
ANEJO N° 4 TRÁFICO

INDICE

| | | | | | |
|--------|---|----|--|---|----|
| 1. | INTRODUCCIÓN | 3 | 10. | ANÁLISIS DE RAMPAS Y PENDIENTES DEL TRAMO..... | 56 |
| 2. | ANTECEDENTES..... | 3 | 10.1. | ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE UN TERCER CARRIL..... | 56 |
| 2.1. | ESTACIONES DE AFORO | 8 | 10.2. | ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE LECHOS DE FRENADO..... | 56 |
| 2.2. | ESTRUCTURA DEL TRÁFICO | 11 | 11. | DISTRIBUCIÓN HORARIA DEL TRÁFICO PARA EL CÁLCULO DE | |
| 2.3. | VARIACIONES CÍCLICAS..... | 12 | NIVELES SONOROS..... | 56 | |
| 2.4. | INTENSIDADES HORARIAS EN LAS HORAS DE MAYOR | | APÉNDICE Nº 1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO | 58 | |
| | CIRCULACIÓN | 12 | APÉNDICE Nº 2. CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO..... | 67 | |
| 2.5. | RESULTADOS DE LA ENCUESTA MOVILIA..... | 13 | APÉNDICE Nº 3. DATOS ESTACIÓN PERMANENTE E-7-0 | 75 | |
| 2.5.1. | Resultados de la encuesta de movilidad cotidiana..... | 13 | APÉNDICE Nº 4. DATOS CAMPAÑA COMPLEMENTARIA..... | 83 | |
| 2.5.2. | Resultados de la encuesta de movilidad de larga distancia. | 15 | | | |
| 2.6. | ENCUESTA PERMANENTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR | | | | |
| | CARRETERA..... | 19 | | | |
| 3. | RECOGIDA DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA | 23 | | | |
| 3.1. | CAMPAÑA DE CAMPO..... | 23 | | | |
| 3.2. | CÁLCULO de IMD | 25 | | | |
| 4. | MODELIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL..... | 26 | | | |
| 4.1. | MODELO DE OFERTA | 27 | | | |
| 4.1.1. | Red viaria..... | 27 | | | |
| 4.1.2. | Funciones de demora..... | 28 | | | |
| 4.2. | DEMANDA. MATRIZ DE VIAJES..... | 30 | | | |
| 4.3. | MODELO DE ASIGNACIÓN Y CALIBRACIÓN DEL MODELO | 36 | | | |
| 5. | MODELIZACIÓN DE LA SITUACIÓN FUTURA | 42 | | | |
| 5.1. | OFERTA FUTURA. ALTERNATIVAS A ANALIZAR..... | 42 | | | |
| 5.2. | MODELIZACIÓN DE LA SITUACIÓN EN 2007. RESULTADO DE LAS | | | | |
| | ASIGNACIONES..... | 47 | | | |
| 5.3. | PROYECCIÓN AL AÑO BASE 2017..... | 48 | | | |
| 6. | PROGNOSIS DE TRÁFICO | 48 | | | |
| 7. | ANÁLISIS PRELIMINAR DE RESULTADOS..... | 51 | | | |
| 8. | CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO | 51 | | | |
| 9. | NIVELES DE SERVICIO EN EL TRONCO..... | 51 | | | |
| 9.1. | METODOLOGÍA..... | 51 | | | |
| 9.2. | CÁLCULO Y ANÁLISIS DE NIVELES DE SERVICIO..... | 54 | | | |

1. INTRODUCCIÓN

En este Anejo de Tráfico, correspondiente a la Fase B del Estudio Informativo, se recoge, en el segundo apartado, un análisis de los antecedentes de tráfico del mismo.

En el tercer apartado se muestran los datos de partida sobre movilidad y tráfico recogidos en diferentes publicaciones oficiales.

En el cuarto apartado se recoge toda la información obtenida mediante una campaña específica de trabajo de campo.

En el quinto epígrafe se muestra la situación actual del tráfico de los puntos de aforo seleccionados para la recogida complementaria de datos.

El apartado sexto desarrolla la metodología de modelización de la situación actual detallando los diferentes componentes del modelo matemático utilizado: la demanda de transportes, explicitada a través de la matriz de viajes, la oferta de transportes, recogida en el modelo de red viaria, y la simulación de la situación actual, consistente en la asignación de la matriz de viajes a la red viaria mediante un procedimiento de asignación de viajes.

El séptimo epígrafe trata la modelización de la situación futura con cada una de las alternativas obteniendo el tráfico en dicha vía en el año de base (año 2007). Posteriormente, se efectúa la prognosis de la matriz de viajes y la asignación de las matrices resultantes al modelo, obteniendo el tráfico en la autovía para los años de puesta en servicio (2012), intermedio (2022) y horizonte (2032).

En el apartado octavo se realiza la prognosis de tráfico para la serie 2007-2032, y en el noveno se determinan las categorías de tráfico de vehículos pesados para el dimensionamiento del firme para los diferentes subtramos.

Por último, en el décimo capítulo, se analizan los niveles de servicio en el tronco que presentan las alternativas a lo largo de la vida útil del proyecto desde su puesta en servicio y en el undécimo se analizan las rampas y pendientes del tramo.

2. ANTECEDENTES

El antecedente inmediato a este estudio de tráfico es el Estudio de Tráfico del Estudio Informativo de la A-58: Autovía Trujillo- Cáceres.

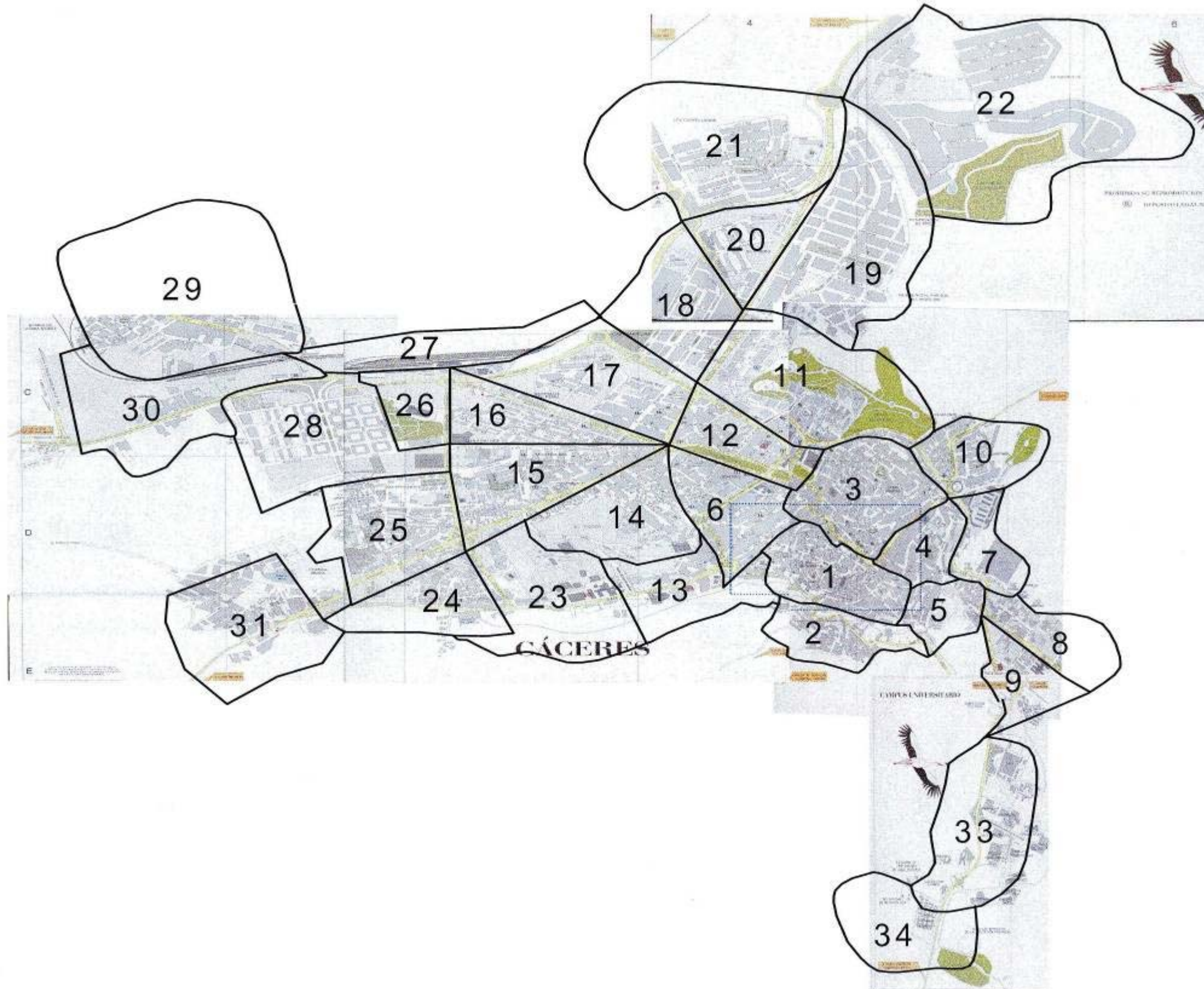
En el citado estudio se elaboró una matriz de viajes recogiendo la movilidad en el corredor y en los accesos a Cáceres. Esta matriz constituye el punto de partida de este documento. Para su elaboración se realizaron encuestas origen-destino en cinco puntos:

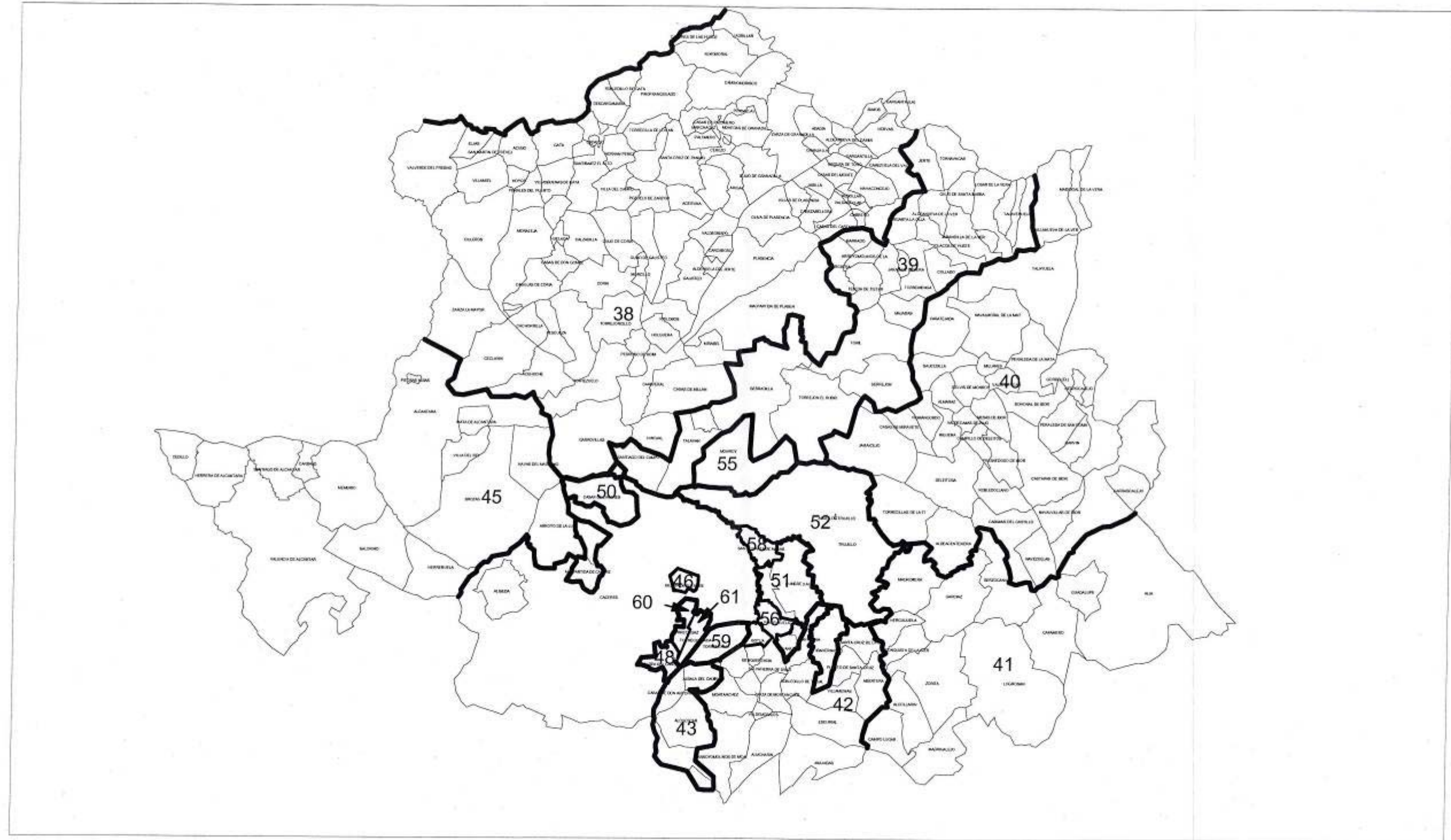
1. Semáforo de la Avda. de la Universidad en intersecciones con la Ronda de Puente Vadillo. Sentido salida.
2. Semáforo en Ronda Puente Vadillo en intersección con Avda. de la Universidad. Sentido salida.
3. Semáforo en Ronda San Francisco, en intersección con EX-206, a Miajadas. Sentido salida.
4. Semáforo en N-630, en intersección con acceso al Barrio de Aldea Moret. Sentido Plasencia.
5. Semáforo de acceso a Trujillo en N-521, sentido Cáceres-Trujillo.

Estas encuestas se codificaron referidas a la zonificación en 61 zonas, recogida en la tabla y figura adjuntas.

ZONIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

| | |
|------|-----------------------------|
| 1-37 | Cáceres |
| 38 | Acceso Plasencia |
| 39 | Acceso de Torrejón el Rubio |
| 40 | Acceso de N-V Madrid |
| 41 | Acceso de N-524 Este |
| 42 | Acceso de Miajadas |
| 43 | Acceso de Mérida |
| 44 | Acceso de Badajoz |
| 45 | Acceso de N-521 Oeste |
| 46 | Sierra de Fuentes |
| 47 | Aldea del Obispo |
| 48 | Aldea del Cano |
| 49 | Botija |
| 50 | Casar de Cáceres |
| 51 | La Cumbre |
| 52 | Trujillo |
| 53 | Ibahernando |
| 54 | Malpartida de Cáceres |
| 55 | Monroy |
| 56 | Plasenzuela |
| 57 | Ruanes |
| 58 | Santa Marta de Magasca |
| 59 | Torremoncha |
| 60 | Torreorgaz |
| 61 | Torquemada |





Actualización 2016

Actualización 2019:



Dicha zonificación es la adoptada en el presente estudio por considerarla representativa de las relaciones que caracterizan la demanda en la nueva conexión.

Las encuestas se expansionaron a la IMD estimada en los puntos de encuesta el año 2001.

En base a las matrices en cada punto de encuesta se elaboró la matriz de viajes que recoge la movilidad en el Corredor Trujillo-Cáceres y accesos a Cáceres correspondientes al año 2001 y que se refleja en la tabla adjunta.

