07 |
| <b>B</b> | 0,868 | 1520,611 | 0,631 | 1,500 | 5,019 | 0,727 | 2,26E-07 |
| <b>C</b> | 0,971 | 1365,849 | 0,599 | 1,500 | 4,508 | 0,492 | 2,26E-07 |
| <b>D</b> | 0,830 | 1128,919 | 0,550 | 1,500 | 3,726 | 0,533 | 2,26E-07 |

Según el método ya explicado y una vez conocidos estos valores, la fórmula inicial proporciona según el caso la capacidad de entrada Qei. De esta forma, que se conocerán las posibles debilidades de la futura rotonda, incluso la modificación de la geometría inicial planteada:

$$Q_e = k(F - f_c * Q_c)$$

### ROTONDA NUEVA I2

| ENTRADA  | Qc  | Qe          | IH         |
|----------|-----|-------------|------------|
| <b>A</b> | 78  | <b>1220</b> | <b>469</b> |
| <b>B</b> | 287 | <b>1162</b> | <b>275</b> |
| <b>C</b> | 475 | <b>1050</b> | <b>142</b> |
| <b>D</b> | 324 | <b>789</b>  | <b>335</b> |

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 199 de 246 | FIRMAS          |

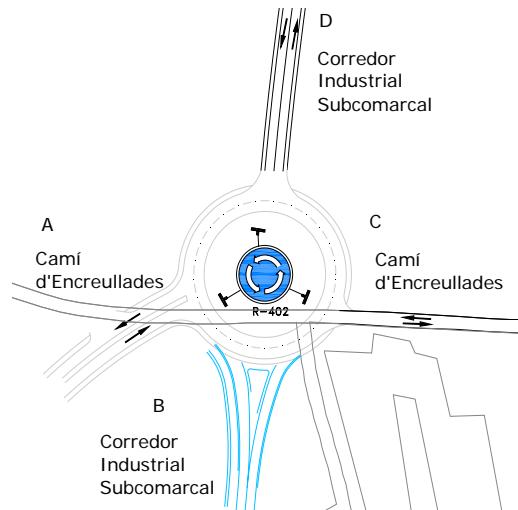


ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



En conclusión se obtiene, que la rotonda propuesta en el Plan Parcial, de diámetro interior 47 metros, 4 ramales y características geométricas descritas absorberá en todos sus ramales de forma eficaz el tráfico futuro previsto en este estudio.



En resumen, en cuanto a intersecciones se tiene un punto conflictivo respecto a la absorción del tráfico teniendo en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial. Dicho punto es la actual intersección I2, vertebradora del futuro tráfico procedente del acceso este del parque y su distribución entre las vías del Corredor Industrial Subcomarcal y del Camí d'Encreuillades.

Estudiada la capacidad de la nueva rotonda propuesta en el Plan Parcial que sustituya a la actual intersección I2, se concluye que es capaz de absorber el tráfico futuro generado por el Parque Empresarial.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### 3. ESTUDIO DE LAS CARRETERAS DE LA RED PRIMARIA

#### 3.1. IMD e IH futuras de cálculo

A partir de las matrices origen y destino desarrolladas en el apartado 2.1 de este anexo, las cuales nos proporcionan las intensidades más desfavorables en vle/h futuros en todas las direcciones de rotondas e intersecciones, se calculan las IH(vle/hx2sentidos) que se obtendrán en las vías de estudio. De forma que estos valores son los mayores (más desfavorables) de los totales de entrada y salida de los ramales. Estos serán los valores que se utilizarán para el cálculo de los niveles de servicio de cada vía:

CV-413 (ctra. del Plà de Quart):

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal B, I5 | 726                     |
| Ramal D, I5 | 716                     |
| Ramal B, I6 | 852                     |
| Ramal D, I6 | 862                     |
| Ramal A, R8 | 681                     |
| Ramal E, R8 | <b>1.285</b>            |

Camí de Torrent:

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal A, I4 | <b>352</b>              |
| Ramal C, I4 | 317                     |
| Ramal A, I5 | 127                     |
| Ramal C, I5 | 24                      |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Corredor Industrial Subcomarcal:

| ZONA        | IH<br>(vle/hx2sentidos) |
|-------------|-------------------------|
| Ramal B, R1 | <b>1.195</b>            |
| Ramal C, I2 | 1.004                   |
| Ramal B, I2 | 535                     |

### 3.2. Capacidades de vías

Las capacidades futuras de las vías se adoptan las mismas que las actuales, y en el caso de la CV-413 se tendrá en cuenta su ampliación a calzada única desdoblada de 19 metros de anchura total, con dos carriles por sentido en el tramo y sus tramos en los que se mantendrá provisional o definitivamente su sección simple 7/10.

Por lo tanto se tendrá en el caso de:

- Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal capacidades iguales a las actuales, procurando la continuidad de éste último hasta la CV-36.
- CV-413, se calcula su capacidad futura en función del tramo de calzada simple o desdoblada.

Para ello teniendo en cuenta los valores de capacidades de vías calculados en el anexo nº 2 de situación actual, calculamos además la capacidad del tramo desdoblado de la CV-413 mediante el método de calzadas multicarril, su fórmula en la que se introduce los factores de corrección es:

$$C \text{ (veh/horaxsentido)} = 2000 \cdot N \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{vp} \cdot f_c \cdot f_E$$

Siendo:

N: número de carriles por calzada.

f<sub>a</sub>: factor que tiene en cuenta el efecto de la anchura de los carriles (Tabla 1).



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



$f_o$ : factor que tiene en cuenta el efecto de obstáculos laterales a izquierda y derecha de la calzada (Tabla 2).

$f_{vp}$ : factor que tiene en cuenta la capacidad real del tráfico, y cuyo valor es:

$$f_{VP} = \frac{100}{100 - Pb - Pc - Pr + Eb * Pb + Ec * Pd + Er * Pr}$$

con:

Pb: porcentaje de autobuses.

Eb: equivalente de autobuses. (Tabla 3)

Pc: porcentaje de camiones.

Ec: equivalente de camiones. (Tabla 3)

Pr: porcentaje de vehículos de recreo.

Er: eq. de vehículos de recreo. (Tabla 3)

$f_c$ : factor que tiene en cuenta la experiencia de los conductores (1,0 en caso de conductores habituados, 0,75 a 0,90 en caso de conductores no habituados).

$f_E$ : factor de ajuste para considerar el desarrollo del entorno y tipo de carretera multicarril (Tabla 4).

Tabla 1

| FACTOR DE CORRECCIÓN POR ANCHURA DE LOS CARRILES EN CARRETERA MULTICARRIL |                            |                            |                            |                            |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Anchura de carril (m)   | 4 carriles                 |                            | 6 o más carriles           |                            |
|   | Con separación de sentidos | Sin separación de sentidos | Con separación de sentidos | Sin separación de sentidos |
| ≥3,60   | 1,00                       | 1,00                       | 1,00                       | 1,00                       |
| 3,30  | 0,97                       | 0,95                       | 0,96                       | 0,95                       |
| 3,00  | 0,91                       | 0,89                       | 0,89                       | 0,89                       |
| 2,70  | 0,81                       | 0,77                       | 0,78                       | 0,77                       |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Tabla 2

| FACTOR DE CORRECCIÓN POR OBSTÁCULOS LATERALES EN CARRETERAS MULTICARRIL |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|
| Distancia al borde de calzada (m)                                       | 4 carriles                              |  | 6 o más carriles                        |  |
|   | Obstáculos a un solo lado de la calzada | Obstáculos a ambos lados de la calzada | Obstáculos a un solo lado de la calzada | Obstáculos a ambos lados de la calzada |
| ≥1,80   | 1,00                                    | 1,00                                   | 1,00                                    | 1,00                                   |
| 1,20  | 0,99                                    | 0,98                                   | 0,99                                    | 0,98                                   |
| 0,60  | 0,96                                    | 0,94                                   | 0,97                                    | 0,96                                   |
| 0,00  | 0,89                                    | 0,81                                   | 0,94                                    | 0,91                                   |

Tabla 3

| FACTORES MEDIOS DE EQUIVALENCIA DE CAMIONES Y AUTOBUSES EN CARRETERAS MULTICARRIL |                 |          |           |
|---|-----------------|----------|-----------|
| Tipo de vehículo  | TIPO DE TERRENO |          |           |
|   | Llano           | Ondulado | Montañoso |
| Camiones, Ec  | 1,7             | 4,0      | 8,0       |
| Autobuses, Eb   | 1,5             | 3,0      | 5,0       |
| Vehículos de recreo, Er   | 1,6             | 3,0      | 4,0       |

Tabla 4

| FACTOR DE AJUSTE POR TIPO DE CARRETERA MULTICARRIL Y DESARROLLO DEL ENTORNO |                            |                            |
|---|----------------------------|----------------------------|
| Tipo  | Con separación de sentidos | Sin separación de sentidos |
| Rural   | 1,00                       | 0,95                       |
| Suburbano   | 0,90                       | 0,80                       |

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 204 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Capacidad tramo CV-413 desdoblada:

$$C \text{ (veh/horaxsentido)} = 2000 \cdot N \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{VP} \cdot f_c \cdot f_E$$

$$C \text{ (veh/horaxsentido)} = 2000 \cdot 2 \cdot 0,95 \cdot 1,00 \cdot 0,606 \cdot 1,00 \cdot 0,90$$

Siendo:

$f_a = 0,95$  (4 carriles de 3,5 metros de ancho sin separación de calzadas, muy pequeña separación de mediana)

$f_o = 1,00$  (distancia a obstáculos mayor 1,80 m a ambos lados)

$f_{VP} = 0,606$  (con factores medios de equivalencia para terreno llano)

con, los porcentajes de vehículos pesados en la situación actual:

$$P(\text{autobuses}) = 1/70$$

$$P(\text{camiones}) = 20/70$$

con, los porcentajes de vehículos pesados en la situación futura considerando los movimientos del futuro Parque empresarial:

$$P(\text{autobuses}) = 10/372$$

$$P(\text{camiones}) = 200/372$$

$f_c = 1,00$  (suponemos conductores habituados)

$f_E = 0,90$  (suburbano con separación de sentidos)

Con lo que se obtiene una capacidad, para el nuevo tramo de la CV-413 desdoblada, de:

$$C \text{ (vle/hxsentido)} = 2.072, \text{ y con calzadas simétricas } C \text{ (vle/hx2sentidos)} = 4.144$$

### 3.3. Análisis de capacidad en vías y niveles de servicio

Red primaria: CV-413 (Ctra. de Plà de Quart), Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal.