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 1 | 35 | 9 | 17 | 27 | 5 | | | 46 | 28 | | 8 | 6 | 5 | 29 | 6 |
| 2 | 9 | | | | | | | 33 | 9 | 8 | 9 | | | | |
| 3 | 16 | | | | | 5 | | | | | | | 9 | | |
| 4 | 27 | | | | | | | | | | | | | | 17 |
| 5 | 5 | | | | | | | 8 | 9 | | | | 18 | | |
| 6 | | | 4 | | | | | 44 | 27 | | | | | | 5 |
| 7 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 46 | 33 | | | 9 | 44 | | | 9 | 10 | | | | 29 | 26 |
| 9 | 28 | 9 | | | 8 | 27 | | 9 | 17 | | | 19 | 6 | 18 | 19 |
| 10 | | 8 | | | | | | 10 | | | | | | | |
| 11 | 8 | 9 | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 6 | | | | | | | | 19 | | | | | | |
| 13 | 5 | | 10 | | 18 | | | | 6 | | | | | | |
| 14 | 30 | | | | | | | 29 | 18 | | | | | | |
| 15 | 6 | | | 17 | | 5 | | 26 | 19 | | | | | | |
| 16 | 5 | 7 | 5 | | | | | 18 | | | | | | | |
| 17 | | 9 | | | | 53 | | 5 | 5 | | | | | | |
| 18 | 17 | | | | | | | | | | | | 9 | | |
| 19 | | 9 | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | | | | | | | | 32 | | | | | | | |
| 22 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | 20 | | 5 | 14 | 8 | | | 49 | 25 | 11 | | | | | 10 |
| 24 | 8 | | 5 | | | | | 5 | | 8 | | | | | |
| 25 | | | | | | | | 24 | 29 | | | | | | |
| 26 | | | | | | | | 7 | | | | | | | |
| 27 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 28 | 632 | | 32 | 10 | | 6 | 49 | 236 | 34 | | 92 | 158 | 7 | | |
| 29 | 150 | 27 | | | | | | | | | | | | | 192 |
| 30 | 466 | | 76 | | | 38 | 26 | | 50 | 36 | | | | 70 | 176 |
| 31 | 88 | 21 | 10 | 5 | 13 | 64 | | 39 | 10 | 5 | 9 | 24 | 48 | 35 | 14 |
| 32 | 9 | 11 | | | | | | | 7 | | | | | | |
| 33 | 239 | 31 | 243 | 202 | 71 | 412 | 78 | 297 | 63 | 175 | 220 | 247 | 176 | 268 | 476 |
| 34 | 98 | 8 | 51 | | 5 | 41 | | 22 | 10 | 28 | 15 | 48 | 16 | 25 | 25 |
| 35 | 230 | 10 | | 70 | 4 | 241 | 75 | 22 | 19 | 64 | 135 | 345 | 5 | 4 | 16 |
| 36 | 32 | | | | | 4 | | | | | | 98 | 4 | | |
| 37 | | 9 | | | | 5 | | 20 | 8 | | 10 | | | | |
| 38 | 33 | | 9 | | | | | | | 4 | | 17 | | 26 | 10 |
| 39 | 37 | | 6 | 8 | | 7 | | | | | 4 | 8 | | 17 | |
| 40 | 136 | | 42 | | | 49 | 13 | 13 | 15 | | 20 | 22 | 12 | 6 | 21 |
| 41 | 20 | | | 7 | | 5 | | 21 | 11 | 11 | | 31 | 5 | 14 | 11 |
| 42 | 34 | 7 | 7 | | 18 | 19 | 13 | 179 | 7 | 36 | 5 | 46 | 5 | 11 | 8 |
| 43 | 417 | 3 | 48 | 50 | | 50 | 106 | 172 | | 70 | 132 | 40 | | 16 | |
| 44 | 13 | | | | | | | | | | | | | | 32 |
| 45 | 540 | | 26 | 70 | | 54 | | 48 | | | 49 | 106 | 8 | | |
| 46 | 72 | | 16 | | 13 | 19 | 27 | 27 | 19 | 13 | 13 | 14 | | 18 | 18 |
| 48 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 | | | | | | | | | 10 | | | | | | |
| 51 | 10 | | | | | | | | | | | | 6 | | 7 |
| 52 | 90 | 7 | 19 | | | 34 | | 36 | 25 | 30 | 10 | 80 | 4 | 11 | 37 |
| 53 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 54 | | | | | | 48 | | | | | | | | | |
| 56 | 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| 57 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 58 | | | | | | | | | | | | | 5 | 5 | |
| 59 | 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 60 | 5 | | 5 | | | 4 | | 10 | | | | | | 6 | |
| 61 | 5 | | 4 | | 9 | | | | | | | | 5 | 7 | |
| | 3638 | 227 | 640 | 480 | 181 | 1234 | 387 | 1487 | 508 | 509 | 727 | 1309 | 353 | 615 | 1126 |

| | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|----|-----|------|------|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| 1 | 5 | | 17 | | | | | 19 | 9 | | | | 632 | 150 | 466 |
| 2 | 7 | 9 | | 9 | | | | | | | | | | 27 | |
| 3 | 5 | | | | | | | 5 | 5 | | | | 32 | | 76 |
| 4 | | | | | | | | 15 | | | | | 10 | | |
| 5 | | | | | | | | 8 | | | | | | | |
| 6 | | 53 | | | | | | | | | | | 6 | | 38 |
| 7 | | | | | | | | | | | | | 49 | | 26 |
| 8 | 18 | 5 | | | | 32 | | 49 | 5 | 25 | 7 | | 236 | | |
| 9 | | 5 | | | | | | 25 | | 29 | | | 34 | | 50 |
| 10 | | | | | | | | 11 | 8 | | | | | | 36 |
| 11 | | | | | | | | | | | | | 92 | | |
| 12 | | | | | | | | | | | | | 158 | | |
| 13 | | | 10 | | | | | | | | | | 7 | | |
| 14 | | | | | | | | | | | | | | 70 | |
| 15 | | | | | | | | 10 | | | | | | 192 | 176 |
| 16 | | | | | | | | | 5 | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | | | | | | 340 | | 66 |
| 18 | | | | | | | | | | 32 | | | 180 | 48 | 70 |
| 19 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | | 96 | | |
| 21 | | | | | | | | | | 96 | | | 526 | 32 | |
| 22 | | | | | | | | | | | | | 38 | | |
| 23 | | | | | | | | | | 17 | | | 72 | | 48 |
| 24 | 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 25 | | | 32 | | | 96 | | 17 | | | | | | 68 | |
| 26 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 27 | | | | | | | | | | | | | 50 | | 17 |
| 28 | | 340 | 180 | | 96 | 526 | 38 | 72 | | | | 50 | | 1052 | 182 |
| 29 | | | 48 | | | 32 | | | | 68 | | | 1052 | 68 | 199 |
| 30 | | 66 | 70 | | | | | 48 | | | | 17 | 182 | 199 | |
| 31 | 23 | | | | | 77 | | 123 | 71 | 16 | | | 85 | | 92 |
| 32 | | | | 44 | | | | | 102 | | | | 786 | 136 | 136 |
| 33 | 252 | 273 | 145 | 103 | 51 | 134 | 52 | 78 | 73 | 105 | 7 | | 142 | 112 | |
| 34 | 16 | 53 | 6 | 9 | | 15 | | 77 | 13 | 24 | 7 | | 54 | 16 | |
| 35 | 18 | 190 | 149 | | | 18 | | 34 | | | 26 | | 130 | 18 | |
| 36 | | | 48 | | | 49 | 36 | 32 | | | | | | | |
| 37 | | | | | | | | | | | | | | 32 | |
| 38 | | | 17 | | | | | | 7 | | | | 233 | | 18 |
| 39 | | | | | | | | 14 | | 13 | | | | | |
| 40 | 15 | 13 | 37 | 15 | | 16 | | 44 | | 5 | 86 | | | 7 | 48 |
| 41 | | 31 | 7 | | | | | 113 | | | 4 | 6 | 5 | | |
| 42 | 2 | 89 | 74 | 1 | | 11 | | 66 | 9 | 1 | 1 | 25 | 5 | 131 | |
| 43 | 22 | 166 | 176 | | | 114 | | 36 | 52 | 4 | | 9 | 146 | 101 | |
| 44 | 187 | 96 | 36 | | | | | | | | | | 36 | | |
| 45 | | 70 | 187 | 49 | | | | 68 | 136 | | 18 | 9 | 258 | 98 | |
| 46 | 6 | 69 | 13 | 7 | | 6 | | 17 | | 4 | 4 | 24 | | 27 | |
| 48 | | | | | | 49 | | 5 | | | | | 30 | | |
| 50 | | | | | | | | 10 | | | | | 50 | | |
| 51 | | | | | | | | 11 | | | | | | | |
| 52 | 31 | 21 | 41 | | 9 | 24 | | 91 | | 7 | | 8 | 49 | 21 | |
| 53 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 54 | | | | | | | | | | | | | 36 | | |
| 56 | | | | | | | | 6 | | | | | | | |
| 57 | | | | | | | | 3 | | | | | | | |
| 58 | | | | | | | | 5 | | | | | | | |
| 59 | | | | | | | | 19 | | | | | | | |
| 60 | | | | | | 49 | | 50 | | | | | | 36 | |
| 61 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 612 | 1549 | 1293 | 237 | 156 | 1248 | 126 | 1181 | 495 | 446 | 160 | 233 | 5752 | 2663 | 1754 |

| | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 |
|----|------|------|------|-----|------|-----|-----|------|-----|------|-----|------|------|-----|------|
| 1 | 88 | 8 | 240 | 98 | 230 | 32 | | 33 | 37 | 136 | 20 | 34 | 417 | 13 | 540 |
| 2 | 21 | 11 | 31 | 7 | 11 | | 9 | | | | | 7 | 3 | | |
| 3 | 10 | | 243 | 51 | | | | 9 | 6 | 42 | | 6 | 48 | | 26 |
| 4 | 5 | | 201 | | 70 | | | | 9 | | 7 | | 50 | | 70 |
| 5 | 13 | | 71 | 5 | 4 | | | | | | | | | 18 | |
| 6 | 64 | | 412 | 42 | 241 | 3 | 5 | | 7 | 49 | 5 | 18 | 50 | | 54 |
| 7 | | | 78 | | 75 | | | | | 13 | | 13 | 106 | | |
| 8 | 38 | | 298 | 22 | 22 | | 20 | | | 13 | 21 | 180 | 172 | | 48 |
| 9 | 10 | 7 | 63 | 10 | 18 | | 9 | | | 15 | 11 | 6 | | | |
| 10 | 5 | | 175 | 28 | 64 | | | 4 | | | 11 | 36 | 70 | | |
| 11 | 9 | | 220 | 15 | 135 | | 9 | | | 20 | | 5 | 132 | | 49 |
| 12 | 24 | | 247 | 48 | 345 | 98 | | 17 | 8 | 22 | 30 | 47 | 40 | | 106 |
| 13 | 48 | | 176 | 16 | 5 | 4 | | | | 12 | 5 | 5 | | | 8 |
| 14 | 35 | | 269 | 25 | 4 | | | 26 | 16 | 6 | 14 | 10 | 16 | | |
| 15 | 14 | | 476 | 25 | 16 | | | 10 | | 20 | 11 | 9 | | 32 | |
| 16 | 23 | | 252 | 15 | 18 | | | | | 15 | | 2 | 22 | 187 | |
| 17 | | | 273 | 53 | 190 | | | | | 13 | 31 | 90 | 166 | 96 | 70 |
| 18 | | | 145 | 6 | 149 | 48 | | 17 | | 37 | 7 | 73 | 176 | 36 | 187 |
| 19 | | 44 | 103 | 9 | | | | | | 15 | | 2 | | | 49 |
| 20 | | | 51 | | | | | | | | | | | | |
| 21 | 77 | | 133 | 15 | 18 | 49 | | | | 16 | | 10 | 114 | | |
| 22 | | | 52 | | | 36 | | | | | | | | | |
| 23 | 123 | | 78 | 77 | 34 | 32 | | | | | | | | | |
| 24 | 72 | 102 | 73 | 13 | | | | 7 | | | 14 | 45 | 113 | 65 | 36 |
| 25 | 16 | | 105 | 24 | | | | | | 13 | 5 | 1 | 4 | | 136 |
| 26 | | | 7 | 7 | 26 | | | | | | 86 | 4 | 1 | | 18 |
| 27 | 85 | | | | | | | | | | | 6 | 24 | 9 | 8 |
| 28 | | | 786 | 142 | 53 | 130 | | | 233 | | | 5 | 5 | 146 | 36 |
| 29 | 92 | 136 | 112 | 16 | 18 | | 32 | | | 7 | | | | 132 | 101 |
| 30 | 32 | 136 | | | | | | 18 | | 48 | | | | | |
| 31 | | | 168 | 22 | 14 | 26 | | 10 | 4 | 5 | 5 | | 7 | 11 | 5 |
| 32 | 168 | | 70 | 36 | 134 | | | 8 | 6 | | 40 | 11 | 158 | | 83 |
| 33 | 22 | 70 | 17 | | 17 | 24 | 46 | 87 | 28 | | 20 | 25 | 91 | 87 | 220 |
| 34 | 14 | 36 | | | | 4 | 11 | 16 | 7 | | | | 9 | 14 | 7 |
| 35 | 26 | 134 | 17 | | | | | 3 | | | 50 | | 9 | | 18 |
| 36 | | | 24 | 4 | | | | | | | | | | | |
| 37 | 10 | 8 | 46 | 12 | 3 | | | | | | | | | 17 | 5 |
| 38 | 4 | 6 | 87 | 16 | | | | | | | 57 | 6 | 42 | 692 | 82 |
| 39 | 4 | | 28 | 7 | | | | | | | | | | 7 | |
| 40 | 5 | 40 | | | 50 | | | | | 57 | | 32 | | 20 | 53 |
| 41 | | 11 | 20 | | | | | | | 6 | | | | 293 | 52 |
| 42 | 6 | 157 | 26 | | 9 | | 18 | 42 | | 20 | | 53 | 11 | 3 | 70 |
| 43 | 11 | | 91 | 9 | | | | 692 | 7 | 53 | 293 | | | 6 | 50 |
| 44 | 5 | | 87 | 14 | | | 5 | 82 | | 17 | 52 | 3 | 6 | | 5 |
| 45 | 28 | 83 | 220 | 7 | 18 | | 74 | 234 | | 136 | 72 | 70 | 50 | 4 | |
| 46 | 5 | 15 | 14 | | | | 7 | 7 | | | | 26 | | 4 | |
| 48 | | | 7 | | | | | | | | | 39 | | 5 | |
| 50 | | 39 | 66 | 9 | 50 | | 17 | | | 5 | 16 | | | 70 | 4 |
| 51 | 5 | | | 9 | | | | | | 6 | 7 | | | | 5 |
| 52 | 23 | 86 | 26 | | | | 16 | 30 | 43 | 93 | 84 | 65 | 56 | 25 | 16 |
| 53 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 54 | 44 | | 61 | | 53 | 26 | | | | 34 | 8 | 132 | 50 | 106 | 36 |
| 56 | | 4 | | | | | | | | | 4 | | 136 | | |
| 57 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 58 | | | | | | | | 7 | 12 | | | | | | |
| 59 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60 | | | 4 | | | | | | | 6 | | | | 7 | |
| 61 | | | 32 | 17 | | 4 | | | | | | | | | |
| | 1284 | 2119 | 5676 | 817 | 2187 | 372 | 313 | 1657 | 279 | 1186 | 871 | 1444 | 3434 | 810 | 2887 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|-----|-----|------|------|----|-----|-----|----|----|----|-----|----|-------|
| | 46 | 48 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | |
| 1 | 72 | | | 9 | 90 | | | 6 | | | 5 | 5 | 5 | 3637 |
| 2 | | | | | 7 | | | | | | | | | 227 |
| 3 | 17 | | | | 19 | | | | | | | 5 | 4 | 639 |
| 4 | | | | | | | | | | | | | | 481 |
| 5 | 13 | | | | | | | | | | | | 9 | 181 |
| 6 | 21 | | | | 34 | | 48 | | | | | 4 | | 1234 |
| 7 | 27 | | | | | | | | | | | | | 387 |
| 8 | 26 | | | | 36 | | | | | | | 10 | | 1489 |
| 9 | 20 | | 10 | | 25 | | | | | | | | | 507 |
| 10 | 13 | | | | 30 | | | | | | | | | 509 |
| 11 | 13 | | | | 10 | | | | | | | | | 726 |
| 12 | 13 | | | | 80 | | | | | | | | | 1308 |
| 13 | | | | 6 | 5 | | | | | 4 | | | 5 | 355 |
| 14 | 19 | | | | 11 | | | | | 5 | | 6 | 8 | 617 |
| 15 | 17 | | | 7 | 36 | | | | | | | | | 1124 |
| 16 | 7 | | | | 31 | | | | | | | | | 612 |
| 17 | 68 | | | | 21 | | | | | | | | | 1549 |
| 18 | 14 | | | | 41 | | | | | | | | 4 | 1296 |
| 19 | 6 | | | | | | | | | | | | | 237 |
| 20 | | | | | 10 | | | | | | | | | 157 |
| 21 | 7 | 49 | | | 24 | | | | | | | 49 | 5 | 1252 |
| 22 | | | | | | | | | | | | | | 126 |
| 23 | 18 | 5 | 9 | 11 | 91 | | | 6 | 3 | 5 | 19 | 50 | 26 | 1207 |
| 24 | | | | | | | | | | | | | 5 | 500 |
| 25 | 4 | | | | 7 | | | | | | | | | 445 |
| 26 | 4 | | | | | | | | | | | | | 160 |
| 27 | 25 | | | | 9 | | | | | | | | | 233 |
| 28 | | 30 | 50 | | 48 | | 36 | | | | | | | 5750 |
| 29 | 26 | | | | 21 | | | | | | | 36 | | 2663 |
| 30 | | | | | | | | | | | | | | 1754 |
| 31 | 4 | | | 5 | 23 | | 44 | | | | | | 8 | 1293 |
| 32 | 14 | | 39 | | 86 | | | 4 | | | | 32 | | 2120 |
| 33 | 15 | 7 | 66 | | 26 | | 61 | | | | 4 | 17 | | 5675 |
| 34 | | | 9 | 10 | | | | | | | | | | 819 |
| 35 | | | 50 | | | | 53 | | | | | 4 | | 2187 |
| 36 | | | | | 16 | | 26 | | | | | | | 373 |
| 37 | 8 | | 17 | | 30 | | | | | | | | 5 | 319 |
| 38 | 7 | | | | 43 | | | | | 7 | | | | 1657 |
| 39 | | | 5 | 6 | 93 | | | | | | | 6 | | 278 |
| 40 | | | 16 | 7 | 84 | | 34 | | | | | | | 1186 |
| 41 | | 39 | | | 65 | | 8 | 3 | | | | | | 871 |
| 42 | 27 | | | | 55 | | 132 | | | | | 7 | 5 | 1451 |
| 43 | | | 70 | | 25 | | 50 | 136 | | | | | | 3434 |
| 44 | 4 | 5 | 4 | | 16 | | 106 | | | | | | | 811 |
| 45 | | | 50 | 6 | 6 | | 36 | | | | | | | 2888 |
| 46 | | | | | 7 | | 4 | | | | | | | 535 |
| 48 | | | | | | | 36 | | | 7 | | | | 178 |
| 50 | | | | 7 | 11 | | | | | | | | | 414 |
| 51 | | | 8 | 118 | 1583 | 6 | | 12 | 19 | | | 6 | | 1818 |
| 52 | 7 | | 11 | 1583 | 11 | | 5 | | 6 | | | 5 | | 2882 |
| 53 | | | | 6 | | | | | | | | | | 6 |
| 54 | 4 | 36 | | | 5 | | | | | | | 6 | | 685 |
| 56 | | | | 12 | | | | | | | | | | 168 |
| 57 | | | | 20 | 5 | | | | | | | | | 28 |
| 58 | | 7 | | | | | | | | | | | | 41 |
| 59 | | | | | 5 | | | | | | | | | 33 |
| 60 | | | | 6 | | | 6 | | | | | | | 243 |
| 61 | | | | | | | | | | | | | | 30 |
| | 540 | 178 | 414 | 1819 | 2881 | 6 | 685 | 167 | 28 | 40 | 33 | 243 | 89 | 63785 |

TRÁFICO ACTUAL

2.1. ESTACIONES DE AFORO

Para caracterizar, cualitativa y cuantitativamente, el tráfico en accesos a Cáceres se cuenta con los datos recogidos en los Mapas de Tráfico que anualmente elaboran el Ministerio de Fomento y la Junta de Extremadura.

En accesos a Cáceres se localizan las siguientes estaciones:

TABLA 1. LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE ESTACIONES EN ACCESOS A CÁCERES

| Red | Estación | Carretera | P.K. | Localización | Tipo |
|------------|----------|-----------|-------|-----------------------|-----------------|
| Estatad | E-7 | CC-23 (*) | 42,2 | Cáceres | Permanente (**) |
| Estatad | E-210 | N-630 | 580,2 | Casas de Don Antón | Permanente |
| Estatad | CC-302 | CC-23 (*) | 44,1 | Cáceres | Secundaria |
| Estatad | CC-3 | CC-11 (*) | 553,8 | Cáceres | Primaria (**) |
| Estatad | CC-322 | CC-21 (*) | 51,2 | Cáceres | Secundaria |
| Estatad | CC-17 | N-521 | 57,2 | Malpartida de Cáceres | Primaria (**) |
| Estatad | CC-323 | CC-11 (*) | 550,2 | Cáceres | Secundaria (**) |
| Estatad | CC-319 | N-630 | 555,0 | Cáceres | Secundaria |
| Estatad | CC-70 | N-630 | 562,7 | Valdesafor | Secundaria (**) |
| Estatad | CC-112 | A-66 | 542,4 | Casar de Cáceres- | Secundaria (**) |
| Estatad | CC-106 | A-66 | 548,5 | Cáceres | Primaria |
| Estatad | CC-107 | A-66 | 554,6 | Cáceres | Secundaria |
| Estatad | CC-108 | A-66 | 562,9 | Valdesafor | Secundaria (**) |
| Estatad | CC-109 | A-66 | 574,8 | Aldea del Cano | Secundaria |
| Autonómica | CC-3162 | EX-100 | 10,4 | | Secundaria |
| Autonómica | CC-1443 | EX-206 | 11,5 | La Alberca | Cobertura (**) |
| Autonómica | CC-1533 | EX-390 | 4,6 | Cáceres | Cobertura |

(*) Ha cambiado la nomenclatura de la carretera respecto a 2007

(**) Ha habido modificaciones en el tipo de estación de aforo entre 2007-2017

En la figura adjunta se refleja la localización de estas estaciones y la IMD en el último año publicado.

La tabla adjunta contiene la evolución del tráfico en estas estaciones entre 2007 y 2017.

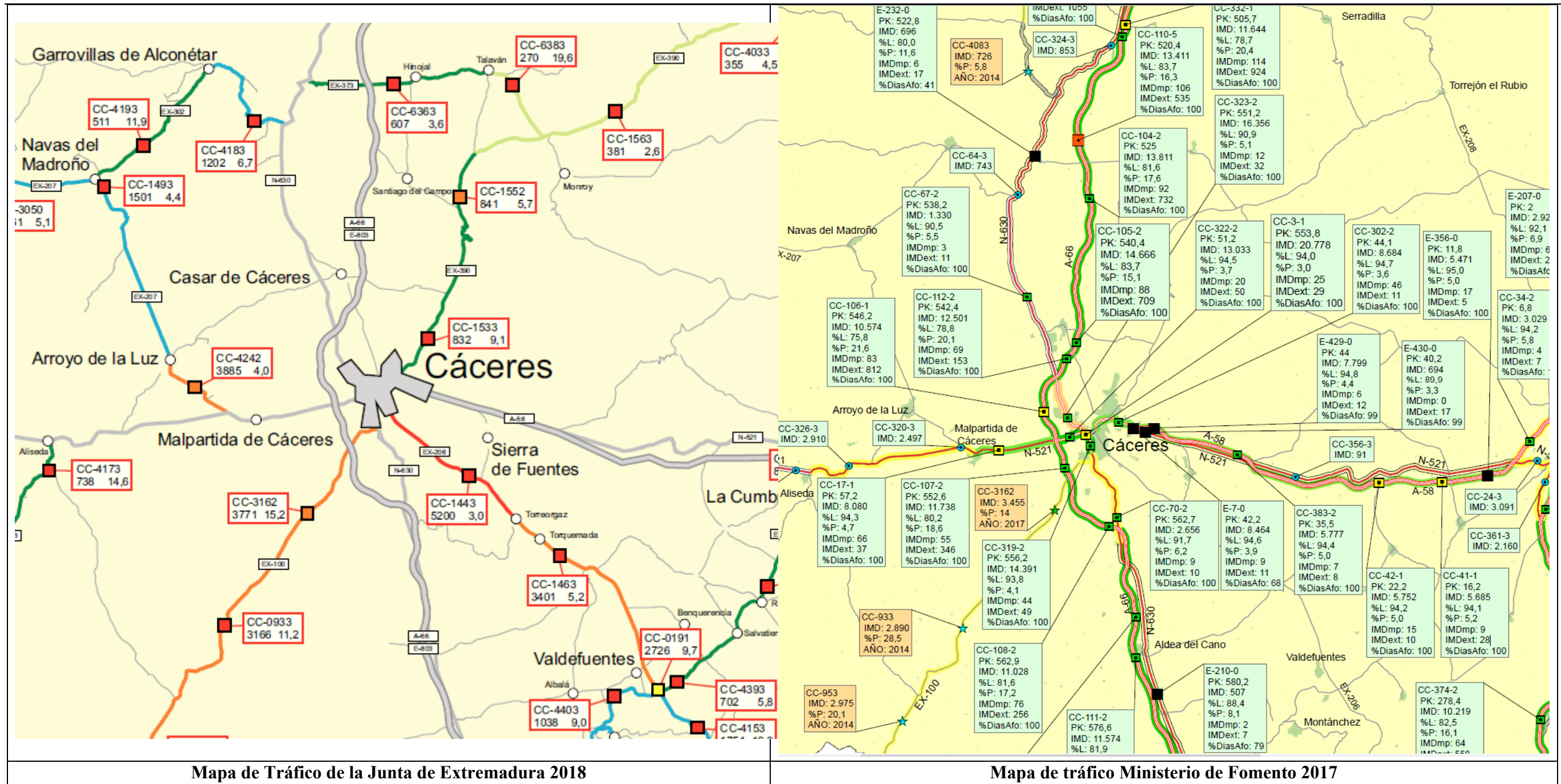


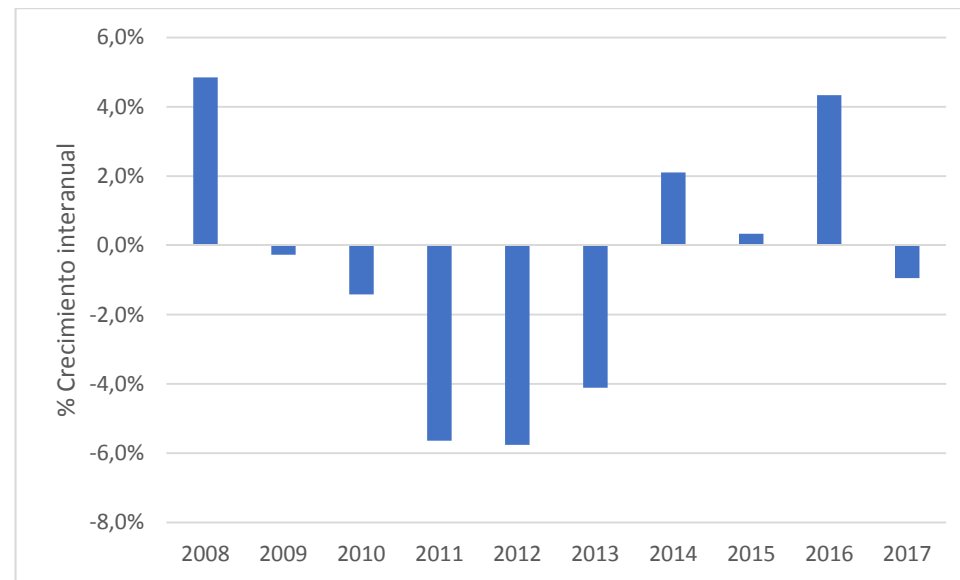
TABLA 1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN ACCESOS A CÁCERES (2007-2017).

| Estación | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2017 | | Variación interanual acumulada. 2007-2017 |
|---|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|-----------|---------------|--|
| | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | IMD | % P | |
| E-7/0 | 7.515 | 5,4 | 7.920 | 5,8 | 7.737 | 4,6 | 8.930 | 4,3 | 8.209 | 4,1 | 7.860 | 4,1 | 7.639 | 3,8 | 7.770 | 3,8 | 8.078 | 3,9 | 8.272 | 3,9 | 8.464 | 3,9 | 1,20% |
| E-210/0 | 583 | 9,1 | 534 | 9,2 | 588 | 10,5 | 580 | 8,4 | 561 | 7,5 | 517 | 7,9 | 512 | 7,2 | 523 | 7,1 | 513 | 7,6 | 520 | 7,5 | 507 | 8,1 | -1,39% |
| CC-302/2 | 11.723 | 4,3 | 12.342 | 4 | 12.652 | 3,8 | 11.972 | 3,8 | 10.418 | 4,2 | 10.501 | 4,1 | 10.771 | 3,7 | 9.962 | 3,6 | 10.686 | 3,8 | 10.221 | 3,7 | 8.684 | 3,6 | -2,96% |
| CC-3/1 | 19.313 | 19,9 | 27.075 | 4,2 | 23.240 | 3,5 | 22.970 | 3,1 | 22.004 | 2,9 | 21.854 | 2,6 | 20.557 | 2,6 | 21.697 | 2,8 | 21.150 | 2,8 | 21.619 | 2,8 | 20.778 | 3,0 | 0,73% |
| CC-322/2 | 15.943 | 4,9 | 17.202 | 4,5 | 16.305 | 4,3 | 15.010 | 3,7 | 14.606 | 3,7 | 13.296 | 3,2 | 12.196 | 3,6 | 12.071 | 3,2 | 12.738 | 3,5 | 13.189 | 3,5 | 13.033 | 3,7 | -2,00% |
| CC-17/1 | 9.142 | 4,7 | 9.179 | 5,2 | 8.902 | 5 | 8.383 | 5,3 | 7.969 | 5,1 | 7.357 | 5 | 7.152 | 4,7 | 7.248 | 4,7 | 7.495 | 4,7 | 7.695 | 4,9 | 8.080 | 4,7 | -1,23% |
| CC-323/2 | 26.148 | 4,7 | 22.618 | 4,9 | 20.304 | 5,2 | 17.299 | 4,9 | 17.804 | 5,9 | 17.387 | 5 | 15.464 | 4,6 | 16.038 | 5 | 17.130 | 4,3 | 16.237 | 4,4 | 16.356 | 5,1 | -4,58% |
| CC-319/2 | 21.384 | 9,4 | 22.326 | 4,9 | 22.180 | 3,5 | 21.826 | 3,1 | 20.977 | 3,1 | 19.395 | 2,5 | 17.810 | 2,6 | 19.413 | 3 | 15.116 | 4,1 | 14.221 | 4 | 14.391 | 4,1 | -3,88% |
| CC-70/2 | 3.169 | 9,4 | 3.039 | 8,2 | 3.022 | 9,8 | 3.127 | 12,4 | 3.056 | 10,1 | 2.758 | 8,6 | 2.605 | 9 | 2.619 | 6,9 | 2.602 | 5,7 | 2.965 | 6 | 2.656 | 6,2 | -1,75% |
| CC-112/2 | 11.222 | 17,2 | 10.782 | 20,1 | 10.937 | 14,9 | 11.282 | 17,4 | 11.568 | 17,9 | 10.918 | 18,7 | 10.761 | 18,6 | 10.046 | 19,3 | 11.541 | 18,8 | 12.268 | 18,5 | 12.501 | 20,1 | 1,09% |
| CC-106/1 | 8.395 | 17,2 | 8.768 | 20,1 | 9.336 | 16,8 | 10.655 | 17,4 | 9.318 | 17,9 | 8.887 | 18,7 | 8.226 | 19,6 | 8.216 | 20 | 8.687 | 24,1 | 10.092 | 21,8 | 10.574 | 21,6 | 2,33% |
| CC-107/2 | 9.547 | 21,9 | 10.627 | 18,7 | 11.858 | 16,8 | 12.634 | 16,8 | 9.984 | 18,9 | 9.939 | 18,9 | 10.153 | 17,3 | 10.221 | 17 | 10.842 | 18,2 | 11.302 | 20 | 11.738 | 18,6 | 2,09% |
| CC-108/2 | 7.682 | 21,9 | 8.142 | 16,3 | 10.113 | 16,8 | 9.391 | 18,1 | 8.965 | 19,3 | 8.670 | 18,2 | 8.698 | 17,2 | 8.907 | 18 | 8.870 | 18,3 | 10.220 | 18,1 | 11.028 | 17,2 | 3,68% |
| CC-109/2 | 9.939 | 21,9 | 10.407 | 18,7 | 11.545 | 17,1 | 10.960 | 18,1 | 9.780 | 18,9 | 9.478 | 18,9 | 9.158 | 17,3 | 9.672 | 17,8 | 9.665 | 17,9 | 11.857 | 15,2 | 10.955 | 16,0 | 0,98% |
| CC-3162/2 | 3.415 | 13,4 | 2.521 | 15 | 3.558 | 10 | 4.910 | 9,6 | 3.625 | 10,3 | 3.249 | 14,5 | 3.278 | 17,7 | 3.139 | 14,4 | 3.490 | 14 | 3.455 | 14 | 3.613 (*) | 14,6 | 0,57% |
| CC-1443/3 | 5.586 | 3,4 | 5.801 | 6 | 6.533 | 4 | 6.604 | 7,7 | 7.386 | 3,8 | 4.757 | 3,3 | 5.337 | 2,6 | 6.051 | 2,5 | 5.489 | 3,5 | 6.387 | 2,5 | 5.794 (*) | 2,8 | 0,37% |
| CC-1533/3 | 1.366 | 2,3 | 1.131 | 4 | 1.116 | 2 | 849 | 3,7 | 1.147 | 2,2 | 915 | 6,4 | 936 | 8,7 | 843 | 11,2 | 865 | 2,9 | 1.156 | 7,7 | 994 (*) | 8,4 | -3,13% |
| Tasa de variación interanual acumulada media ponderada por IMD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | -0,72% | |

(*) Las estaciones autonómicas no fueron aforadas en 2.017, obteniéndose los valores de 2.017 como el promedio de los valores de la IMD de 2.016 y 2.018

Analizando la evolución del conjunto de las estaciones que caracterizan la movilidad en la zona objeto de estudio, se observa que se ha experimentado un descenso generalizado en el tráfico desde 2008 hasta el 2013, presentando una ligera recuperación a partir del año 2014 y reduciéndose ligeramente en 2017.