Para analizar la capacidad de la red primaria, sólo hace falta comprobar en qué nivel de servicio se encuentran las vías de estudio en cada caso comparando las



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



intensidades horarias futuras de tráfico del apartado 3.1, con las capacidades de las mismas.

Siguiendo el mismo procedimiento empleado en el anexo nº 2 de Situación actual, se calculan los niveles de servicio de las vías, comparando los valores de IH / C futuros con los valores de  $(i/c)_x$  de la tabla extraída de la Instrucción de Carreteras para carreteras simples de un carril por sentido de circulación. Si bien en el caso del tramo desdoblado de la CV-413 se empleará la siguiente tabla extraída de la Instrucción de Carreteras para carreteras multicarril para asignar el nivel de servicio apropiado:

Tabla 5

| NIVELES DE SERVICIO PARA CARRETERAS MULTICARRILES. VALORES DE LA RELACIÓN $i/c_x$ |                     |                       |      |      |         |      |      |         |      |      |
|---|---------------------|-----------------------|------|------|---------|------|------|---------|------|------|
| NIVEL DE SERVICIO   | DENSIDAD (vle/km/c) | VELOCIDAD DE PROYECTO |      |      |         |      |      |         |      |      |
|   |                     | 110 km/h              |      |      | 95 km/h |      |      | 80 km/h |      |      |
|   |                     | Vm                    | i/c  | ISm  | Vm      | i/c  | ISm  | Vm      | i/c  | ISm  |
| A   | <30                 | >91                   | 0.36 | 700  | >80     | 0.33 | 650  | -       | -    | -    |
| B   | <45                 | >85                   | 0.54 | 1.10 | >77     | 0.50 | 1.00 | >67     | 0.45 | 850  |
| C   | <60                 | >80                   | 0.71 | 1.40 | >70     | 0.65 | 1.30 | >62     | 0.06 | 1.15 |
| D   | <75                 | >64                   | 0.87 | 1.75 | >64     | 0.80 | 1.60 | >56     | 0.76 | 1.45 |
| E   | <75                 | >48                   | 1.00 | 2.00 | >48     | 1.00 | 2.00 | >45     | 1.00 | 1.90 |
| F   | 100                 | ≤48                   | -    | -    | ≤48     | -    | -    | ≤45     | -    | -    |

A continuación se adjunta el estudio particularizado del nivel de servicio futuro considerando las actuaciones del Plan Parcial, tanto lo que se refiere a la generación de viajes por los nuevos sectores industriales como a las mejoras introducidas en la red viaria. Para cada una de las vías se tiene:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



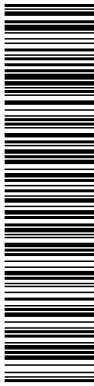
| Vía (tramo)                     | IH(vle/hx2sentidos)       |
|---------------------------------|---------------------------|
| CV-413                          | Tramo oeste <b>726</b>    |
|                                 | Tramo sur <b>852</b>      |
|                                 | Tramo este 1 <b>862</b>   |
|                                 | Tramo este 2 <b>1.285</b> |
| Camí de Torrent                 | <b>352</b>                |
| Corredor Industrial Subcomarcal | <b>1.195</b>              |

| Vía (tramo)                     | C(vle/hx2sentidos) | Nivel Servicio    |
|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| CV-413                          | Tramo oeste 1736   | NIVEL A           |
|                                 | <b>1659</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|                                 | 1740               | NIVEL D, E        |
|                                 | <b>4144</b>        | <b>NIVEL A</b>    |
| Tramo desdoblado                | 1736               | NIVEL A           |
|                                 | <b>1659</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|                                 | <b>1740</b>        | NIVEL D, E        |
| Tramo este ramal A rotonda R8   | 1736               | NIVEL A           |
|                                 | <b>1659</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|                                 | <b>1740</b>        | NIVEL D, E        |
| Tramo este ramal E rotonda R8   | 1736               | NIVEL A           |
|                                 | 1659               | NIVEL B, C        |
|                                 | <b>1740</b>        | <b>NIVEL D, E</b> |
| Camí de Torrent                 | 1349               | NIVEL A           |
|                                 | <b>1285</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|                                 | 1349               | NIVEL D, E        |
| Corredor Industrial Subcomarcal | 1851               | NIVEL A           |
|                                 | 1845               | NIVEL B, C        |
|                                 | <b>1858</b>        | <b>NIVEL D, E</b> |

Se adopta como actual el mejor nivel de servicio que nos confirme la igualdad entre esos valores comparados, por lo tanto se puede afirmar que:

- La CV-413, se diferencia entre su sección desdoblada y su sección de acondicionamiento del firme sin ensanchar su plataforma:

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 207 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



- El tramo hacia el oeste, en el cual se tiene previsto el acondicionamiento del firme sin ensanchar la plataforma, se encontrará en un nivel de servicio C.
- El tramo sur de la CV-413 de sección desdoblada que recoge el Concierto Previo, tramo de salida sur del Parque Empresarial, se encontrará en un nivel de servicio A.
- El tramo hacia el este, se divide en:
  - Tramo antes de la rotonda R8 que contiene un nivel de servicio entre C y D, considerando la sección actual simple (sin embargo de previsión futura para desdoblamiento de calzada hasta intersección nueva rotonda CV-413 y Corredor Industrial Subcomarcal).
  - Tramo hacia más al este correspondiente al ramal E de la rotonda R8 aforada que desemboca en el ramal de autovía CV-33, se encontrará con la sección actual de vía en un nivel de servicio intermedio entre D y E.
- El Camí de Torrent, considerando que supone un acceso secundario y que no se integra dentro del Plan Parcial; en su tramo más cargado y conflictivo (puente sobre ferrocarril Valencia-Cuenca), tendrá un nivel de servicio futuro correspondiente al Nivel C (situación intermedia).
- El Corredor Industrial Subcomarcal, considerando que adquiere un papel colector del tráfico del acceso este al Parque Empresarial; en su tramo más cargado entre la rotonda R1 y la intersección I2, tendrá un nivel de servicio futuro correspondiente al nivel D (tráfico denso).

### 3.4. Puntos de tráfico conflictivo de la red viaria

Como puntos de posible futura congestión se tienen los accesos norte y este desde el Parque Empresarial, de los cuales se va a estudiar su capacidad futura:

- El acceso norte, desembocará en el ramal A de la rotonda R1, de calzadas separadas de dos carriles por sentido, el nivel de servicio de este ramal se calcula.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



| Vía (tramo)                             | IH(vle/hx2sentidos) |
|---|---------------------|
| Acceso norte<br>(ramal A rotonda<br>R1) | 1.982               |

$$C (\text{veh/horaxsentido}) = 2000 \cdot N \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{vp} \cdot f_c \cdot f_E$$

$$C (\text{veh/horaxsentido}) = 2000 \cdot 2 \cdot 0,95 \cdot 1,00 \cdot f_{vp} \cdot 1,00 \cdot 0,90$$

Siendo:

$f_a = 0,95$  (4 carriles de 3,5 metros de ancho sin separación de calzadas, muy pequeña separación de mediana)

$f_o = 1,00$  (distancia a obstáculos mayor 1,80 m a ambos lados)

$f_{vp} = 0,606$  (con factores medios de equivalencia para terreno llano)

con, los porcentajes de vehículos pesados en la situación actual:

$$P(\text{autobuses}) = 0/102$$

$$P(\text{camiones}) = 0/102$$

Suponiendo un porcentaje de vehículos pesados en la situación futura del 10% de pesados considerando los movimientos del futuro Parque empresarial.  $f_{vp} = 1/1 + 0,1 * (1,7 - 1) = 0,9345$

$f_c = 1,00$  (suponemos conductores habituados)

$f_E = 0,90$  (suburbano con separación de sentidos)

Con lo que se obtiene una capacidad, de  $C (\text{vle/hxsentido}) = 1.597$ , y con calzadas simétricas  $C (\text{vle/hx2sentidos}) = 3.194$

| Vía (tramo)                             | C(vle/hx2sentidos) | Nivel Servicio |
|---|--------------------|----------------|
| Acceso norte<br>(ramal A rotonda<br>R1) | 3.194              | NIVEL C        |

El nivel de servicio esperado en este ramal de calzada desdoblada será el correspondiente al nivel de servicio C, de situación intermedia.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



- El acceso este, supone el paso superior sobre la acequia Xúquer-Túria coincidente con el ramal A de la nueva rotonda intersección I2, con sección de calzada simple de un carril por sentido, el nivel de servicio de este ramal se calcula.

| Vía (tramo)  | IH(vle/hx2sentidos) |
|--|---------------------|
| Acceso este<br>(ramal A nueva<br>rotonda<br>intersección I2) | <b>1.050</b>        |

$$C (\text{veh/horax2sentidos}) = 2800 \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{VP} \cdot f_R$$

$$C (\text{veh/horax2sentidos}) = 2800 \cdot 0,93 \cdot 0,92 \cdot f_{VP} \cdot 0,89$$

Siendo:

$$f_a = 0,93 \text{ (carriles de 3,5 metros de ancho)}$$

$$f_o = 0,92 \text{ (arcenes de 1,0 metros de ancho útil)}$$

con, los porcentajes de vehículos pesados en la situación actual:

$$P(\text{autobuses}) = 0/9$$

$$P(\text{camiones}) = 0/9$$

Suponiendo un porcentaje de vehículos pesados en la situación futura del 10% de pesados considerando los movimientos del futuro Parque empresarial.

$$f_{VP \text{ NIVEL A}} = 1/1 + 0,1 * (2-1) = 0,909$$

$$f_{VP \text{ NIVEL B,C}} = 1/1 + 0,1 * (2,2-1) = 0,893$$

$$f_{VP \text{ NIVEL C,D}} = 1/1 + 0,1 * (2-1) = 0,909$$

|                | NIVEL A | NIVEL B,C | NIVEL D,E |
|----------------|---------|-----------|-----------|
| E(autobuses) = | 1,8     | 2         | 1,6       |
| E(camiones) =  | 2       | 2,2       | 2         |

$$f_R = 0,89 \text{ (reparto de tráfico de 70/30%)}$$



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Con lo que se obtiene unas capacidades asociadas a cada uno de los niveles de servicio, ramal A rotonda nueva rotonda intersección I2:

| Vía (tramo)  | C(vle/hx2sentidos) | Nivel Servicio    |
|--|--------------------|-------------------|
| Acceso este<br>(ramal A nueva<br>rotonda<br>intersección I2) | 1938               | NIVEL A           |
|  | <b>1904</b>        | <b>NIVEL B, C</b> |
|  | <b>1938</b>        | <b>NIVEL D, E</b> |

El nivel de servicio esperado en este ramal de acceso de calzada simple será el correspondiente al intermedio entre los niveles C y D, de situación de circulación intermedia.