FIGURA 0. EVOLUCIÓN INTERANUAL (%) DEL CONJUNTO DE ESTACIONES DE AFORO SITUADAS EN LAS ACCESOS A CÁCERES.



2.2. ESTRUCTURA DEL TRÁFICO

En cuanto a estructura (% de pesados) es un tráfico relativamente ligero debido a la influencia urbana,

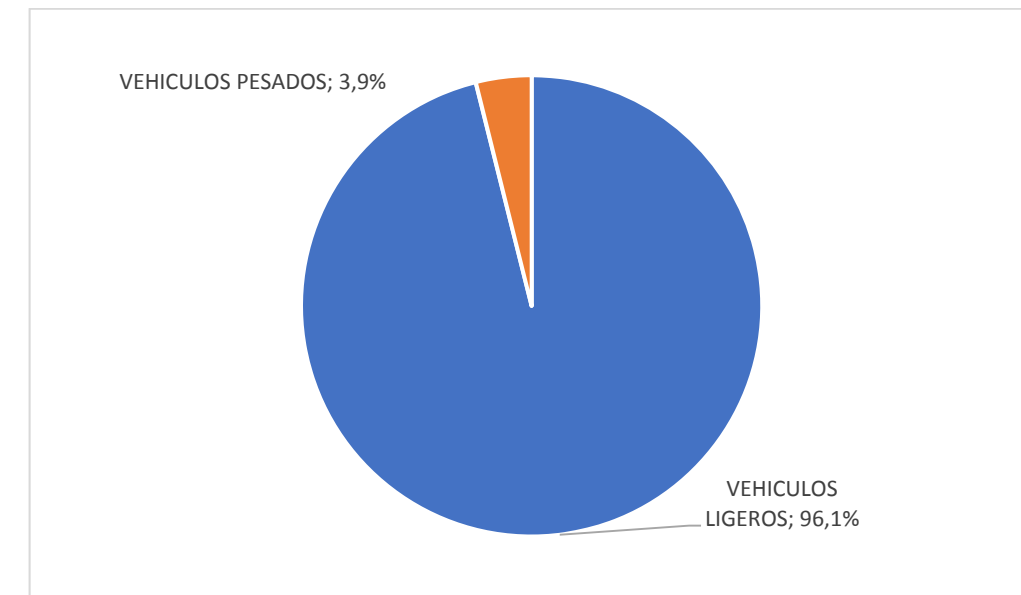
Las tablas e ilustraciones siguientes resumen la IMD y la estructura del tráfico en la estación E-7-0 en el año 2017 (último año del que se disponen aforos publicados).

La IMD en 2017 registró un 1,4% de motos, 96,1% de vehículos ligeros (coches, coches con caravana y camionetas) y 3,9% de vehículos pesados (camiones sin remolque, camiones articulados, trenes de carretera, vehículos especiales y autobuses), representando los camiones articulados el 37,3% y los autobuses el 14,1% de los pesados (únicamente el 0,6% del tráfico total).

Tabla 2. ESTRUCTURA DEL TRÁFICO EN ESTACIÓN E-7-0 (2017)

| Tipo | Total | (%/total) (%/tipo) |
|--------------------------|-------------|--------------------|
| Motos | 121 | 1,4% |
| Coches | 7629 | 90,1% |
| Coches con caravana | 32 | 0,4% |
| Camionetas | 350 | 4,1% |
| Tractores agrícolas | 0 | 0,0% |
| Vehículos ligeros | 8132 | 96,1% |
| Camiones sin remolque | 157 | 1,9% |
| Camiones articulados | 124 | 1,5% |
| Trenes de carretera | 3 | 0,0% |
| Vehículos especiales | 1 | 0,0% |
| Autobuses | 47 | 0,6% |
| Vehículos pesados | 332 | 3,9% |
| Total | 8464 | 100,0% |

FIGURA 1. DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO EN LA ESTACIÓN E-7-0 EN 2017.



2.3. VARIACIONES CÍCLICAS

Los gráficos siguientes muestran las variaciones mensuales, semanales y diarias registradas por la estación E-7-0.

Se puede observar que el componente estacional es bajo, apreciándose únicamente una disminución del tráfico total en julio y agosto y en los meses de diciembre a febrero.

El análisis del tráfico semanal, permite apreciar que las mayores intensidades se registran en los días laborables, y que el tráfico en el fin de semana se reduce muy significativamente (especialmente en pesados).

Por último, el análisis de las intensidades horaria en el día laborable medio, permite observar que se producen tres puntas: de mañana, medio día y tarde con valores máximos del orden del 7-8% de la IMD.

FIGURA 2. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO EN LA ESTACIÓN E-7-0 EN 2017.

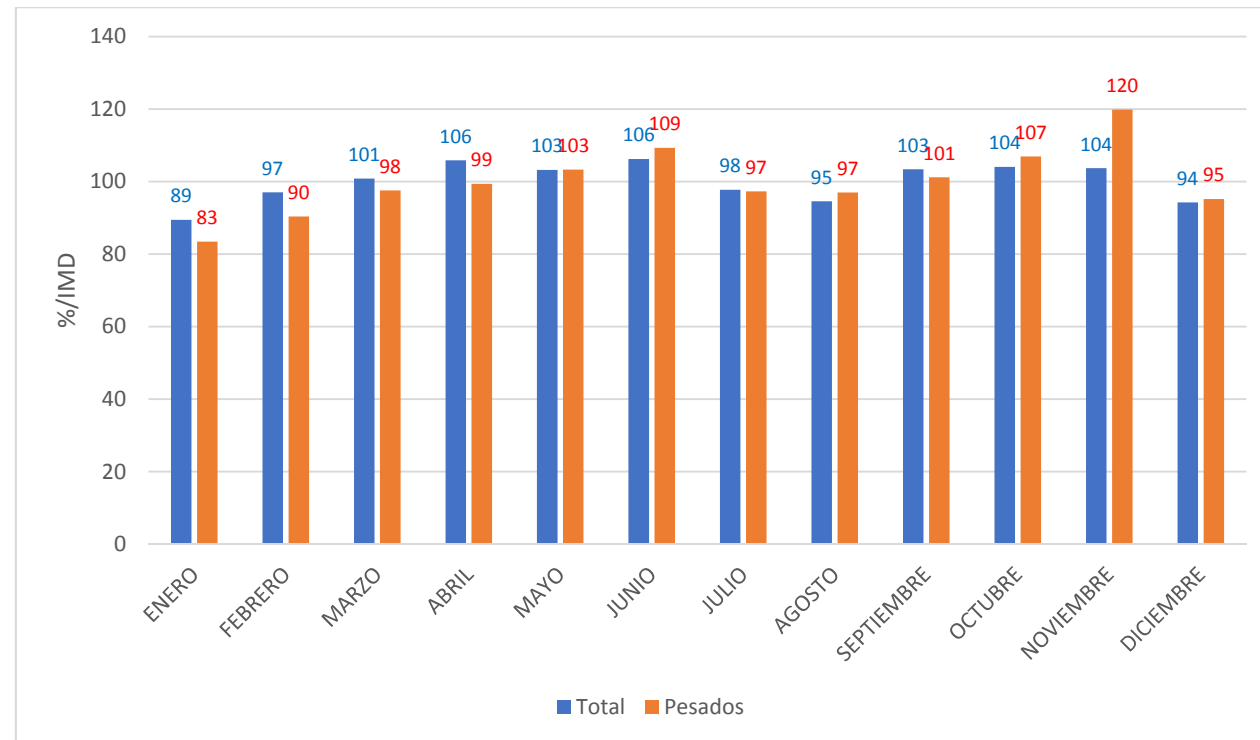


FIGURA 3. DISTRIBUCIÓN SEMANAL DEL TRÁFICO EN LA ESTACIÓN E-7-0 EN 2017.

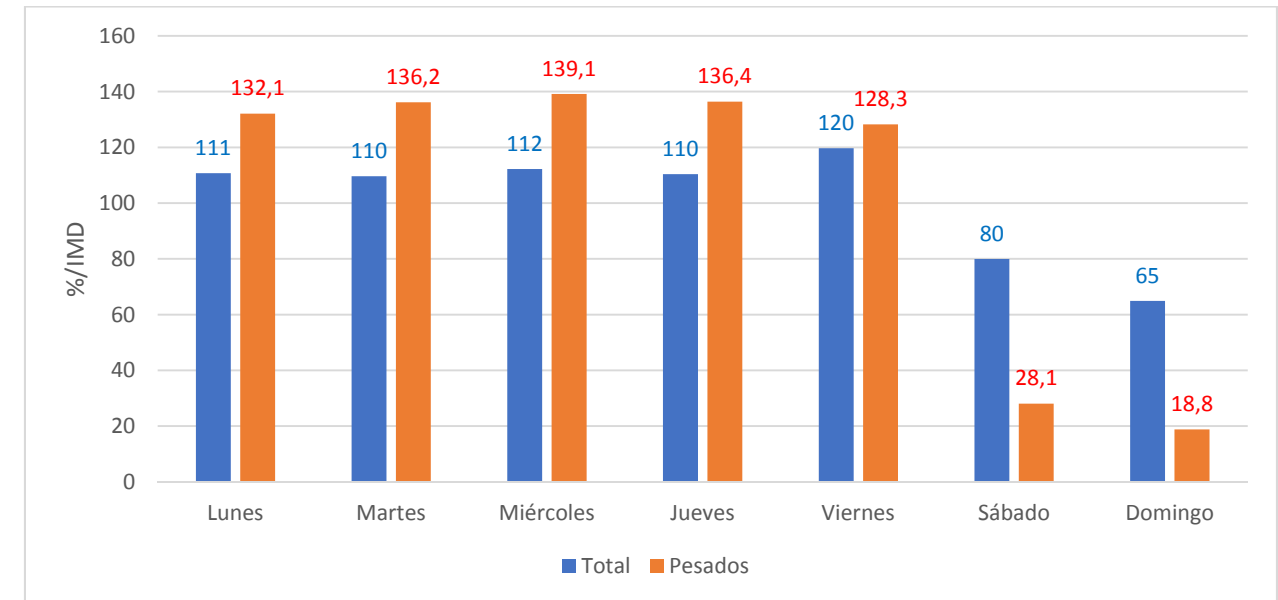
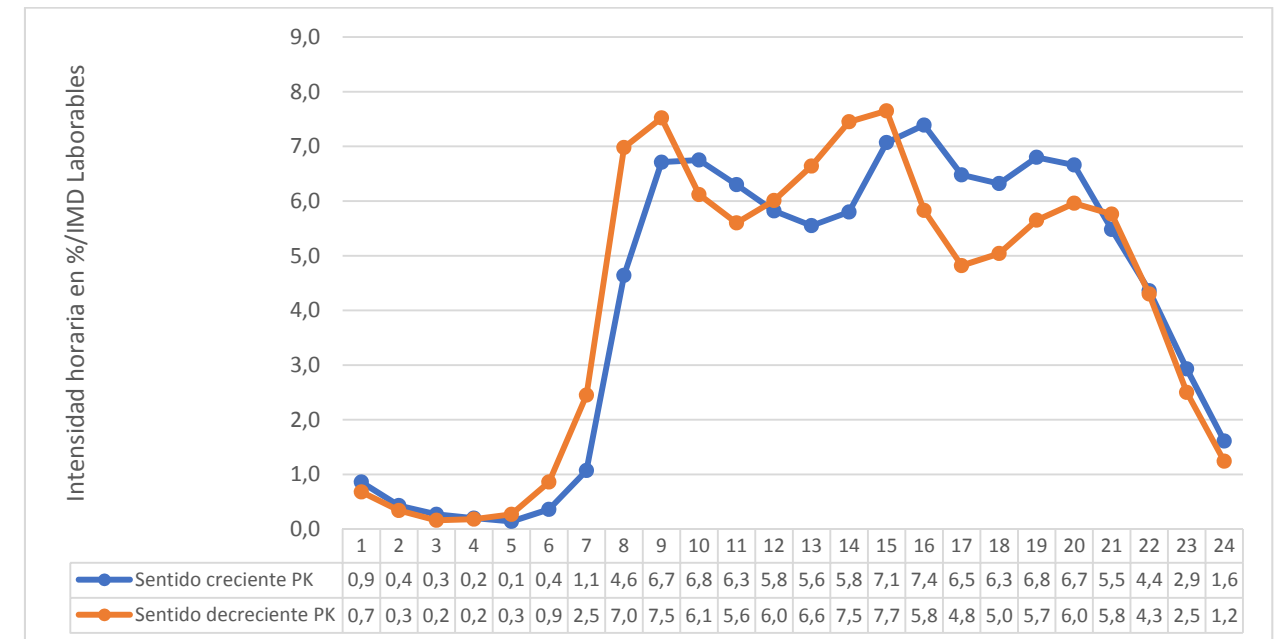


FIGURA 4. DISTRIBUCIÓN HORARIA EN EL DÍA LABORABLE MEDIO EN LA ESTACIÓN E-7-0 EN 2017.



2.4. INTENSIDADES HORARIAS EN LAS HORAS DE MAYOR CIRCULACIÓN

La tabla siguiente muestran los valores de las intensidades horarias solo superadas 30 y 100 horas al año en la estación permanente E-7-0 durante 2017.

TABLA 3. INTENSIDADES HORARIAS EN LAS HORAS DE MAYOR CIRCULACIÓN

| Intensidad horaria | %/IMD | %Pesados |
|--------------------|-------|----------|
| IH30 | 9,8% | 3,5% |
| IH100 | 8,9% | 4,4% |

Se comprueba que las horas de mayor circulación son ligeramente superiores similares al valor de las horas punta del día laborable medio y que el porcentaje de pesados es similar al porcentaje de pesados de la IMD, lo que reafirma la fuerte influencia urbana del tráfico.

2.5. RESULTADOS DE LA ENCUESTA MOVILIA.

La Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes, realizada por el Ministerio de Fomento entre los años 2006 y 2007, como se indica en las notas metodológicas publicadas por el Ministerio, tiene como objeto obtener información suficiente que permita el conocimiento de las pautas de movilidad de la población residente en España en viviendas unifamiliares, sus características y sus determinantes.

Esta encuesta se organizó en dos fases diferenciadas:

La **primera fase** tiene como finalidad principal estudiar las características de la “movilidad cotidiana”, es decir, la que se realiza por cualquier motivo en un día cualquiera. Así, la encuesta relativa a movilidad cotidiana, que se realizó durante el último trimestre del año 2006, permite obtener información sobre:

- Movilidad realizada a lo largo de un día laborable y de un día de fin de semana.
- Aspectos generales relativos a la movilidad obligada, aquellos realizados a los centros de trabajo y a los centros de estudios.
- Motivos de la ausencia de movilidad.

La **segunda fase** tiene como objetivo principal estudiar la movilidad de larga distancia. Para ello se utilizó una muestra tipo Panel con cuatro tomas de periodicidad trimestral realizadas entre febrero del año 2007 y enero del 2008.