Es por ello que, los tramos y/o accesos de la red viaria en los que se prevé tengan problemas de absorción del tráfico futuro a cinco años, con la inclusión del Parque Empresarial, es únicamente el siguiente:

- Tramo estudiado en el anterior apartado, de la CV-413 desde la rotonda R8 aforada hasta su cruce con la CV-33 mediante la rotonda R02 (estudiada en el Estudio de viabilidad de la CV-33).

Dicho tramo soportará en el futuro un nivel de servicio intermedio D y E que deberá soportar debido a la cercanía de la línea de fachada de las industrias de la zona que imposibilitan el desdoblamiento.

Para su descongestión tal y como se propone en el anexo nº 6 de conclusiones, se promocionará la ruta desde la CV-413 hacia la CV-36, por medio del futuro tramo desdoblado del Corredor Industrial Subcomarcal. De este modo se plantea la hipótesis de reestructuración del tráfico, por la cual el tráfico procedente del Parque Empresarial en la rotonda R8 tendrá nula repercusión.

A continuación se incluye la nueva matriz origen y destino en la rotonda R8, a partir de ella se calculan la intensidad y nivel de servicio del tramo en cuestión, de la CV-413 entre la rotonda R8 y la CV-33:



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS CON PLAN PARCIAL.  
ROTONDA R8 DESCONGESTIONADA**

| DESTINO | ORIGEN |     |     |   |     |
|---------|--------|-----|-----|---|-----|
|         | A      | B   | C   | D | E   |
| A       | 0      | 12  | 12  | 0 | 253 |
| B       | 0      | 0   | 0   | 0 | 125 |
| C       | 12     | 0   | 0   | 0 | 137 |
| D       | 0      | 12  | 113 | 0 | 54  |
| E       | 191    | 209 | 0   | 0 | 57  |

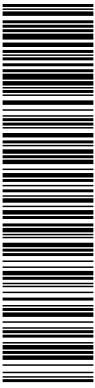
| Vía (tramo)                            | IH(vle/hx2sentidos) |
|--|---------------------|
| CV-413 este<br>(Rotonda R8<br>ramal E) | <b>1.083</b>        |

| Vía (tramo)                            | C(vle/hx2sentidos) | Nivel Servicio    |
|--|--------------------|-------------------|
| CV-413 este<br>(Rotonda R8<br>ramal E) | 1736               | NIVEL A           |
|  | 1659               | NIVEL B, C        |
|  | <b>1740</b>        | <b>NIVEL D, E</b> |

Se obtendrá un Nivel de Servicio D, el cual se considera como aceptable.

A continuación se incluye un apéndice con el plano de la situación futura con consideración de las actuaciones del Plan Parcial de homologación modificativa del tráfico del entorno del futuro Plan Parcial "Parque Empresarial".

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 212 de 246 | FIRMAS          |

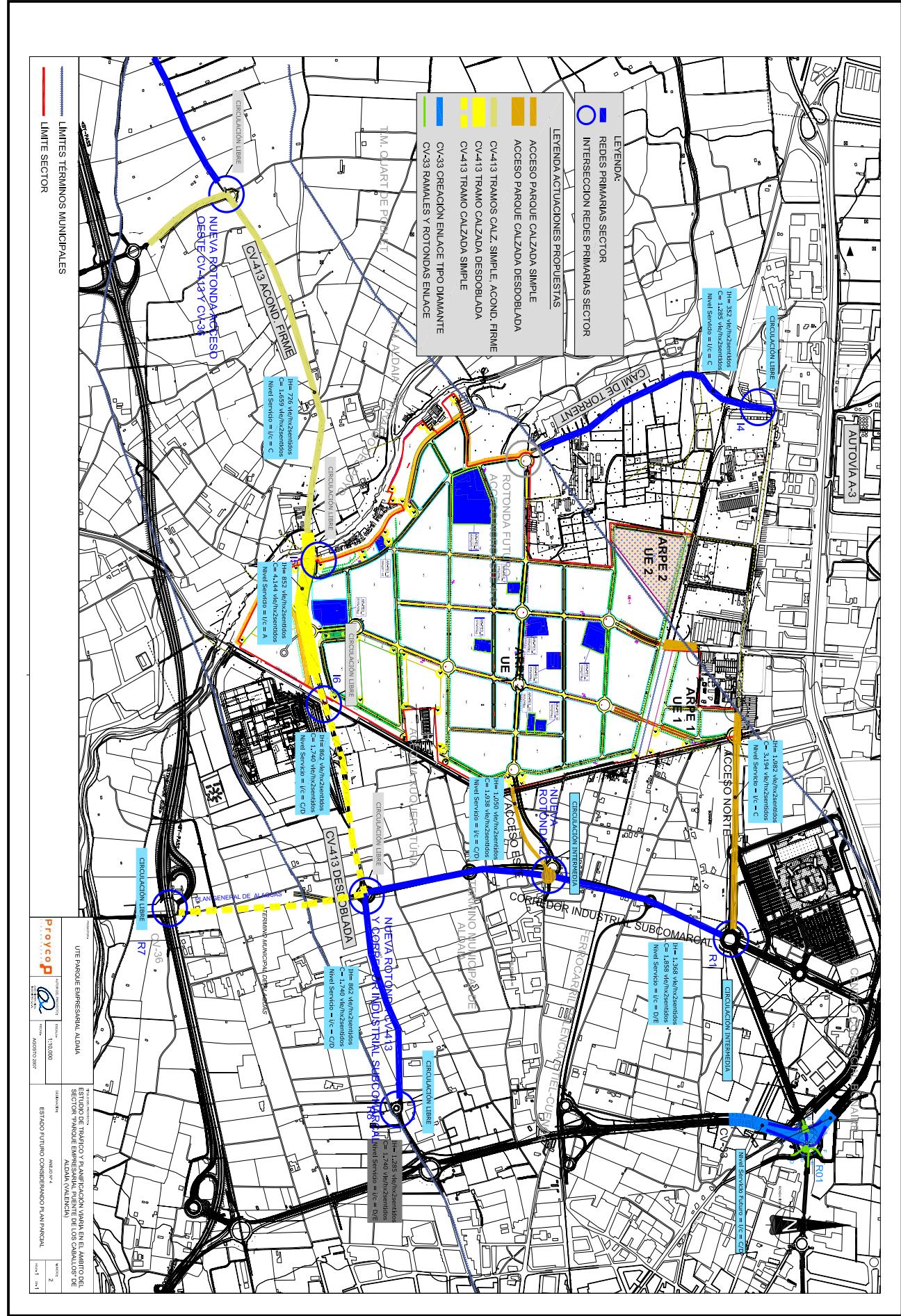
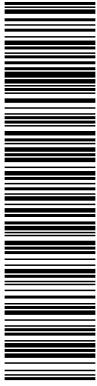


Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_codi=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_codi=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_codi=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_codi=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## APÉNDICE 2: PLANO DE LA SITUACIÓN FUTURA TENIENDO EN CUENTA LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN PARCIAL PARQUE EMPRESARIAL



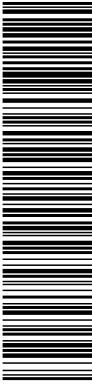


## **ANEJO N° 5**

---

### ESTUDIO PORMENORIZADO DE LA RED VIARIA

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 215 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| 1. INTRODUCCIÓN .....                     | 2  |
| 2. ESTUDIO DE LA RED PRIMARIA VIARIA..... | 3  |
| 2.1. Diseño de ejes y secciones .....     | 3  |
| 2.2. Diseño de rotundas.....              | 6  |
| 2.2.1. Rotundas de los accesos .....      | 6  |
| 2.2.2. Rotundas interiores.....           | 11 |

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 216 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 1. INTRODUCCIÓN

El Plan Parcial del Parque Empresarial, recoge el diseño de las redes estructurales del viario, diferenciándose las alineaciones estructurales de las que forman parte de la ordenación pormenorizada.

Según él, y como se ha comentado en el anexo de Información inicial, la red viaria pormenorizada del sector se organiza en dos niveles jerárquicos: a) *viales distribuidores* con sección de 30 m y una calzada de 4 carriles, y por último b) *vías de servicio o aproximación* a las parcelas industriales con sección de 22 m y una calzada de dos carriles.

Además respecto a las zonas verdes y zonas de equipamientos, al apoyarse la delimitación del sector en elementos lineales con carácter de barrera como el barranco, el canal y el ferrocarril, de estos deriva la solución de la disposición y configuración de las zonas verdes proyectados con un carácter fundamentalmente lineal. La reserva de suelo para Infraestructuras e Instalaciones de Servicio Público de equipamientos se localiza junto al vértice sur del sector. Además el desvío/mantenimiento de las redes pecuarias del "*Camino de Hornillos o de Torrent*" y de la "*Vereda del camino de Turís*" adquiere un papel destacado en esta ordenación.

Estos viarios, tendrán secciones diferentes con arreglo a su importancia dentro de la red viaria. Será objeto de este anexo, diferenciar los viarios de carácter colector de la red primaria de las simples calles de ordenación pormenorizada.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 217 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## 2. ESTUDIO DE LA RED PRIMARIA VIARIA

Como se ha comentado se van a analizar los elementos de la red primaria y tanto los elementos colectores como los de ordenación pormenorizada incluidos en el Plan Parcial del Parque Empresarial.

Para ello se analizan por un lado el diseño de los ejes y secciones de los tres tipos de viales descritos en el Plan Parcial, para por otro lado analizar las rotondas principales de comunicación de los viales del Parque empresarial con la red primaria viaria estudiada (CV-413, Camí de Torrent y Corredor Industrial Subcomarcal).

El tráfico interior de la red pormenorizada adscrita al Parque empresarial, se limita al propio tráfico generado por la actividad industrial. Es decir, se tendrán en cuenta los valores de vehículos adicionales o viajes generados a causa del Parque Empresarial calculados en el anexo nº 4 de Situación futura. Se tiene para cada uno de los accesos los siguientes flujos de vehículos totales a repartir en por cada vial y rotonda del acceso en cuestión.