2.5.1. Resultados de la encuesta de movilidad cotidiana.

En este apartado se recogen los principales resultados de la encuesta de movilidad cotidiana (MOVILIA) en Extremadura.

En primer lugar, se recogen los resultados relativos a la caracterización del universo investigado y, a continuación, se muestran los resultados relativos a su movilidad.

TABLA 4. % POBLACIÓN EN EXTREMADURA.

| Población Badajoz | %Población Badajoz | Población Cáceres | %Población Cáceres |
|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| 666.930 | 62,23% | 404.748 | 37,77% |

La población residente en Extremadura ascendía a 1.071.678 habitantes.

El 50,13% de la población de Extremadura reside en municipios con menos de 10.000 habitantes, un 22,24% reside en municipios de entre 10.000 y 50.000 habitantes, y, por último, el 27,63% reside en municipios de entre 50.000 a 500.000 habitantes.

TABLA 5. POBLACIÓN DE EXTREMADURA SEGÚN TAMAÑO DEL MUNICIPIO DE RESIDENCIA.

| Tamaño del municipio | Área total | | Total | |
|----------------------|------------|---------|-----------|---------|
| Menos de 10.000 | 537.257 | 50,13% | 537.257 | 50,13% |
| De 10.000 a 50.000 | 238.315 | 22,24% | 238.315 | 22,24% |
| De 50.000 a 500.000 | 296.106 | 27,63% | 296.106 | 27,63% |
| Total | 1.071.678 | 100,00% | 1.071.678 | 100,00% |

TABLA 6. POBLACIÓN DE CÁCERES SEGÚN TAMAÑO DEL MUNICIPIO DE RESIDENCIA.

| Tamaño del municipio | Área Total | | Total | |
|----------------------|------------|--------|---------|--------|
| Menos de 10.000 | 220.692 | 54,53% | 220.692 | 54,53% |
| De 10.000 a 50.000 | 92.831 | 22,94% | 92.831 | 22,94% |
| De 50.000 a 500.000 | 91.225 | 22,54% | 91.225 | 22,54% |
| Total | 404.748 | 100% | 404.748 | 100% |

La distribución de la población en Extremadura, según el sexo de la persona es muy similar, pero ganan las mujeres con un 0,58% superior.

TABLA 7. POBLACIÓN SEGÚN SEXO DE LA PERSONA.

| Sexo de la persona | Área Total | | Total | |
|--------------------|------------|---------|-----------|--------|
| Varón | 532.751 | 49,71% | 532.751 | 49,71% |
| Mujer | 538.927 | 50,29% | 538.927 | 50,29% |
| Total | 1.071.678 | 100,00% | 1.071.678 | 100% |

En la comunidad de Extremadura se producen tres millones cincuenta y dos mil desplazamientos diarios en día laborable. Durante el fin de semana el número de desplazamientos diarios se reduce hasta los 2,42 millones.

TABLA 8. DESPLAZAMIENTO SEGÚN MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO.

| Motivo de desplazamiento | Laborable | | Fin de semana | | Total | |
|--------------------------|------------------|-------------|------------------|-------------|-------------------|-------------|
| | Área total | % | Área total | % | | |
| Trabajo | 430.039 | 14,09% | 96.682 | 3,99% | 2.343.559 | 11,65% |
| Estudios | 182.319 | 5,97% | 3.900 | 0,16% | 919.395 | 4,57% |
| Compras | 214.536 | 7,03% | 140.238 | 5,79% | 1.353.156 | 6,73% |
| Acompañar | 107.990 | 3,54% | 37.031 | 1,53% | 614.012 | 3,05% |
| Ocio | 212.020 | 6,95% | 380.517 | 15,72% | 1.821.134 | 9,06% |
| Paseos | 170.194 | 5,58% | 233.098 | 9,63% | 1.317.166 | 6,55% |
| Visitas | 155.732 | 5,10% | 271.290 | 11,21% | 1.321.240 | 6,57% |
| Volver a la vivienda | 1.424.301 | 46,67% | 1.106.190 | 45,69% | 9.333.885 | 46,44% |
| Otros | 155.049 | 5,08% | 151.914 | 6,28% | 1.079.073 | 5,38% |
| Total | 3.052.180 | 100% | 2.420.860 | 100% | 20.102.621 | 100% |

Los viajes por movilidad obligada (viajes por motivo de trabajo y estudios), excluyendo del análisis los viajes de vuelta a la vivienda, suponen un 20% de los desplazamientos diarios en día laborable, mientras que, en fin, de semana, se alcanza el 4,15%.

TABLA 9. DESPLAZAMIENTOS DIARIOS POR HABITANTES EN EXTREMADURA.

| Tipo de día | Personas | % |
|---------------|-------------------|-------------|
| Laborable | 3.052.180 | 75,91% |
| Fin de Semana | 2.420.860 | 24,09% |
| Total | 20.102.620 | 100% |

Según el modo de desplazamiento se observa que más de la mitad de los desplazamientos en día laborable se realizan a pie o bicicleta.

TABLA 10. DESPLAZAMIENTOS DIARIOS SEGÚN MODO PRINCIPAL.

| Modo principal de desplazamiento | Laborable | | Fin de semana | | Total | |
|----------------------------------|------------|--------|---------------|--------|------------|--------|
| | Área total | % | Área total | % | | |
| A pie o bicicleta | 1.612.686 | 52,84% | 1.315.483 | 54,34% | 10.694.393 | 53,20% |
| Coche o moto | 1.313.462 | 43,03% | 1.050.673 | 43,40% | 8.668.656 | 43,12% |
| Autobús urbano o metro | 44.540 | 1,46% | 17.026 | 0,70% | 256.753 | 1,28% |
| Autobús interurbano | 55.546 | 1,82% | 22.555 | 0,93% | 322.842 | 1,61% |
| Tren | 812 | 0,03% | 942 | 0,04% | 5.943 | 0,03% |

| | | | | | | |
|--------------|------------------|-------------|------------------|-------------|-------------------|-------------|
| Otros | 25.135 | 0,82% | 14.180 | 0,59% | 154.034 | 0,77% |
| Total | 3.052.180 | 100% | 2.420.860 | 100% | 20.102.620 | 100% |

TABLA 11. DESPLAZAMIENTO EN VEHÍCULO PRIVADO SEGÚN LA HORA DE INICIO.

| Hora de inicio del desplazamiento | Movilidad en vehículo privado (coche o moto) | | | | | |
|-----------------------------------|--|-------------|------------------|-------------|-------------------|-------------|
| | Laborable | | Fin de semana | | Total | |
| De 04:01 a 07:00 | 63.247 | 2,07% | 40.457 | 1,67% | 397.154 | 1,98% |
| De 07:01 a 08:00 | 180.683 | 5,92% | 46.628 | 1,93% | 996.673 | 4,96% |
| De 08:01 a 09:00 | 294.479 | 9,65% | 61.499 | 2,54% | 1.595.392 | 7,94% |
| De 09:01 a 12:00 | 480.082 | 15,73% | 497.923 | 20,57% | 3.396.256 | 16,89% |
| De 12:01 a 15:00 | 685.096 | 22,45% | 511.597 | 21,13% | 4.448.671 | 22,12% |
| De 15:01 a 18:00 | 614.128 | 20,12% | 500.115 | 20,66% | 4.070.873 | 20,25% |
| De 18:01 a 21:00 | 590.103 | 19,33% | 543.167 | 22,44% | 4.036.848 | 20,08% |
| De 21:01 a 00:00 | 130.109 | 4,26% | 181.082 | 7,48% | 1.012.708 | 5,04% |
| De 00:01 a 04:00 | 14.253 | 0,47% | 38.392 | 1,59% | 148.050 | 0,74% |
| Total | 3.052.180 | 100% | 2.420.860 | 100% | 20.102.620 | 100% |

2.5.2. Resultados de la encuesta de movilidad de larga distancia.

El principal resultado de la encuesta de larga distancia (MOVILIA 2007) es la matriz de desplazamientos anuales entre comunidades autónomas. Esta matriz recoge aquellos desplazamientos de más de 50 kilómetros o en los que se realiza al menos una pernoctación fuera de la localidad de origen.

Las tablas que se recogen al final del apartado muestran el total de desplazamientos diarios en vehículo privado entre comunidades autónomas.

El objeto de este análisis es determinar la captación potencial de la futura vía, por tanto, del conjunto de relaciones recogidas en estas matrices. Sólo son potencialmente captables algunas de ellas y no siempre en su totalidad. Estas relaciones y la magnitud de los desplazamientos que suponen, se recogen en la siguiente tabla. Así, de la totalidad de viajes con origen y destino Badajoz se consideran potencialmente captables los siguientes:

TABLA 12. DESPLAZAMIENTOS SEGÚN MOVILIA 2007. RELACIONES POTENCIALMENTE CAPTABLES.

| RELACIÓN | Viajes-Año | Viajes-Día totales | Viajes-Día |
|--------------------|------------|--------------------|------------|
| Aragón-Extremadura | 10.913 | 30 | 30 |

| RELACIÓN | Viajes-Año | Viajes-Día totales | Viajes-Día |
|----------------------------------|------------------|-----------------------|------------|
| Castilla y León-Extremadura | 394.892 | 1.082 | 115 |
| Cataluña-Extremadura | 371.403 | 1.018 | 1018 |
| Comunidad Valenciana-Extremadura | 58.400 | 160 | 160 |
| Región de Murcia-Extremadura | 30.626 | 84 | 84 |
| Castilla-La Mancha-Extremadura | 363.172 | 995 | 733 |
| Comunidad de Madrid-Extremadura | 2.551.406 | 6.990 | 6990 |
| Total | 3.780.811 | 10.358 | 9129 |

De estas relaciones se consideran las que tienen origen o destino el municipio de Badajoz, pues la vía en proyecto podría configurarse como itinerario alternativo al existente por la A-5. El peso de Badajoz en la Comunidad Autónoma de Extremadura representa el 13,37% de la población total de la misma.

Por tanto, de la totalidad de viajes potencialmente captables se consideran:

TABLA 13. VIAJES DIARIOS POTENCIALMENTE CAPTABLES POR LA FUTURA VÍA

| RELACIÓN | Viajes-Día Extr. | Viajes-Día Badajoz. |
|------------------------------|------------------|------------------------|
| Aragón-Badajoz | 30 | 4 |
| Castilla y León-Badajoz | 115 | 15 |
| Cataluña-Badajoz | 1.018 | 136 |
| Comunidad Valenciana-Badajoz | 160 | 21 |
| Región de Murcia-Badajoz | 84 | 11 |
| Castilla-La Mancha-Badajoz | 733 | 98 |
| Comunidad de Madrid-Badajoz | 6.990 | 935 |
| Total | 9.129 | 1.221 |

TABLA 14. DESPLAZAMIENTOS ANUALES EN VEHÍCULO PRIVADO ENTRE COMUNIDADES AUTÓNOMAS. MOVILIA 2007.

| Viajes-Año | Andalucía | Aragón | Principado de Asturias | Illes Balears | Canarias | Cantabria | Castilla La Mancha | Castilla y León | Cataluña | Comunidad Valenciana | Extremadura | Galicia | Comunidad de Madrid | Región de Murcia | Comunidad Foral de Navarra | País Vasco | La Rioja | Total |
|----------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|-------------------|-------------------|----------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| Andalucía | 79.885.960 | 61.299 | 22.531 | 0 | 0 | 17.611 | 660.111 | 441.794 | 202.272 | 561.411 | 610.076 | 126.212 | 994.905 | 1.090.168 | 8.929 | 88.677 | 14.228 | 84.786.182 |
| Aragón | 71.675 | 11.356.144 | 35.653 | 0 | 0 | 52.748 | 108.727 | 276.195 | 2.007.444 | 672.695 | 10.913 | 16.688 | 434.411 | 10.724 | 1.047.141 | 169.340 | 102.569 | 16.373.068 |
| Principado de Asturias | 29.476 | 0 | 6.320.408 | 0 | 0 | 452.956 | 0 | 1.430.401 | 0 | 128.344 | 43.881 | 961.857 | 273.304 | 14.286 | 20.327 | 20.746 | 7.955 | 9.703.940 |
| Illes Balears | 0 | 0 | 0 | 2.490.497 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.490.497 |
| Canarias | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.136.084 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.136.084 |
| Cantabria | 28.293 | 39.885 | 540.207 | 0 | 0 | 1.739.935 | 28.151 | 556.112 | 23.459 | 35.494 | 17.387 | 77.894 | 188.950 | 0 | 68.497 | 1.080.785 | 68.127 | 4.493.175 |
| Castilla-La Mancha | 680.685 | 205.689 | 76.511 | 0 | 0 | 36.697 | 14.314.724 | 943.958 | 70.108 | 2.040.509 | 363.172 | 77.454 | 7.733.678 | 494.198 | 15.845 | 59.788 | 11.555 | 27.124.570 |
| Castilla y León | 334.827 | 385.410 | 1.004.606 | 0 | 0 | 966.519 | 193.231 | 20.157.268 | 214.364 | 482.018 | 394.892 | 666.575 | 3.549.299 | 52.306 | 96.284 | 758.520 | 178.891 | 29.435.012 |
| Cataluña | 644.212 | 1.373.025 | 29.005 | 0 | 0 | 209.703 | 243.532 | 459.493 | 58.095.244 | 1.975.159 | 371.403 | 52.542 | 344.943 | 54.853 | 86.934 | 98.589 | 16.652 | 64.055.291 |
| Comunidad Valenciana | 1.630.537 | 1.114.329 | 143.077 | 0 | 0 | 64.458 | 3.625.624 | 334.123 | 971.976 | 26.768.935 | 58.400 | 105.040 | 868.069 | 2.393.012 | 74.111 | 40.691 | 1.822 | 38.194.205 |
| Extremadura | 1.011.134 | 5.893 | 30.555 | 0 | 0 | 7.407 | 362.399 | 723.422 | 37.360 | 51.356 | 12.044.139 | 31.738 | 1.232.971 | 21.724 | 6.243 | 22.838 | 6.087 | 15.595.264 |
| Galicia | 119.932 | 10.954 | 795.503 | 0 | 0 | 93.872 | 20.832 | 576.834 | 17.613 | 117.438 | 21.251 | 25.889.094 | 384.400 | 11.916 | 48.118 | 77.562 | 9.487 | 28.194.807 |
| Comunidad de Madrid | 2.549.616 | 797.329 | 541.000 | 0 | 0 | 973.278 | 11.297.225 | 12.680.135 | 470.480 | 2.331.293 | 2.551.406 | 776.955 | 11.056.619 | 526.440 | 114.369 | 606.212 | 183.666 | 47.456.023 |
| Región de Murcia | 989.357 | 69.263 | 15.123 | 0 | 0 | 0 | 859.784 | 91.850 | 161.519 | 3.015.649 | 30.626 | 33.506 | 275.729 | 5.823.427 | 0 | 0 | 0 | 11.365.834 |
| Comunidad Foral de Navarra | 88.048 | 1.023.348 | 48.391 | 0 | 0 | 155.694 | 45.762 | 246.680 | 299.162 | 89.660 | 13.203 | 20.257 | 126.789 | 18.826 | 4.750.294 | 1.202.460 | 179.471 | 8.308.044 |
| País Vasco | 174.494 | 523.533 | 470.827 | 0 | 0 | 2.918.619 | 102.412 | 3.220.657 | 281.278 | 252.803 | 190.510 | 343.073 | 271.478 | 12.382 | 1.572.010 | 6.135.935 | 1.216.276 | 17.686.286 |
| La Rioja | 47.521 | 468.872 | 50.279 | 0 | 0 | 123.767 | 39.646 | 417.592 | 98.663 | 56.084 | 8.856 | 14.439 | 76.386 | 6.987 | 285.092 | 519.742 | 960.669 | 3.174.595 |
| Total | 88.285.768 | 17.434.974 | 10.123.676 | 2.490.497 | 7.136.084 | 7.813.263 | 31.902.158 | 42.556.515 | 62.950.942 | 38.578.847 | 16.730.115 | 29.193.325 | 27.811.931 | 10.531.250 | 8.194.192 | 10.881.885 | 2.957.455 | 415.572.877 |

TABLA 15. DESPLAZAMIENTOS DIARIOS EN VEHÍCULO PRIVADO ENTRE COMUNIDADES AUTÓNOMAS. MOVILIA 2007.