- Acceso Norte: desde los pasos superior e inferior sobre línea de ferrocarril Cuenca-Valencia

*Adicional viajes generados, IH = 424 vle/hx2sentidos*

- Acceso este: desde Corredor Industrial Subcomarcal

*Adicional viajes generados, IH = 640 vle/hx2sentidos*

- Acceso sur: desde la CV-413.

*Adicional viajes generados, IH = 682 vle/hx2sentidos*

### 2.1. Diseño de ejes y secciones

- a) **CV-413** como vial colector de acceso con dos secciones tipo distintas: una con dos calzadas separadas por estrecha mediana con dos carriles cada una, anchura total de 19 metros; y la otra con calzada simple de un carril por sentido.

Se incluye en el Plan Parcial las propuestas para corregir las características de la CV-413 en los puntos en los que cruza el barranco de Poyo y el canal Júcar – Turia.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 218 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



En el anexo nº 4, se ha estudiado la capacidad de los distintos tramos de salida desde el Parque Empresarial, obteniendo un nivel de servicio pésimo correspondiente a los Niveles C/D (situación de tráfico intermedia a densa).

b) **Viales distribuidores** con calzada única de 4 carriles, dos por sentido, y anchura total de 30 metros.

- En el caso del acceso norte se dividen en dos viales principales (adicional viajes generados cada acceso,  $IH = 438/2 \text{ vle/hx2sentidos} = 219 \text{ vle/hx2sentidos}$ )
- En el caso del acceso sur, solo existe un ramal en su confluencia con la CV-413 (adicional viajes generados acceso,  $IH = 659 \text{ vle/hx2sentidos}$ )

Se calcula a continuación la capacidad del vial tipo "vial distribuidor", según el método de carreteras de calzada multicarril:

$$C (\text{veh/horaxsentido}) = 2000 \cdot N \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{vp} \cdot f_c \cdot f_E$$

$$C (\text{veh/horaxsentido}) = 2000 \cdot 2 \cdot 0,96 \cdot 1,00 \cdot 0,604 \cdot 1,00 \cdot 0,90$$

Siendo:

$f_a = 0,96$  (4 carriles de 3,5 metros de ancho con separación de calzadas)

$f_o = 1,00$  (distancia a obstáculos mayor 1,80 m a ambos lados)

$f_{vp} = 0,604$  (con factores medios de equivalencia para terreno llano)

con, los porcentajes de vehículos pesados en la situación futura considerando los movimientos del futuro Parque empresarial:

$$P(\text{autobuses}) = 5\%$$

$$P(\text{camiones}) = 60\%$$

$f_c = 1,00$  (suponemos conductores habituados)

$f_E = 0,90$  (suburbano con separación de sentidos)



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Con lo que se obtiene una capacidad, para los viales distribuidores de:

$$C (\text{vle}/\text{hxsentido}) = 2.088, \text{ y con calzadas simétricas } C (\text{vle}/\text{hx2sentidos}) = 4.176$$

Con lo que se tienen capacidades netamente superiores a la intensidad estimada como más desfavorable en la punta de tráfico, y para todos los accesos. El Nivel de servicio en estas vías distribuidoras corresponderá a intermedio entre Nivel A y Nivel B.

c) **Vías de servicio o aproximación** a las parcelas industriales con calzada única de 2 carriles, uno por sentido, anchura total de 22 metros.

Para comprobar el tráfico en estas vías, se considera como opción más desfavorable que el tráfico contenido en cada uno de los accesos se concentre exclusivamente en una de estas vías de servicio o aproximación, por tanto se comprueban con las intensidades totales de los accesos.

La capacidad de los viales tipo "vías de servicio", según el método de carreteras de dos carriles:

$$C (\text{veh}/\text{horax2sentidos}) = 2800 \cdot f_a \cdot f_o \cdot f_{VP} \cdot f_R$$

$$C (\text{veh}/\text{horax2sentidos}) = 2800 \cdot 0,93 \cdot 1,00 \cdot f_{VP} \cdot 1,00$$

Siendo:

$$f_a = 0,93 \text{ (carriles de 3,5 metros de ancho)}$$

$$f_o = 1,00 \text{ (arcenes de 1,8 metros de ancho útil)}$$

NIVEL A    NIVEL B,C    NIVEL D,E

$$f_{VP} = \quad 0,610 \quad 0,565 \quad 0,613$$

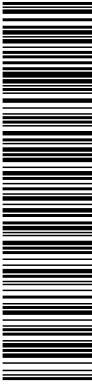
con,

|               |     |
|---------------|-----|
| P(autobuses)= | 5%  |
| P(camiones)=  | 60% |

y

|               | NIVEL A | NIVEL B,C | NIVEL D,E |
|---------------|---------|-----------|-----------|
| E(autobuses)= | 1,8     | 2         | 1,6       |
| E(camiones)=  | 2       | 2,2       | 2         |

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 220 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



$$f_R = 1,00 \text{ (reparto de tráfico de 50/50%)}$$

Con lo que se obtiene unas capacidades asociadas a cada uno de los niveles de servicio, para las vías de servicio o aproximación de:

|                      |      |            |
|----------------------|------|------------|
| C(vle/hx2sentidos) = | 1588 | NIVEL A    |
| C(vle/hx2sentidos) = | 1471 | NIVEL B, C |
| C(vle/hx2sentidos) = | 1598 | NIVEL D, E |

Con lo que, en el peor de los casos, considerando la hipótesis de que todos los vehículos escogerían este acceso en su salida o entrada, nos encontraríamos en este tipo de vial en un Nivel de servicio correspondiente al intermedio entre los Niveles C y D.

## 2.2. Diseño de rotondas

Manteniéndose las rotundas proyectadas en los planos del Plan Parcial Parque Empresarial, a continuación se pasa a justificar el tamaño, y el diseño de las características geométricas principales de las rotundas más importantes de la red viaria.

Este estudio de intersecciones se va a dividir en dos grandes apartados: rotundas de los accesos (sur, este y norte, con 3 ramales de entrada cada una de ellas) y rotundas interiores de ordenación central y con cuatro ramales.

### 2.2.1. Rotundas de los accesos

Son aquellas a las que llega algún ramal de conexión con la red primaria de estudio, ejerciendo de accesos por tanto desde esta a la ordenación interna del Parque Empresarial.

En el estudio de la absorción del tráfico del futuro parque considerando además el tráfico futuro a partir de la prognosis del actual por las rotundas de los accesos, se emplea el método de TRRL inglés basado en parámetros geométricos a comprobar. De esta manera se obtienen las matrices origen-destino en cada una de las rotundas de acceso según las hipótesis más



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



desfavorables de reparto de tráfico tenidas en cuenta en el anexo nº 4.

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS PARQUE EMPRESARIAL.  
ROTONDA ACCESO SUR**

| DESTINO | ORIGEN |     |    |     |
|---------|--------|-----|----|-----|
|         | A      | B   | C  | D   |
| A       | 0      | 231 | 0  | 231 |
| B       | 231    | 0   | 50 | 267 |
| C       | 0      | 50  | 0  | 50  |
| D       | 231    | 181 | 50 | 0   |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS PARQUE EMPRESARIAL.  
ROTONDA ACCESO NORTE**

| DESTINO | ORIGEN |     |    |
|---------|--------|-----|----|
|         | A      | B   | C  |
| A       | 0      | 219 | 50 |
| B       | 219    | 0   | 0  |
| C       | 50     | 0   | 0  |

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS PARQUE EMPRESARIAL.  
ROTONDA ACCESO ESTE**

| DESTINO | ORIGEN |     |     |     |
|---------|--------|-----|-----|-----|
|         | A      | B   | C   | D   |
| A       | 0      | 0   | 0   | 151 |
| B       | 0      | 0   | 0   | 303 |
| C       | 0      | 0   | 0   | 151 |
| D       | 151    | 303 | 151 | 0   |

A continuación, se obtiene calibrado de las constantes para cada uno de los ramales de las tres rotundas de accesos analizados (además de la rotonda de



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



acceso oeste desde la CV-36 a la CV-413), a partir de los datos geométricos de las mismas:

#### ROTONDA ACCESO SUR

| ENTRADA  | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>A</b> | 5,5   | 38    | 3     | 50    | 6     | 8,5   |
| <b>B</b> | 5,5   | 49    | 10    | 50    | 7     | 9,5   |
| <b>C</b> | 5,5   | 57    | 3     | 50    | 3,5   | 6     |
| <b>D</b> | 5,5   | 50    | 12    | 50    | 7     | 9,5   |

#### ROTONDA ACCESO NORTE

| ENTRADA  | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>A</b> | 5,5   | 45    | 10    | 50    | 3,5   | 5,5   |
| <b>B</b> | 5,5   | 58    | 12    | 50    | 3,5   | 5,5   |
| <b>C</b> | 5,5   | 29    | 12    | 50    | 4     | 6     |

#### ROTONDA ACCESO ESTE

| ENTRADA  | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>A</b> | 5,5   | 47    | 12    | 50    | 3,5   | 5,5   |
| <b>B</b> | 5,5   | 34    | 12    | 50    | 6     | 8,5   |
| <b>C</b> | 5,5   | 48    | 12    | 50    | 3,5   | 5,5   |
| <b>D</b> | 4     | 45    | 3     | 50    | 4,5   | 6,5   |

Sustituyendo éstos en el calibrado de las constantes se obtiene:

#### ROTONDA ACCESO SUR

| ENTRADA  | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| <b>A</b> | 0,695 | 2126,611 | 0,757 | 1,500 | 7,019 | 0,727 | 4,54E-06 |
| <b>B</b> | 0,885 | 2429,611 | 0,820 | 1,500 | 8,019 | 0,727 | 4,54E-06 |
| <b>C</b> | 0,629 | 1369,111 | 0,600 | 1,500 | 4,519 | 0,727 | 4,54E-06 |
| <b>D</b> | 0,898 | 2429,611 | 0,820 | 1,500 | 8,019 | 0,727 | 4,54E-06 |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA ACCESO NORTE

| ENTRADA  | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| <b>A</b> | 0,899 | 1340,584 | 0,594 | 1,500 | 4,424 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>B</b> | 0,870 | 1340,584 | 0,594 | 1,500 | 4,424 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>C</b> | 0,971 | 1492,084 | 0,625 | 1,500 | 4,924 | 0,582 | 4,54E-06 |

### ROTONDA ACCESO ESTE

| ENTRADA  | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| <b>A</b> | 0,908 | 1340,584 | 0,594 | 1,500 | 4,424 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>B</b> | 0,954 | 2126,611 | 0,757 | 1,500 | 7,019 | 0,727 | 4,54E-06 |
| <b>C</b> | 0,905 | 1340,584 | 0,594 | 1,500 | 4,424 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>D</b> | 0,671 | 1596,577 | 0,647 | 1,500 | 5,269 | 0,800 | 4,54E-06 |

Según el método ya explicado y una vez conocidos estos valores, la fórmula inicial proporciona según el caso la capacidad de entrada Qei. De esta forma, se conocerán las posibles debilidades de las futuras rotundas, incluso la modificación de la geometría inicial planteada:

$$Q_e = k(F - f_c * Q_c)$$

Para el caso de 3 ramales:

$$Q_{c1} = Q_{cA} = Q_{BB} + Q_{CB} + Q_{CC}$$

$$Q_{c2} = Q_{cB} = Q_{CC} + Q_{AC} + Q_{AA}$$

$$Q_{c3} = Q_{cC} = Q_{AA} + Q_{BA} + Q_{BB}$$

Siendo  $Q_{ij}$  i: origen

j: destino



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA ACCESO SUR

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 367 | <b>1285</b> | <b>462</b> |
| B       | 281 | <b>1947</b> | <b>462</b> |
| C       | 643 | <b>619</b>  | <b>100</b> |
| D       | 281 | <b>1975</b> | <b>548</b> |

### ROTONDA ACCESO NORTE

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 0   | <b>1205</b> | <b>269</b> |
| B       | 50  | <b>1141</b> | <b>219</b> |
| C       | 219 | <b>1316</b> | <b>50</b>  |

### ROTONDA ACCESO ESTE

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 454 | <b>973</b>  | <b>151</b> |
| B       | 302 | <b>1810</b> | <b>303</b> |
| C       | 454 | <b>969</b>  | <b>151</b> |
| D       | 0   | <b>1071</b> | <b>605</b> |

En conclusión se obtiene, que la rotonda propuestas en el Plan Parcial, de diámetro interior 50 metros y características geométricas descritas absorberá en todos sus ramales de forma eficaz el tráfico futuro previsto en este estudio. Será la rotonda del acceso este sobre el Corredor Industrial Subcomarcal la que se prevé tenga mayores problemas sin llegar a producir demoras en la absorción del tráfico, en concreto en su ramal de acceso D.

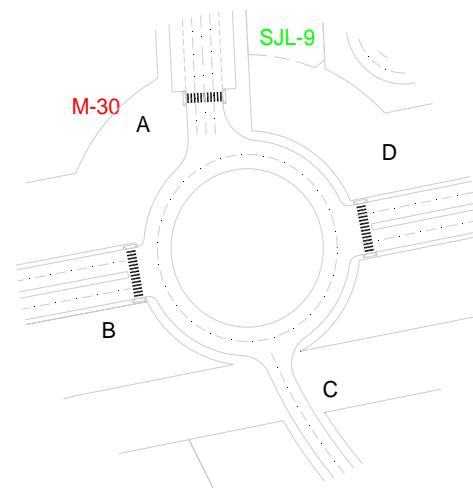
Los esquemas de las tres rotondas, con la denominación de todos sus ramales se incluye a continuación:



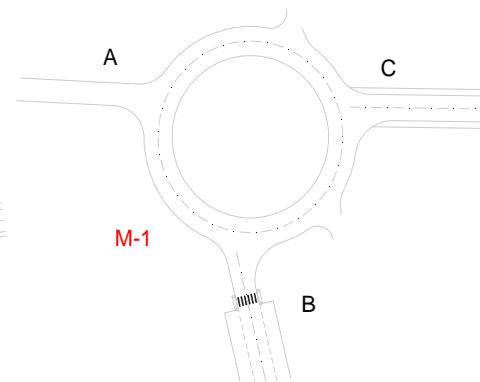
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



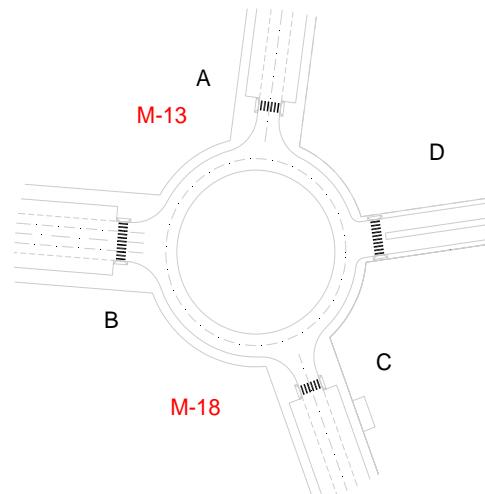
ROTONDA ACCESO SUR



ROTONDA ACCESO NORTE



ROTONDA ACCESO ESTE



### 2.2.2. Rotondas interiores

Para la comprobación del tráfico interno se han escogido dos rotondas centrales, con el tráfico más desfavorable. Este tráfico es el total de cada uno de los accesos y además considerando la distribución homogénea en todos los destinos



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



y orígenes de cada uno de ellos.

De esta manera se obtienen las matrices origen-destino en las dos rotundas interiores según las hipótesis realizadas.

**MATRIZ ORIGEN-DESTINO EN VLE /H FUTUROS PARQUE EMPRESARIAL.  
ROTONDAS A y B INTERIORES**

|         |     | ORIGEN |     |     |  |
|---------|-----|--------|-----|-----|--|
| DESTINO | A   | B      | C   | D   |  |
| A       | 0   | 257    | 184 | 174 |  |
| B       | 0   | 0      | 0   | 0   |  |
| C       | 73  | 222    | 0   | 101 |  |
| D       | 174 | 313    | 212 | 0   |  |

A continuación, se obtiene calibrado de las constantes para cada uno de los ramales de las dos rotundas interiores analizadas, a partir de los datos geométricos de las mismas:

**ROTONDA A INTERIOR**

| ENTRADA | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| A       | 5,5   | 37    | 12    | 50    | 6     | 8     |
| B       | 5,5   | 37    | 12    | 50    | 6     | 8     |
| C       | 5,5   | 39    | 12    | 50    | 6     | 8     |
| D       | 5,5   | 37    | 12    | 50    | 6     | 8     |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDA B INTERIOR

| ENTRADA  | L (m) | A (°) | r (m) | D (m) | v (m) | e (m) |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>A</b> | 5,5   | 31    | 12    | 50    | 6     | 8     |
| <b>B</b> | 5,5   | 31    | 12    | 50    | 6     | 8     |
| <b>C</b> | 5,5   | 41    | 12    | 50    | 6     | 8     |
| <b>D</b> | 5,5   | 45    | 12    | 50    | 6     | 8     |

Sustituyendo éstos en el calibrado de las constantes se obtiene:

### ROTONDAS A INTERIOR

| ENTRADA  | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| <b>A</b> | 0,943 | 2098,084 | 0,751 | 1,500 | 6,924 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>B</b> | 0,943 | 2098,084 | 0,751 | 1,500 | 6,924 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>C</b> | 0,936 | 2098,084 | 0,751 | 1,500 | 6,924 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>D</b> | 0,943 | 2098,084 | 0,751 | 1,500 | 6,924 | 0,582 | 4,54E-06 |

### ROTONDAS B INTERIOR

| ENTRADA  | k     | F        | fc    | t     | x     | s     | M        |
|----------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|----------|
| <b>A</b> | 0,964 | 2098,084 | 0,751 | 1,500 | 6,924 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>B</b> | 0,964 | 2098,084 | 0,751 | 1,500 | 6,924 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>C</b> | 0,929 | 2098,084 | 0,751 | 1,500 | 6,924 | 0,582 | 4,54E-06 |
| <b>D</b> | 0,915 | 2098,084 | 0,751 | 1,500 | 6,924 | 0,582 | 4,54E-06 |

Según el método ya explicado y una vez conocidos estos valores, la fórmula inicial proporciona, según el caso, la capacidad de entrada Qei. De esta forma, se conocerán las posibles debilidades de las futuras rotundas, incluso la modificación de la geometría inicial planteada:

$$Q_e = k(F - f_c * Q_c)$$



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### ROTONDAS A INTERIOR

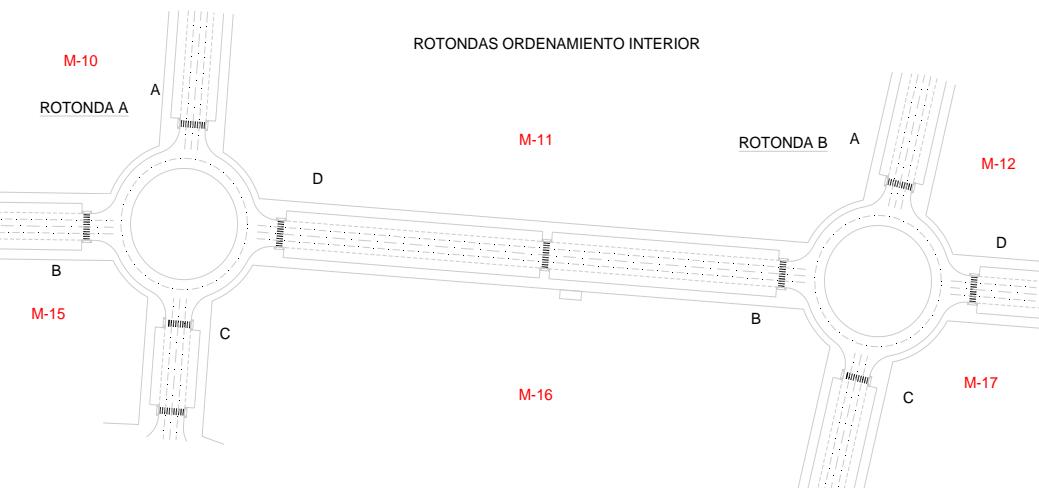
| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 101 | <b>1907</b> | <b>247</b> |
| B       | 348 | <b>1732</b> | <b>792</b> |
| C       | 744 | <b>1441</b> | <b>396</b> |
| D       | 441 | <b>1666</b> | <b>275</b> |

### ROTONDAS B INTERIOR

| ENTRADA | Qc  | Qe          | IH         |
|---------|-----|-------------|------------|
| A       | 101 | <b>1949</b> | <b>247</b> |
| B       | 348 | <b>1770</b> | <b>792</b> |
| C       | 744 | <b>1430</b> | <b>396</b> |
| D       | 441 | <b>1617</b> | <b>275</b> |

En conclusión se obtiene, que considerando la hipótesis más desfavorable se tendrán descongestionadas las rotondas centrales interiores.