| Viajes-Día | Andalucía | Aragón | Principado de Asturias | Illes Balears | Canarias | Cantabria | Castilla La Mancha | Castilla y León | Cataluña | Comunidad Valenciana | Extremadura | Galicia | Comunidad de Madrid | Región de Murcia | Comunidad Foral de Navarra | Pais Vasco | La Rioja | Total |
|----------------------------|----------------|---------------|------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|-----------------|----------------|----------------------|---------------|---------------|---------------------|------------------|----------------------------|---------------|--------------|------------------|
| Andalucía | 218.866 | 168 | 62 | 0 | 0 | 48 | 1.809 | 1.210 | 554 | 1.538 | 1.671 | 346 | 2.726 | 2.987 | 24 | 243 | 39 | 232.291 |
| Aragón | 196 | 31.113 | 98 | 0 | 0 | 145 | 298 | 757 | 5.500 | 1.843 | 30 | 46 | 1.190 | 29 | 2.869 | 464 | 281 | 44.858 |
| Principado de Asturias | 81 | 0 | 17.316 | 0 | 0 | 1.241 | 0 | 3.919 | 0 | 352 | 120 | 2.635 | 749 | 39 | 56 | 57 | 22 | 26.586 |
| Illes Balears | 0 | 0 | 0 | 6.823 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.823 |
| Canarias | 0 | 0 | 0 | 0 | 19.551 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19.551 |
| Cantabria | 78 | 109 | 1.480 | 0 | 0 | 4.767 | 77 | 1.524 | 64 | 97 | 48 | 213 | 518 | 0 | 188 | 2.961 | 187 | 12.310 |
| Castilla-La Mancha | 1.865 | 564 | 210 | 0 | 0 | 101 | 39.218 | 2.586 | 192 | 5.590 | 995 | 212 | 21.188 | 1.354 | 43 | 164 | 32 | 74.314 |
| Castilla y León | 917 | 1.056 | 2.752 | 0 | 0 | 2.648 | 529 | 55.225 | 587 | 1.321 | 1.082 | 1.826 | 9.724 | 143 | 264 | 2.078 | 490 | 80.644 |
| Cataluña | 1.765 | 3.762 | 79 | 0 | 0 | 575 | 667 | 1.259 | 159.165 | 5.411 | 1.018 | 144 | 945 | 150 | 238 | 270 | 46 | 175.494 |
| Comunidad Valenciana | 4.467 | 3.053 | 392 | 0 | 0 | 177 | 9.933 | 915 | 2.663 | 73.340 | 160 | 288 | 2.378 | 6.556 | 203 | 111 | 5 | 104.642 |
| Extremadura | 2.770 | 16 | 84 | 0 | 0 | 20 | 993 | 1.982 | 102 | 141 | 32.998 | 87 | 3.378 | 60 | 17 | 63 | 17 | 42.727 |
| Galicia | 329 | 30 | 2.179 | 0 | 0 | 257 | 57 | 1.580 | 48 | 322 | 58 | 70.929 | 1.053 | 33 | 132 | 212 | 26 | 77.246 |
| Comunidad de Madrid | 6.985 | 2.184 | 1.482 | 0 | 0 | 2.667 | 30.951 | 34.740 | 1.289 | 6.387 | 6.990 | 2.129 | 30.292 | 1.442 | 313 | 1.661 | 503 | 130.017 |
| Región de Murcia | 2.711 | 190 | 41 | 0 | 0 | 0 | 2.356 | 252 | 443 | 8.262 | 84 | 92 | 755 | 15.955 | 0 | 0 | 0 | 31.139 |
| Comunidad Foral de Navarra | 241 | 2.804 | 133 | 0 | 0 | 427 | 125 | 676 | 820 | 246 | 36 | 55 | 347 | 52 | 13.015 | 3.294 | 492 | 22.762 |
| Pais Vasco | 478 | 1.434 | 1.290 | 0 | 0 | 7.996 | 281 | 8.824 | 771 | 693 | 522 | 940 | 744 | 34 | 4.307 | 16.811 | 3.332 | 48.456 |
| La Rioja | 130 | 1.285 | 138 | 0 | 0 | 339 | 109 | 1.144 | 270 | 154 | 24 | 40 | 209 | 19 | 781 | 1.424 | 2.632 | 8.698 |
| Total | 241.879 | 47.767 | 27.736 | 6.823 | 19.551 | 21.406 | 87.403 | 116.593 | 172.468 | 105.695 | 45.836 | 79.982 | 76.197 | 28.853 | 22.450 | 29.813 | 8.103 | 1.138.556 |

Actualización 2016

Actualización 2019:



2.6. ENCUESTA PERMANENTE DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

Para completar la información sobre vehículos pesados se recoge la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera del año 2008, elaborada por el Ministerio de Fomento. El objetivo principal de esta encuesta es investigar las operaciones de transporte de los vehículos pesados españoles, de modo que se pueda medir el grado de actividad del sector. A partir de esta información también se elabora un Índice de Precios de Transporte, que permite el seguimiento de la tendencia del precio por kilómetro recorrido.

Se estudia el conjunto de cabezas tractoras, los vehículos rígidos o camiones con carga útil superior a 3,5 toneladas y con un peso máximo autorizado superior a 6 toneladas, matriculados en España. Se excluyen aquellos vehículos con uso distinto al del transporte de mercancías.

Se tienen en cuenta todas las operaciones realizadas tanto en el territorio nacional como en el extranjero.

La explotación de resultados se realiza para cada trimestre natural. La recogida de información se realiza inicialmente por vía postal, y cabe la posibilidad de complementarla por vía telefónica, fax, correo electrónico o por Internet. De manera simultánea a la recogida de cuestionarios se realiza un proceso de depuración manual de los mismos. Posteriormente se lleva a cabo su codificación.

El diseño muestral se basa en un muestreo aleatorio estratificado con el vehículo-semana como unidad de muestreo. La estimación de los resultados se realiza para cada periodo completo de cuatro o cinco semanas de cada mes.

En el caso del transporte de mercancías con origen y/o destino Extremadura, este ha ido creciendo en los últimos diez años, a excepción del año 2008, en el que ha decrecido un 16,7% el transporte de mercancías con respecto al año anterior.

En función del peso de la mercancía transportada se observa que ésta ha pasado de representar un total de 15.156 miles de toneladas (51% interregional) en el año 1998 a 38.905 miles de toneladas (40,5% interregional) en el 2007.

TABLA 16. EVOLUCIÓN DE TONELADAS TRANSPORTADAS. RATIOS INTERREGIONALES.

| AÑO | TOTAL NACIONAL | | EXTREMADURA | |
|------|----------------|----------------|-------------|----------------|
| | TOTAL | %INTERREGIONAL | TOTAL | %INTERREGIONAL |
| 1993 | 560.362 | 25,8 | 14.450 | 51,8 |
| 1994 | 594.999 | 25 | 12.325 | 44,3 |
| 1995 | 588.150 | 26,5 | 13.939 | 50,5 |
| 1996 | 566.914 | 26,6 | 12.596 | 52 |
| 1997 | 603.575 | 26,6 | 12.938 | 48,3 |
| 1998 | 690.807 | 26,1 | 15.156 | 51 |
| 1999 | 793.910 | 24,5 | 19.082 | 43,7 |
| 2000 | 907.789 | 23,6 | 21.022 | 47,2 |
| 2001 | 1.006.105 | 23,3 | 24.440 | 46,7 |
| 2002 | 1.128.457 | 22,5 | 24.499 | 41,5 |
| 2003 | 1.187.819 | 22,8 | 26.261 | 44,6 |
| 2004 | 1.338.873 | 22,8 | 27.641 | 45,1 |
| 2005 | 1.496.415 | 22 | 31.522 | 47,2 |
| 2006 | 1.578.525 | 22,3 | 35.741 | 43,5 |
| 2007 | 1.673.517 | 22,7 | 38.905 | 40,5 |
| 2008 | 1.474.552 | 23,8 | 33.343 | 48 |

En comparación con los datos obtenidos a nivel nacional, el tráfico de transporte de mercancías en Extremadura, crece a un ritmo ligeramente superior al nacional. Se observa un crecimiento anual acumulativo del 7,88% a nivel nacional, y del 8,20% en Extremadura.

En función del número de operaciones de transportes, destacan las relaciones de Extremadura con Castilla la Mancha, Castilla y León, Madrid y Andalucía.

TABLA 17. DESPLAZAMIENTOS SEGÚN ENCUESTA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. RELACIONES POTENCIALMENTE CAPTABLES.

| Relación | Viajes-Año | Viajes-Día totales | Viajes-Día captados |
|----------------------------------|----------------|--------------------|---------------------|
| Aragón-Extremadura | 11.539 | 32 | 32 |
| Castilla y León-Extremadura | 102.243 | 280 | 30 |
| Cataluña-Extremadura | 29.871 | 82 | 82 |
| Comunidad Valenciana-Extremadura | 30.569 | 84 | 84 |
| Región de Murcia-Extremadura | 11.212 | 31 | 31 |
| Castilla-La Mancha-Extremadura | 147.286 | 404 | 297 |
| Comunidad de Madrid-Extremadura | 90.419 | 248 | 248 |
| Total | 423.141 | 1.159 | 803 |

De estas relaciones se consideran las que tienen origen o destino el municipio de Badajoz, pues la vía en proyecto podría configurarse como itinerario alternativo al existente por la A-5. El peso de Badajoz en la Comunidad Autónoma de Extremadura representa el 13,37% de la población total de la misma.

Por tanto, de la totalidad de viajes potencialmente captables se consideran:

TABLA 18. VIAJES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DIARIOS POTENCIALMENTE CAPTABLES POR LA FUTURA VÍA

| RELACIÓN | Viajes-Día Extr. | Viajes-Día Badajoz |
|------------------------------|------------------|--------------------|
| Aragón-Badajoz | 32 | 4 |
| Castilla y León-Badajoz | 30 | 4 |
| Cataluña-Badajoz | 82 | 11 |
| Comunidad Valenciana-Badajoz | 84 | 11 |
| Región de Murcia-Badajoz | 31 | 4 |
| Castilla-La Mancha-Badajoz | 297 | 40 |
| Comunidad de Madrid-Badajoz | 248 | 33 |
| Total | 803 | 107 |

TABLA 19. MATRIZ DE OPERACIONES ENTRE COMUNIDADES DIARIOS (2008).

| Operaciones 2008 | Andalucía | Aragón | Asturias | Baleares | Canarias | Cantabria | Castilla La Mancha | Castilla y León | Cataluña | Comunidad Valenciana | Extremadura | Galicia | Madrid | Murcia | Navarra | País Vasco | Rioja | Ceuta y Melilla |
|----------------------|-----------|--------|----------|----------|----------|-----------|--------------------|-----------------|----------|----------------------|-------------|---------|--------|--------|---------|------------|-------|-----------------|
| Andalucía | 115.347 | 143 | 35 | 22 | 2 | 16 | 959 | 266 | 487 | 930 | 918 | 78 | 788 | 921 | 46 | 101 | 28 | 7 |
| Aragón | 197 | 33.042 | 38 | 10 | 0 | 57 | 231 | 425 | 2.466 | 692 | 32 | 79 | 367 | 40 | 588 | 490 | 251 | 4 |
| Asturias | 48 | 28 | 19.453 | 2 | 0 | 302 | 50 | 604 | 87 | 51 | 7 | 497 | 134 | 17 | 48 | 254 | 16 | 0 |
| Baleares | 3 | 12 | 0 | 15.156 | 0 | 0 | 0 | 0 | 201 | 60 | 0 | 0 | 12 | 6 | 0 | 8 | 0 | 0 |
| Canarias | 3 | 0 | 0 | 0 | 20.330 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cantabria | 35 | 62 | 270 | 0 | 0 | 10.306 | 36 | 540 | 119 | 52 | 4 | 64 | 99 | 2 | 79 | 844 | 16 | 0 |
| Castilla La Mancha | 1.013 | 287 | 58 | 0 | 0 | 23 | 41.581 | 881 | 470 | 1.879 | 404 | 189 | 6.041 | 721 | 60 | 135 | 47 | 2 |
| Castilla y León | 308 | 402 | 623 | 4 | 1 | 560 | 746 | 53.335 | 459 | 302 | 280 | 840 | 1.742 | 55 | 324 | 1.417 | 289 | 0 |
| Cataluña | 643 | 2.566 | 113 | 199 | 0 | 95 | 380 | 456 | 112.370 | 2.025 | 82 | 219 | 796 | 297 | 275 | 453 | 89 | 0 |
| Comunidad Valenciana | 1.153 | 695 | 49 | 52 | 0 | 60 | 1.780 | 321 | 1.979 | 87.116 | 84 | 152 | 997 | 3.106 | 98 | 191 | 53 | 0 |
| Extremadura | 798 | 22 | 5 | 2 | 0 | 0 | 436 | 293 | 70 | 86 | 14.868 | 4 | 256 | 18 | 20 | 44 | 3 | 0 |
| Galicia | 150 | 90 | 501 | 4 | 0 | 68 | 141 | 801 | 188 | 154 | 9 | 46.813 | 277 | 27 | 41 | 248 | 25 | 0 |
| Madrid | 876 | 374 | 143 | 12 | 0 | 113 | 6.152 | 1.913 | 619 | 934 | 248 | 329 | 43.022 | 209 | 108 | 351 | 76 | 2 |
| Murcia | 913 | 34 | 17 | 4 | 0 | 4 | 747 | 69 | 261 | 3.074 | 31 | 23 | 224 | 25.889 | 12 | 28 | 22 | 2 |
| Navarra | 74 | 537 | 39 | 0 | 0 | 78 | 52 | 299 | 254 | 97 | 20 | 61 | 134 | 29 | 12.453 | 1.381 | 824 | 0 |
| País Vasco | 139 | 519 | 253 | 0 | 0 | 762 | 136 | 1.386 | 365 | 214 | 20 | 220 | 415 | 59 | 1.453 | 30.012 | 414 | 0 |
| Rioja | 55 | 230 | 13 | 2 | 0 | 51 | 56 | 271 | 126 | 38 | 9 | 23 | 51 | 16 | 850 | 383 | 6.548 | 0 |
| Ceuta y Melilla | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 697 |

TABLA 20. MATRIZ DE OPERACIONES ENTRE COMUNIDADES ANUALES (2008).

| Origen/ Destino | Andalucía | Aragón | Asturias | Baleares | Canarias | Cantabria | Castilla La Mancha | Castilla y León | Cataluña | Comunidad Valenciana | Extremadura | Galicia | Madrid | Murcia | Navarra | País Vasco | Rioja | Ceuta y Melilla |
|----------------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------|-----------------|------------|----------------------|-------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------------|
| Andalucía | 42.101.570 | 52.115 | 12.767 | 8.040 | 566 | 5.823 | 350.174 | 97.003 | 177.918 | 339.569 | 334.904 | 28.515 | 287.775 | 336.319 | 16.836 | 37.041 | 10.089 | 2.566 |
| Aragón | 71.940 | 12.060.463 | 13.914 | 3.732 | 0 | 20.860 | 84.186 | 155.195 | 900.151 | 252.516 | 11.539 | 28.880 | 134.116 | 14.736 | 214.671 | 178.834 | 91.615 | 1.349 |
| Asturias | 17.507 | 10.049 | 7.100.401 | 822 | 0 | 110.152 | 18.239 | 220.641 | 31.784 | 18.555 | 2.645 | 181.541 | 48.781 | 6.106 | 17.600 | 92.800 | 5.986 | 0 |
| Baleares | 956 | 4.427 | 0 | 5.531.813 | 0 | 0 | 0 | 0 | 73.348 | 21.961 | 0 | 0 | 4.411 | 2.114 | 0 | 2.987 | 0 | 0 |
| Canarias | 1.141 | 0 | 0 | 0 | 7.420.464 | 0 | 0 | 230 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cantabria | 12.825 | 22.528 | 98.495 | 0 | 0 | 3.761.625 | 13.140 | 197.174 | 43.534 | 18.999 | 1.482 | 23.186 | 36.280 | 727 | 29.009 | 308.038 | 5.677 | 0 |
| Castilla La Mancha | 369.831 | 104.649 | 21.111 | 0 | 0 | 8.496 | 15.177.161 | 321.400 | 171.560 | 686.000 | 147.286 | 68.899 | 2.204.926 | 263.179 | 22.056 | 49.210 | 17.134 | 730 |
| Castilla y León | 112.478 | 146.611 | 227.564 | 1.468 | 230 | 204.369 | 272.412 | 19.467.401 | 167.362 | 110.249 | 102.243 | 306.539 | 635.930 | 20.042 | 118.098 | 517.295 | 105.403 | 0 |
| Cataluña | 234.533 | 936.464 | 41.294 | 72.618 | 0 | 34.820 | 138.519 | 166.500 | 41.015.227 | 739.114 | 29.871 | 79.867 | 290.698 | 108.407 | 100.438 | 165.347 | 32.638 | 0 |
| Comunidad Valenciana | 420.839 | 253.849 | 18.022 | 18.953 | 0 | 22.015 | 649.519 | 117.286 | 722.183 | 31.797.171 | 30.569 | 55.582 | 363.734 | 1.133.598 | 35.603 | 69.540 | 19.230 | 0 |
| Extremadura | 291.416 | 7.851 | 1.961 | 739 | 0 | 0 | 158.991 | 107.106 | 25.626 | 31.360 | 5.426.973 | 1.513 | 93.327 | 6.508 | 7.370 | 15.979 | 976 | 0 |
| Galicia | 54.705 | 32.790 | 182.765 | 1.510 | 0 | 24.716 | 51.565 | 292.227 | 68.483 | 56.373 | 3.166 | 17.086.791 | 100.951 | 9.958 | 14.985 | 90.561 | 9.214 | 0 |
| Madrid | 319.795 | 136.587 | 52.375 | 4.411 | 0 | 41.129 | 2.245.362 | 698.066 | 225.893 | 340.853 | 90.419 | 120.034 | 15.703.119 | 76.414 | 39.420 | 128.207 | 27.744 | 727 |
| Murcia | 333.087 | 12.417 | 6.124 | 1.359 | 0 | 1.471 | 272.552 | 25.240 | 95.376 | 1.122.006 | 11.212 | 8.326 | 81.904 | 9.449.406 | 4.553 | 10.047 | 8.075 | 726 |
| Navarra | 27.035 | 195.931 | 14.261 | 0 | 0 | 28.455 | 19.108 | 108.994 | 92.581 | 35.348 | 7.390 | 22.306 | 48.919 | 10.508 | 4.545.294 | 503.930 | 300.607 | 0 |
| País Vasco | 50.768 | 189.444 | 92.182 | 0 | 0 | 278.101 | 49.644 | 505.891 | 133.134 | 78.136 | 7.482 | 80.176 | 151.424 | 21.602 | 530.343 | 10.954.338 | 151.101 | 0 |
| Rioja | 20.098 | 84.115 | 4.915 | 740 | 0 | 18.677 | 20.327 | 98.810 | 45.877 | 13.992 | 3.153 | 8.511 | 18.504 | 5.872 | 310.287 | 139.670 | 2.389.905 | 0 |
| Ceuta y Melilla | 2.553 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.349 | 726 | 0 | 0 | 0 | 254.397 |

3. RECOGIDA DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

3.1. CAMPAÑA DE CAMPO

Para completar la información existente sobre movilidad y tráfico se realizó una recogida de información adicional consistente en:

- Realización de encuestas origen-destino (de 6:00 a 22:00 horas) en:
 - Rotonda de Carrefour.
 - Acceso N-630 y EX100 - Cáceres.
 - N-521 acceso a Cáceres.
 - Glorieta de la Ronda Norte.
- Realización de aforos (de 06:00 a 22:00 horas) en:
 - Rotonda de la A-66 (PK-545).
 - Rotonda de la A-66 (PK-551).
 - Enlace de la A-66 con EX100 (PK 555).

En las figuras adjuntas se reflejan la localización de los puntos de encuestas y los puntos de realización de los aforos.

FIGURA 5. DETALLE DE SITUACIÓN DE LOS PUNTOS DE REALIZACIÓN DE AFOROS.



FIGURA 6. DETALLE DE SITUACIÓN DE LOS PUNTOS DE REALIZACIÓN DE ENCUESTAS.



En los anejos recogidos al final del documento se muestran los resultados de los datos tomados en campo, los cuales se realizaron el mes de diciembre del 2007, utilizándose aforadores en cada punto, según la complejidad del mismo (en general, se utilizan 2 personas en los enlaces/intersecciones en T y 4 en los enlaces/intersecciones de cuatro ramales).

El periodo de investigación fue de 16 horas, de las 6 de la mañana a 22 de la noche, tanto para los aforos como para las encuestas realizadas en el entorno de Cáceres.

3.2. CÁLCULO DE IMD

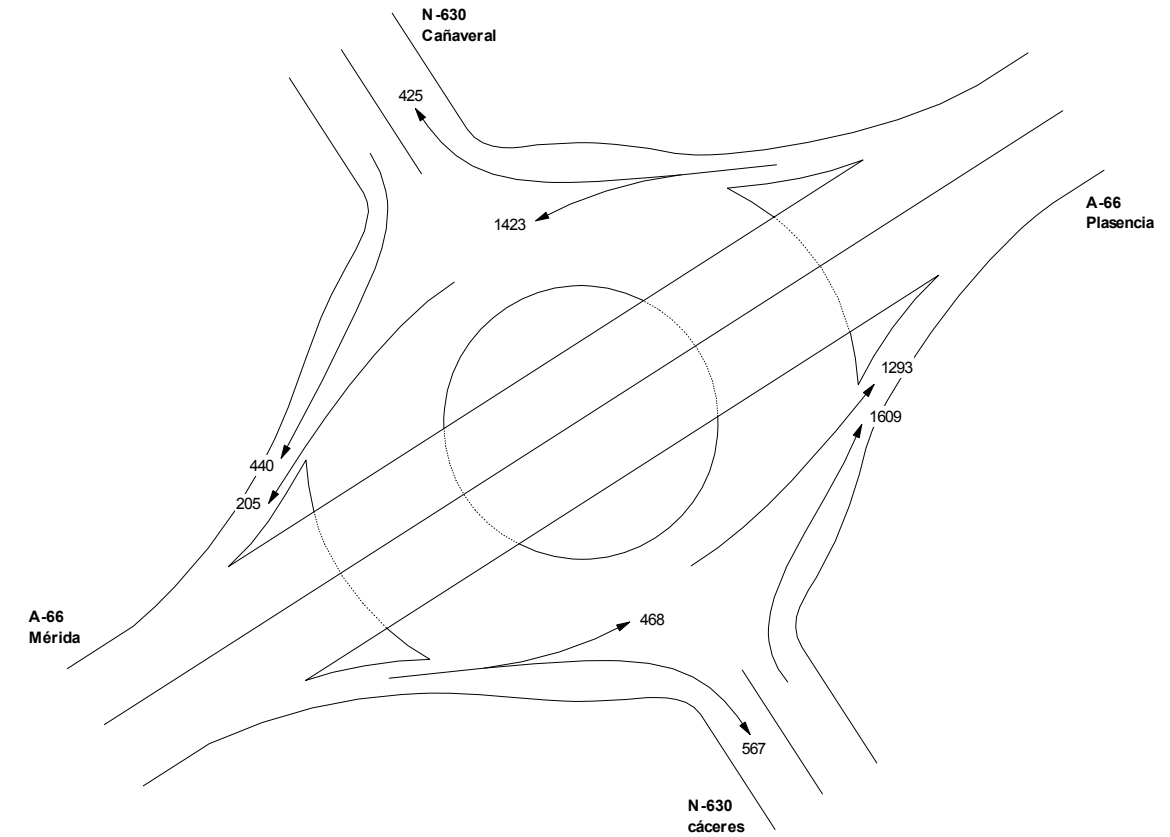
Para la obtención de la IMD, a partir de aforos de 16 horas, se dispone de la estación permanente E-7. El coeficiente de paso “F” se obtiene a partir de los coeficientes “N”, “L” y “S” de la estación E-7.

- Coeficiente N de nocturnidad en el mes de Diciembre: 1,12
- Coeficiente L de días laborables del mes de Diciembre: 1,14
- Coeficiente S de fin de semana: 0,955
- Coeficiente F¹ de Diciembre: 1,219

$$F_{\text{diciembre}} = N_{\text{diciembre}} * L_{\text{diciembre}} * S = 1,219$$

Seguidamente se muestran unas figuras con los movimientos de los enlaces medidos en IMD del año 2007:

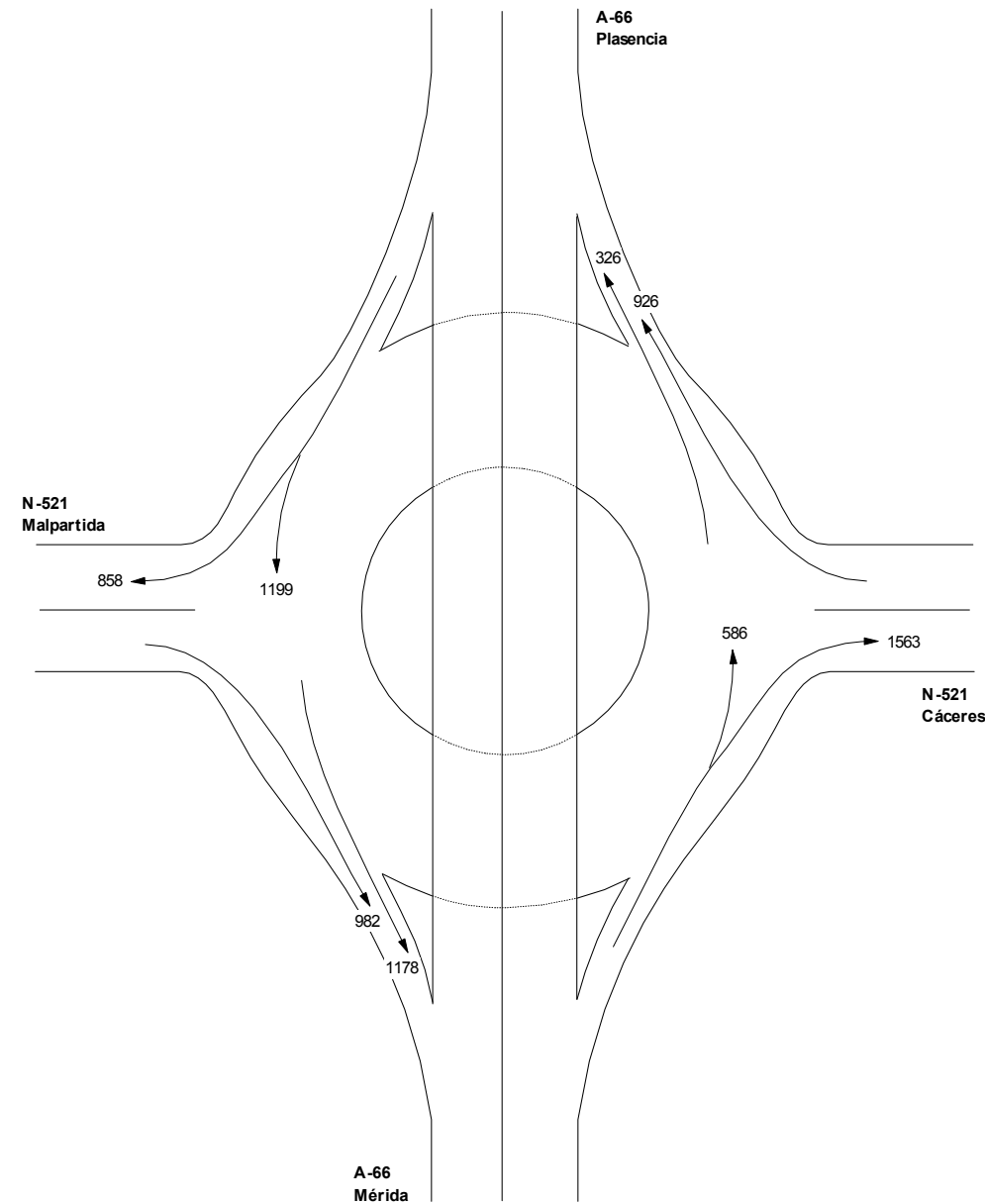
FIGURA 7. MOVIMIENTOS GLORIETA ENLACE A-66 NORTE Y N-630. IMD AÑO 2007



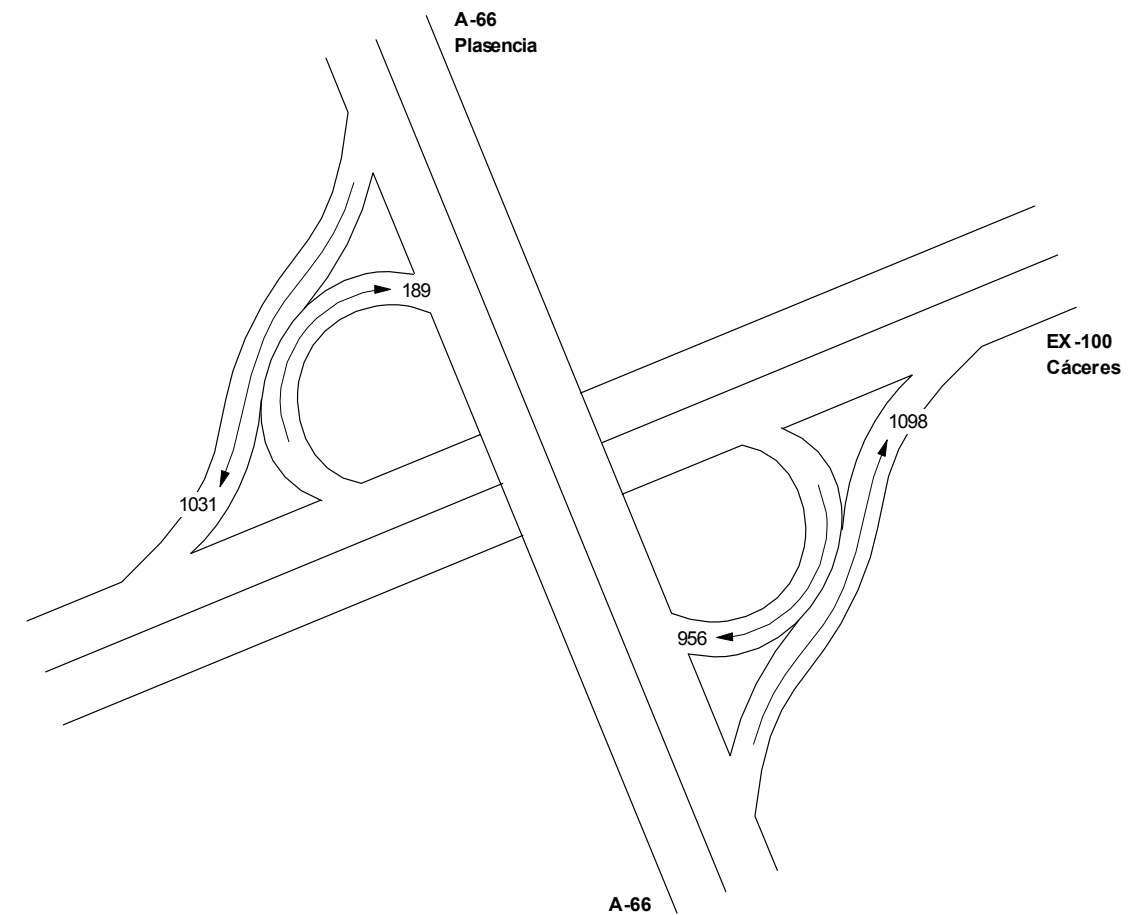
¹ El mapa de tráfico de 2008 presenta información sobre los coeficientes K, L, N y F de las estaciones de aforo donde:
Se define como **coeficiente de laborables L** de un mes determinado, al cociente entre la media anual de laborables del año y la media mensual de laborables al mes.
Se define como **coeficiente de nocturnidad N** de un mes determinado, a la media de los coeficientes N de todos los días del mes, obtenido para un día como el cociente del total del tráfico durante las 24 horas y el total del tráfico durante las 16 horas que transcurren entre las 6 y las 22 horas del mismo día.

El **coeficiente S** se define como el cociente entre la IMD y la media anual de días laborables del año.
Se define como **coeficiente F** de un mes determinado, al producto de los coeficientes N y L del mes y el coeficiente S del tráfico total anual.