El esquema de las dos rotundas centrales, con la denominación de todos sus ramales se incluye a continuación:



|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 229 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

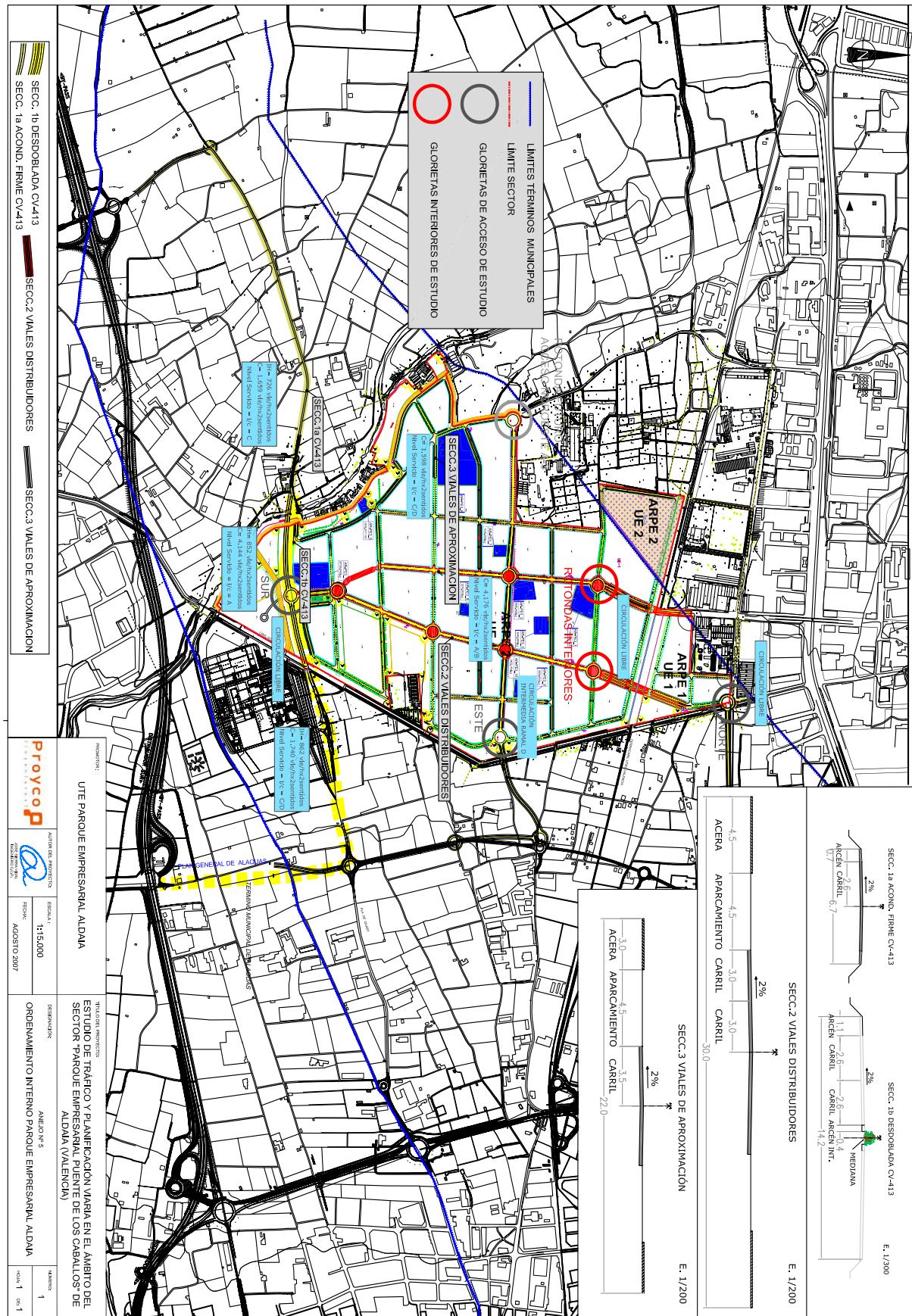
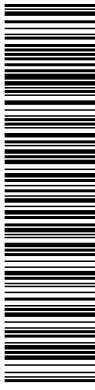


## APÉNDICE 1: PLANOS DE LA SITUACIÓN FUTURA DEL ORDENAMIENTO INTERNO DEL PARQUE EMPRESARIAL

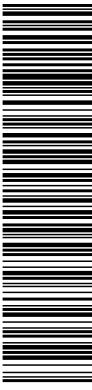
### OTROS DATOS

Código para validación: **OWGYI-CTM58-O9XGX**

Página 230 de 246

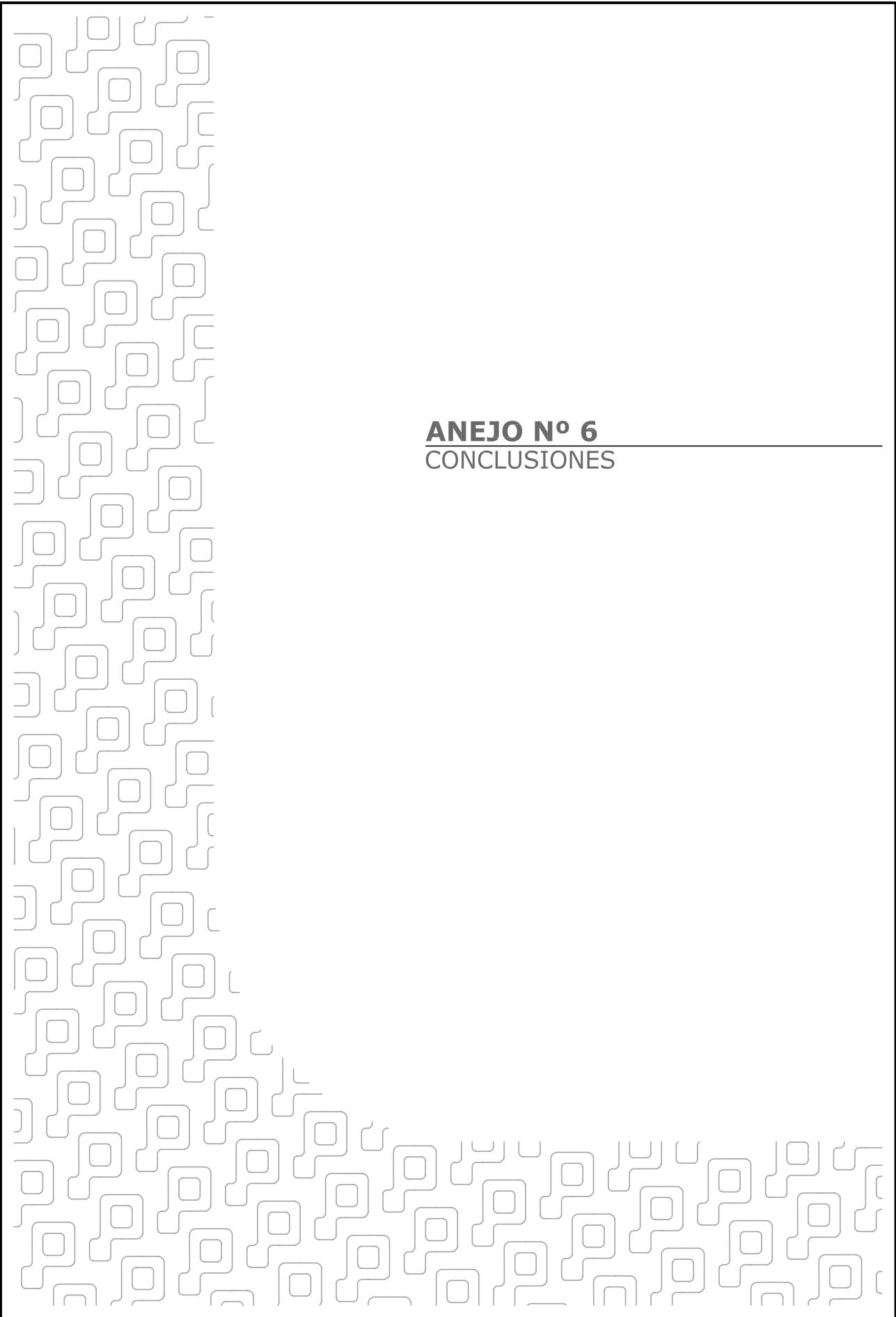


|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 231 de 246 | FIRMAS          |



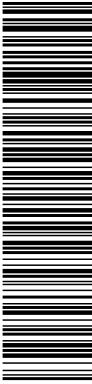
Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?op=verificar&cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?op=verificar&cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?op=verificar&pes\\_code=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aidai.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?op=verificar&pes_code=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**



## **ANEJO N° 6** CONCLUSIONES

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 232 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



## ÍNDICE

|  |   |
|--|---|
| 1. CONCLUSIONES. PROPUESTAS DE ACTUACIONES ..... | 2 |
| 1.1. Ordenación pormenorizada .....              | 2 |
| 1.2. Redes primarias del Sector .....            | 2 |
| 1.3. Redes de infraestructuras generales.....    | 5 |

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 233 de 246 | FIRMAS          |



## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### 1. CONCLUSIONES. PROPUESTAS DE ACTUACIONES

#### 1.1. Ordenación pormenorizada

Tal y como se ha expuesto en el anexo nº 5 de este estudio, se corroboran las secciones de viales y rotondas colectoras de la previsión de ordenación pormenorizada de red viaria incluida en el Plan Parcial Parque Empresarial Aldaia:

- Viales distribuidores con sección de 30 m y una calzada de 4 carriles (2 por sentido), el nivel de servicio futuro corresponderá a intermedio entre Nivel A y B.
- Vías de servicio o aproximación a las parcelas industriales con sección de 22 m y una calzada de dos carriles (1 por sentido), en la hipótesis más desfavorable nos encontraríamos en un Nivel de servicio futuro correspondiente al intermedio entre los niveles C y D.
- En los accesos al Parque empresarial, materializados por rotondas se tiene que únicamente en la rotonda del acceso este sobre el Corredor Industrial Subcomarcal, se tendrá este ramal D con ligera incomodidad respecto a la absorción del tráfico generado por los sectores industriales.
- Respecto a las rotondas de ordenación interna de los sectores industriales, considerando la hipótesis más desfavorable de concentración de todo el tráfico industrial generado en una sola rotonda interior, las capacidades de los accesos a las rotondas absorberán sin dificultad el tráfico generado.

#### 1.2. Redes primarias del Sector

Como resumen general del estudio de tráfico realizado, se distingue, entre las tres grandes situaciones que se han planteado (actual, futura sin Plan Parcial, y futura con Plan Parcial), y analizando por separado y de forma conjunta el estado de las vías, se obtienen las siguientes conclusiones:

- En la situación actual, se tienen niveles de servicio medios en las tres vías estudiadas de la red primaria, como son: la CV-413 en su tramo más cargado con un nivel de servicio actual que comienza a ser inestable correspondiente al Nivel D; el Camí de Torrent y el Corredor Industrial Subcomarcal que disponen en sus tramos analizados más cargados de un Nivel de servicio actual correspondiente al Nivel C, situación intermedia entre fluido y denso.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 234 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



- En la situación futura, sin tener en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial, los niveles de servicio de las vías analizadas experimentan un leve ascenso, llegando a situarse en las tres vías entorno al Nivel D, de principio de situación inestable.
- La situación futura real se analiza teniendo en cuenta las actuaciones previstas en el Plan Parcial, este será el punto de partida de toma de decisiones.

El estudio se centraliza en tres vías de la red primaria, *proponiendo actuaciones en la CV-413 y en el Corredor Industrial Subcomarcal:*

o La CV-413, la cual tendrá unos niveles de servicio variables en función de la capacidad y tráfico del tramo en el que nos encontramos. Estos datos se recogen en el plano de situación futura considerando las actuaciones incluidas en el Plan Parcial:

- Nivel de Servicio C, en su tramo entre el acceso sur al parque y la rotonda de acceso oeste a la CV-413 desde la CV-36. *Tramo con acondicionamiento del firme, ya que supondrá un importante acceso del tráfico rodado al Parque Empresarial Aldaia, desde la CV-36.*
- Nivel A, en su *tramo desdoblado* del acceso sur al parque.
- Nivel intermedio entre C y D, en su tramo desde la intersección I6 aforada hasta la nueva rotonda de enlace entre la CV-413 y el Corredor Industrial Subcomarcal.

Este tramo será *desdoblado en un futuro inmediato*, obteniendo el nivel de servicio A anterior. Si bien se comprueba su aceptable funcionamiento (con calzada simple) en la prognosis realizada a cinco años, puesta en funcionamiento del sector industrial.

- Nivel intermedio entre el Nivel de Servicio D y E, en su tramo entre la rotonda R8 aforada y la CV-33, en el que se *propone no actuar*. Ya que, con su descongestión por medio de promoción de la ruta desde CV-413 hacia CV-36 por el nuevo tramo del Corredor Industrial Subcomarcal, quedará en un

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 235 de 246 | FIRMAS          |



ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Nivel de Servicio D. Esta solución se desarrolla en el anexo nº 4.

- El Camí de Torrent, tendrá un nivel de servicio futuro correspondiente al Nivel C y constituirá un acceso secundario al entorno del Parque Empresarial Aldaia y que no se integra dentro del Plan Parcial como vial colector.

Sin embargo, se prevé su integración cuando en un futuro se conecte la autovía A-3 con la rotonda de acceso oeste (rotonda futuro acceso norte desde A-3) desarrollada en el anexo nº 4.

- El Corredor Industrial Subcomarcal, tendrá un nivel de servicio futuro correspondiente al nivel D, considerando que adquiere un papel colector del acceso este al Parque Empresarial Aldaia desde la CV-33. Se realizarán las *obras oportunas para darle continuidad hasta su entronque con la CV-36*.

Se prevé su futuro tramo desdoblado desde la CV-413 a la CV-33, parte de dicho tramo corresponderá planificarlo en el Plan General de Alaquás, que integrará su sección desdoblada.

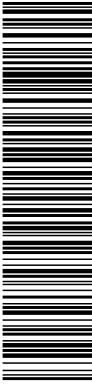
Respecto a las intersecciones de las redes primarias de estudio:

- La rotonda R1 del Centro Comercial Bonaire, aun siendo intensa su circulación interna consigue absorber eficazmente el tráfico futuro.
- Respecto a la intersección I2, considerando su remodelación en forma de nueva rotonda de cuatro ramales, también absorberá eficazmente el tráfico futuro.

Respecto a los accesos directos desde la red viaria de estudio al Parque Empresarial Aldaia:

- Los accesos este y norte disponen de calzadas para materializar dicho acceso, de capacidad suficiente para obtener Niveles de Servicio intermedio entorno al nivel C.

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 236 de 246 | FIRMAS          |



ESTADO  
**NO REQUIERE FIRMAS**

## ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### 1.3. Redes de infraestructuras generales

Como se comentó en la memoria del presente estudio, existen dos redes de infraestructuras generales, cuya afección por parte de la creación del nuevo sector industrial debe ser estudiada. Dicho estudio se recoge en la Adenda al estudio.

#### 1.3.1. Red general CV-36

En el caso de la CV-36, la conclusión de la afección del tráfico generado en el nuevo sector industrial, es precisamente que éste no afecta al tráfico de la CV-36, por lo que no requiere de estudio de viabilidad.

#### 1.3.2. Red general CV-33

Sin embargo, en el caso de la CV-33, según el estudio de su tráfico, en especial en las zonas de los accesos donde se producen las mayores demoras y las conclusiones que de él se extrae, sí es necesario un estudio de planificación viaria.

En dicho estudio se recogen las estrategias y actuaciones sobre la red de infraestructuras general CV-33.

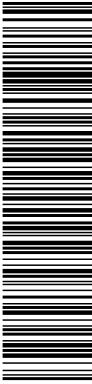
La conclusión que se extrae del Estudio de planificación viaria sobre la CV-33, es:

- En la situación futura, se tendrá nivel de servicio más desfavorable en su tramo más cargado, tramo entre la A-3 y el cruce con la CV-408, correspondiente al intermedio entre Nivel E y F (muy cercano al colapso total).

Según la Adenda, como medida correctora se propone siempre en la rotonda R01 (punto conflictivo):

- Sustitución de la rotonda, por enlace tipo diamante con glorietas de reparto, y vías de cambio de velocidad (aceleración y deceleración). Esta solución consigue mayor descongestión de la CV-33, con glorietas prediseñadas de reparto fuera de la misma.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 237 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

ESTADO

**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Solución idónea que descongestiona eficazmente el tráfico futuro no solo para los cinco años para los que se realiza la prognosis del tráfico, sino que da garantías de buen funcionamiento durante mayor período de tiempo.

Valencia, marzo de 2008

EL INGENIERO DE CAMINOS

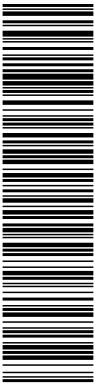
AUTOR DEL ESTUDIO

Fdo: JOSÉ SIERRA VIDAL

6de 11

Anejo nº 6  
CONCLUSIONES

|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 238 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

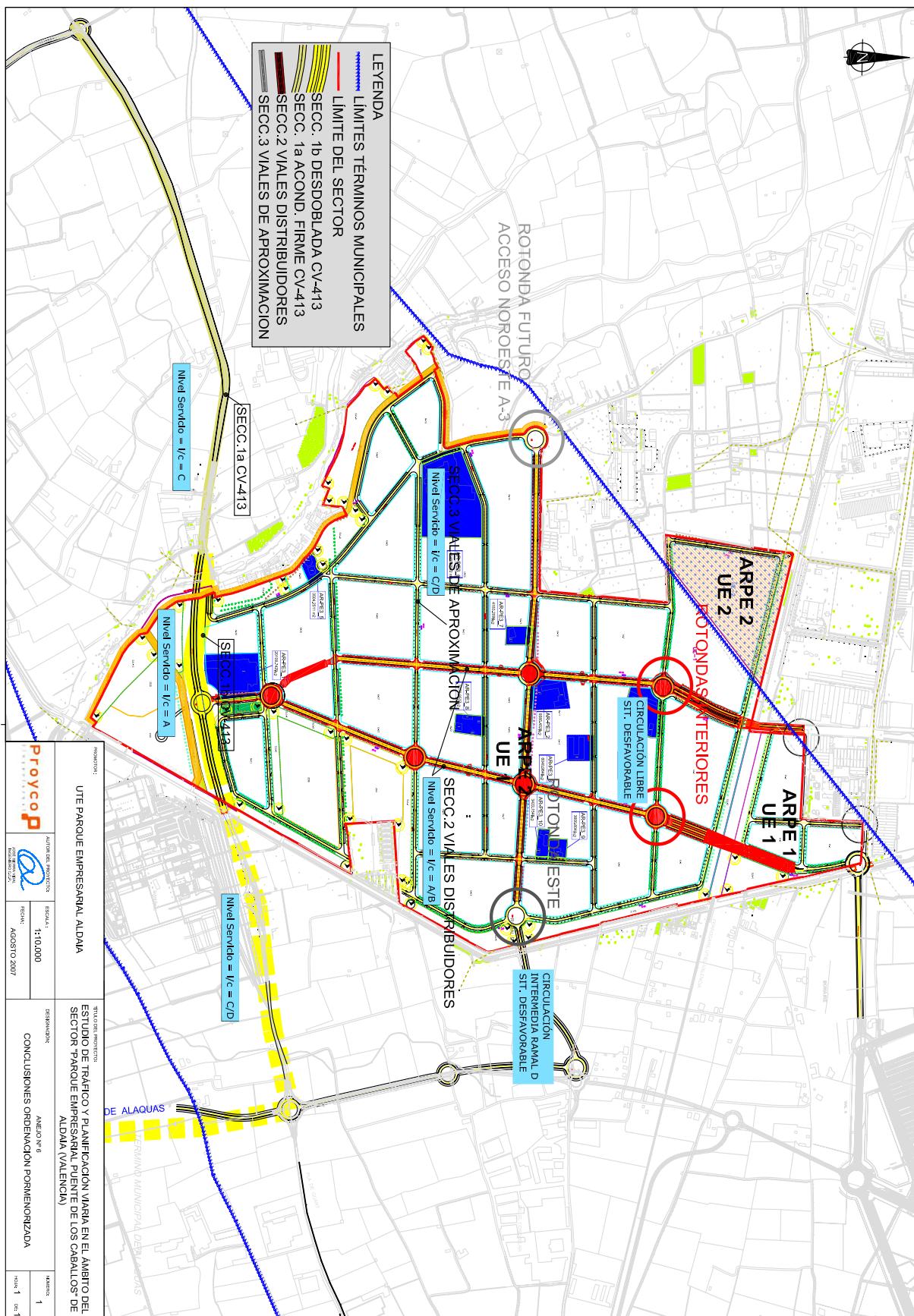


#### APÉNDICE 1: PLANO DE CONCLUSIONES ORDENACIÓN PORMENORIZADA SECTOR

## OTROS DATOS

Código para validación: **OWGYI-CTM58-O9XGX**

Página 239 de 246



|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 240 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)

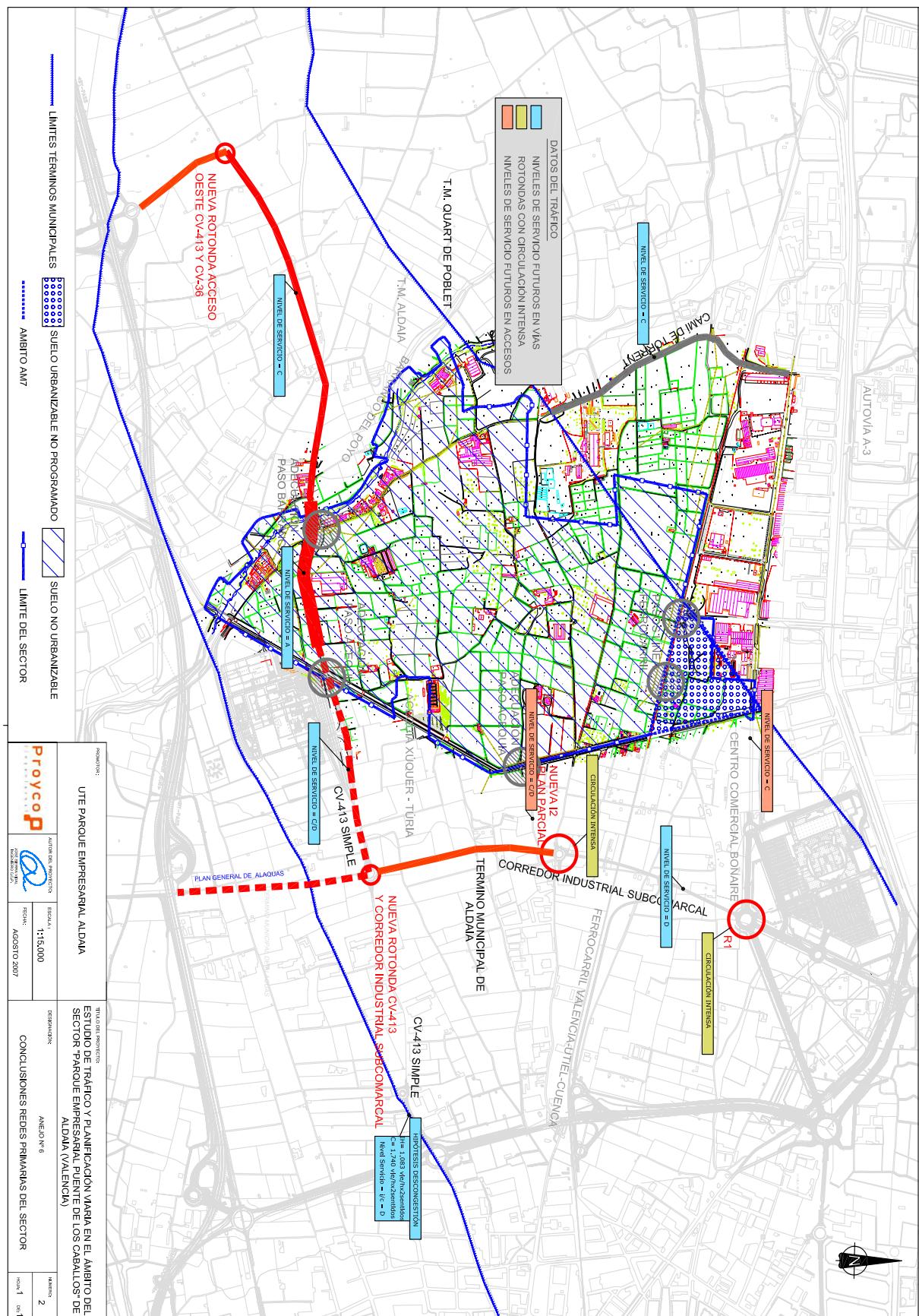
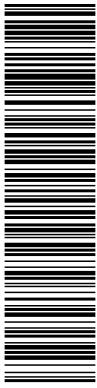


## APÉNDICE 2: PLANO DE CONCLUSIONES VÍAS E INTERSECCIONES REDES PRIMARIAS ÁMBITO SECTOR

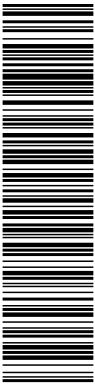
## OTROS DATOS

Código para validación: **OWGYI-CTM58-O9XGX**

Página 241 de 246



|   |                 |
|---|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE          | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: OWGYI-CTM58-O9XGX<br>Página 242 de 246 | FIRMAS          |

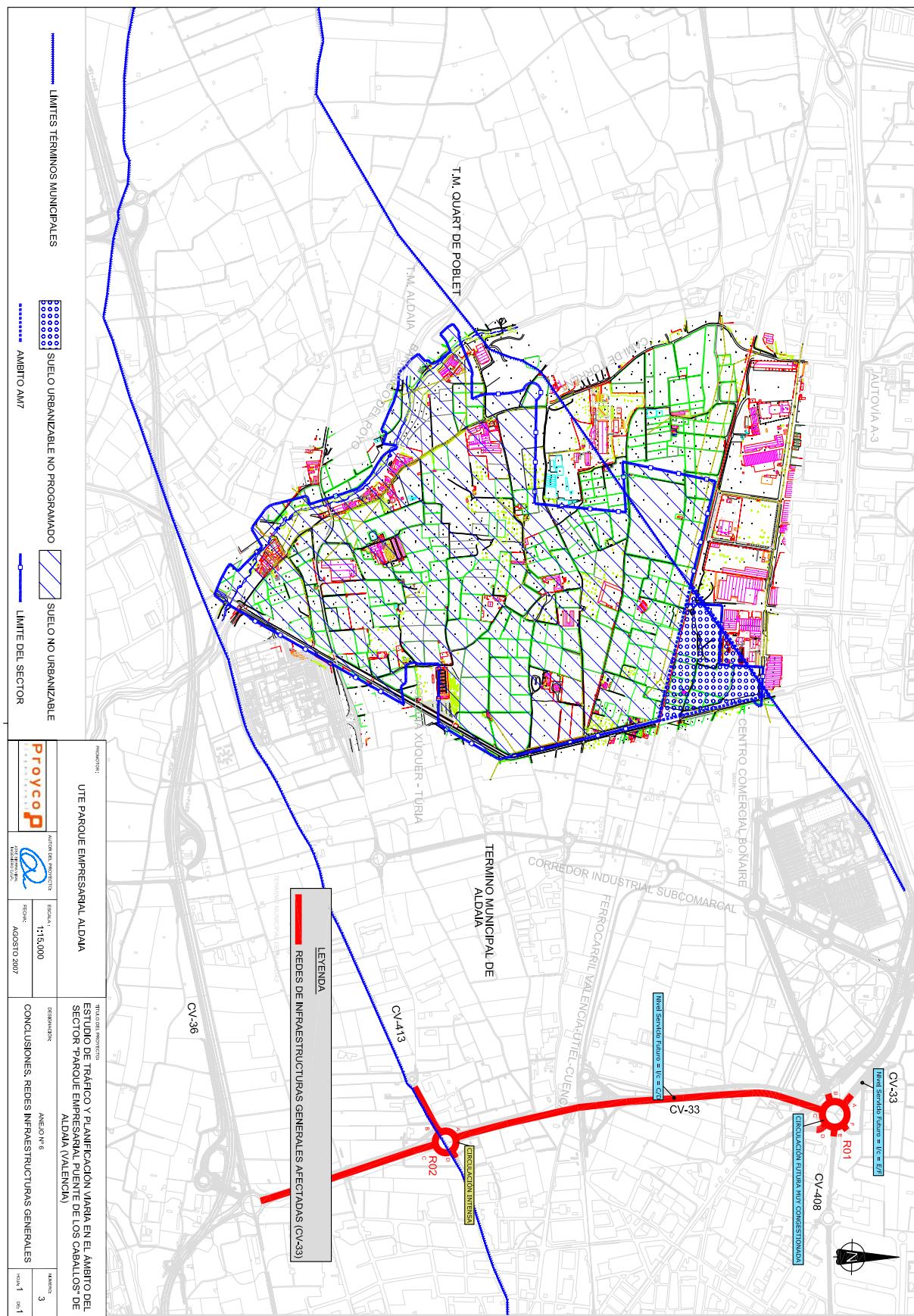
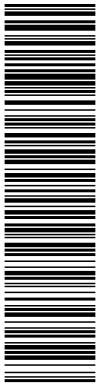


Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

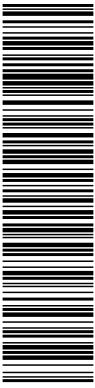
ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



### APÉNDICE 3: PLANO DE CONCLUSIONES CV-33



|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 244 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

FIRMAS

ESTADO

**NO REQUIERE FIRMAS**

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



Las actuaciones propuestas descritas en los apartados anteriores del presente anexo de conclusiones, en todas las vías e intersecciones de las redes afectadas por el ámbito del estudio de tráfico del Sector Parque Empresarial, se plasman en el siguiente plano.

|  |                 |
|--|-----------------|
| DOCUMENTO<br>PROYECTO: 20180517_Parte 3 Documentación presentada UTE                 | IDENTIFICADORES |
| OTROS DATOS<br>Código para validación: <b>OWGYI-CTM58-O9XGX</b><br>Página 245 de 246 | FIRMAS          |



Puede verificar la autenticidad de este documento en [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=1](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=1). El documento no requiere firmas. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: [https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes\\_cod=2&ent\\_id=2&idioma=5](https://www.oficinavirtual.aldaia.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do?pes_cod=2&ent_id=2&idioma=5).

11de 11

Anejo nº 6  
CONCLUSIONES

ESTUDIO DE TRÁFICO Y PLANIFICACIÓN VIARIA EN EL ÁMBITO DEL SECTOR "PARQUE EMPRESARIAL PUENTE DE LOS CABALLOS" DE ALDAIA (VALENCIA)



#### APÉNDICE 4: PLANO DE CONCLUSIONES ESTUDIO DE TRÁFICO. ACTUACIONES PROPUESTAS