FIGURA 8. MOVIMIENTOS GLORIETA ENLACE A-66 Y N-521. IMD AÑO 2007



MOVIMIENTOS ENLACE A-66 Y EX-100. IMD AÑO 2007



4. MODELIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Para la modelización de la red y simulación del tráfico se ha utilizado la aplicación de planificación de transportes VISUM de PTV en su versión 10.03-20. Esta modelización consiste en obtener un modelo matemático que recoja las relaciones de movilidad existentes en el ámbito de estudio y que simule adecuadamente el comportamiento de los usuarios de la red viaria reflejando un tráfico sobre el mismo que se asemeje suficientemente al tráfico observado en las carreteras.

Así, este modelo representativo de la situación actual permitirá obtener la estimación del tráfico en la futura autovía, así como el impacto que tendrán sobre el tráfico en la misma otras actuaciones.

Actualización 2016



Actualización 2019:



Para la asignación y ajuste del modelo correspondiente a la situación actual se ha seguido la siguiente metodología:

- DEMANDA: A partir de la información obtenida en el marco del Estudio de Tráfico del “Estudio Informativo Alternativas de Conexión entre la Autovía Trujillo-Cáceres (A-58)” expresada a través de la matriz O-D del año 2001, y de la recogida de información complementaria con objeto de la redacción del Estudio de Tráfico del Estudio Informativo de Alternativas de Conexión entre la Autovía Trujillo- Cáceres (A-58) y la Autovía de la Plata (A-66) en el entorno de Cáceres” del año 2007, se construye la matriz de viajes correspondiente a la situación en ese año, en la que se cuantifican los desplazamientos en el ámbito de estudio entre las diferentes zonas que lo componen.
- OFERTA: Describe la red viaria y sus características, como velocidad, capacidad, y funciones de demora. Se compone principalmente de arcos, nodos, zonas, centroides y conectores.
- ASIGNACIÓN: Se trata del procedimiento mediante el cual el programa de modelización (VISUM) asigna los viajes recogidos en la matriz de viajes a la red viaria.

4.1. MODELO DE OFERTA

4.1.1. Red viaria.

Se trata de una simplificación de la red viaria real en la que las vías se modelizan mediante los denominados arcos que se conectan en los nodos, es decir, en las intersecciones. El acceso de los vehículos desde cada zona se simplifica mediante los centroides, que se corresponderían a los centros de gravedad de cada zona, que se conectan a la red mediante los conectores.

El modelo correspondiente a la situación del año 2007 se ha desarrollado a partir del modelo disponible del año 2001, actualizando el viario con las actuaciones viarias que se han desarrollado en los últimos años.

La red viaria correspondiente al año 2007 se compone de:

- 233 nodos
- 698 arcos
- 2302 giros
- 61 zonas
- 140 conectores

Entre las 61 zonas existentes se distinguen 8 zonas externas correspondientes a los principales accesos al entorno principal de estudio delimitado por la provincia de Cuenca. Las zonas internas suponen un total de 53 zonas.

Se han distinguido los siguientes tipos de arco:

- Autovías, con una velocidad media de circulación de 110 km/h y una capacidad por carril de 2000 vehículos/hora.
- Carreteras convencionales nacionales y autonómicas, de primer, segundo orden, y tercer orden, con velocidades en flujo libre comprendidas entre los 60 y 100 km/h y capacidades entre 1000 y 1.400 vehículos/hora en cada carril.
- Viario Urbano, con capacidades entre 600 y 1.200 vehículos/hora por carril y velocidades de circulación en flujo libre entre 20 y 40 km/h.
- Viario suburbano con una velocidad en flujo libre de 80 km/h y una capacidad por carril de 1.400 vehículos/hora.

La siguiente figura recoge a modo ilustrativo el grafo completo del modelo de red viaria utilizada para el escenario base.

FIGURA 9. GRAFO REPRESENTATIVO DE LA RED VIARIA DEL AÑO 2007

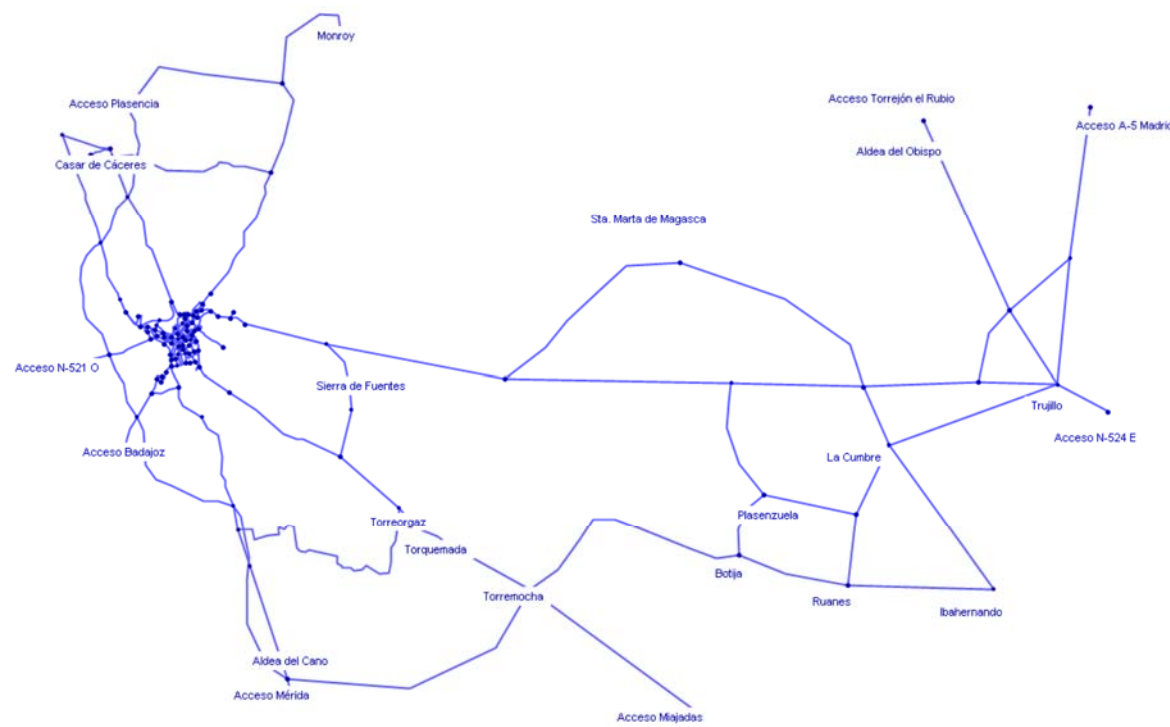


Figura 10. GRAFO REPRESENTATIVO DE LA RED VIARIA DE LA CIUDAD DE CÁCERES. AÑO 2007



4.1.2. Funciones de demora

Las funciones de demora permiten estimar el tiempo de recorrido, o la velocidad, en función del tráfico que circula por un arco y la capacidad del mismo.

Para la modelización de la red viaria se ha considerado un único tipo de función de demora. Esta función es del tipo denominado BPR y toma los parámetros recomendados en el NCHRP Report 365 del Transportation Research Board.

La forma funcional adoptada, BPR, se recoge en la siguiente fórmula:

$$t = t_0 \left(1 + \alpha \left(\frac{q}{c \cdot q_{\max}} \right)^\beta \right)$$

Donde,

t_0 , es el tiempo de recorrido en el arco en flujo libre.

q , es el tráfico que pasa por el arco.

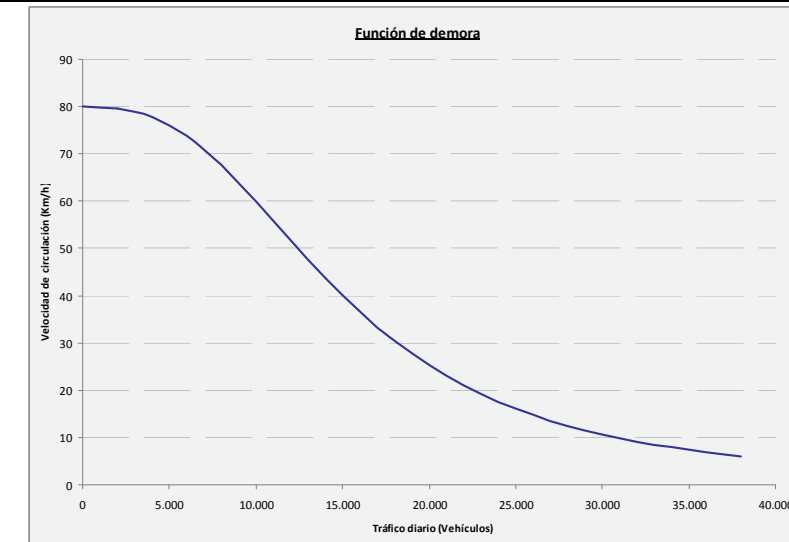
q_{\max} , es la capacidad horaria del arco.

α , β y c , son parámetros que toman los valores;

- Autopistas y autovías de la red estatal: 0,88; 9,80; 10,00.
- Resto de red estatal y red autonómica: 0,83; 2,70; 10,00
- Red comarcal y local: 0,71; 2,10; 10,00
- Arterias urbanas: 0,88; 5,50; 10,00

En la siguiente figura se representa la relación entre la velocidad de recorrido y el tráfico en un arco de tipo “Vía autonómica 1C”, que tiene una capacidad de 1.400 vehículos a la hora y una velocidad de recorrido en flujo libre de 80 km/h.

FIGURA 11. FUNCIÓN DE DEMORA.



La bondad del ajuste de la matriz se ha conseguido con los arcos de control.

La siguiente figura recoge los arcos que contienen los aforos seleccionados para el ajuste de la matriz, que se corresponden con los aforos tomados en la recogida de datos complementaria, así como de datos oficiales de estaciones de aforo recogidos en el Mapa Oficial de Tráfico.

FIGURA 12. ARCOS DE AJUSTE SELECCIONADOS PARA LA CALIBRACIÓN DEL MODELO.

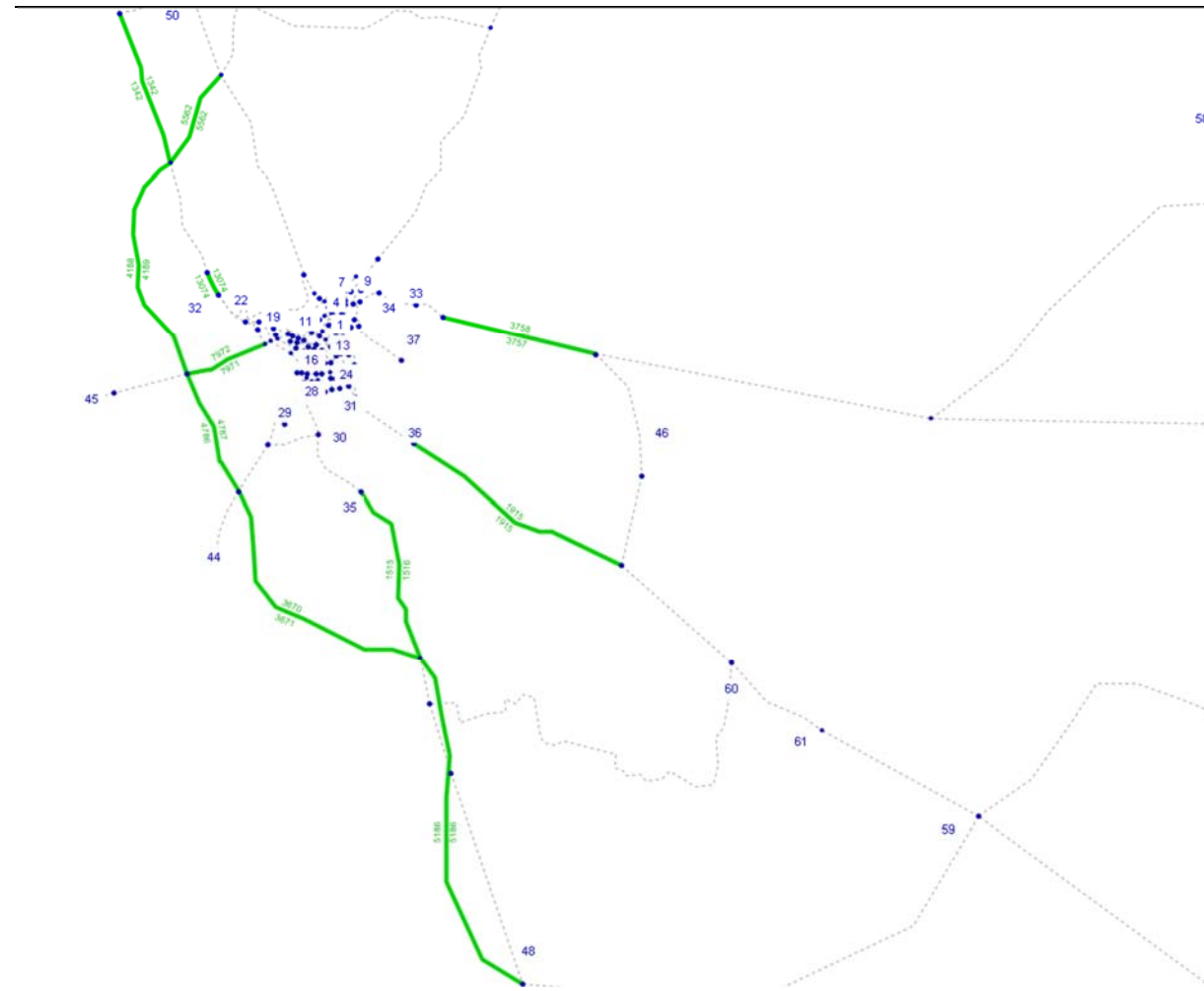


TABLA 21. ZONIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

| | |
|------|--------------------------|
| 1-37 | Cáceres |
| 38 | Acceso Plasencia |
| 39 | Acceso Torrejón el Rubio |
| 40 | Acceso de N-V Madrid |
| 41 | Acceso de N-524 Este |
| 42 | Acceso de Miajadas |
| 43 | Acceso de Mérida |
| 44 | Acceso de Badajoz |
| 45 | Acceso de N-521 Oeste |
| 46 | Sierra de Fuentes |
| 47 | Aldea del Obispo |
| 48 | Aldea del Cano |
| 49 | Botija |
| 50 | Casar de Cáceres |
| 51 | La Cumbre |
| 52 | Trujillo |
| 53 | Ibahernando |
| 54 | Malpartida de Cáceres |
| 55 | Monroy |
| 56 | Plasenzuela |
| 57 | Ruanes |
| 58 | Santa Marta de Magasca |
| 59 | Torremoncha |
| 60 | Torreorgaz |
| 61 | Torquemada |

4.2. DEMANDA. MATRIZ DE VIAJES

La matriz de viajes recoge numéricamente los desplazamientos que se producen entre las diferentes zonas que conforman el ámbito de estudio. A continuación, se reproduce una tabla con las mismas:

Para la construcción de la matriz de viajes se dispone inicialmente de la siguiente información:

- Matriz de viajes recogiendo la movilidad el año 2001 en el corredor Trujillo-Cáceres, elaborada en el marco del Estudio de Tráfico del “Estudio Informativo de la Autovía Trujillo-Cáceres”. La matriz resultante de actualizar ésta a 2007 se denominará M1.
- Matriz de viajes elaborada con objeto del presente documento (en adelante M2), a partir de encuestas origen-destino en cuatro puntos en el año 2007, las cuales se codificaron referidas a la zonificación de las 61 zonas que consideraba el estudio de tráfico de la A-58: Trujillo-Cáceres. Esta matriz se expansionó con los aforos correspondientes, realizados con este objeto, elevados a 24 horas a través del coeficiente F de la estación E-70, recogido en el epígrafe 4.

Actualización 2016



Actualización 2019:



Previamente a la exposición de la metodología seguida para la obtención de la matriz O-D que se introdujo en el modelo, se expone lo siguiente:

- El primer cuadrante de la matriz O-D recoge la movilidad de corto recorrido (filas y columnas 1 a 37).
- Los cuadrantes segundo y tercero (filas 37 a 61, columnas 1 a 37 y viceversa) recogen el tráfico de penetración (de las zonas externas a las internas y viceversa).
- Por último, el cuarto cuadrante se refiere a la movilidad de largo recorrido, pues en él se recogen los desplazamientos entre las zonas externas.

El proceso de obtención de la matriz de O-D que se asignó inicialmente al modelo se expone a continuación:

1. Se actualizó al año 2007 la matriz de viajes de 2001 (en adelante M1), procedente del Estudio Informativo de la Autovía A-58. La tasa total de crecimiento de 2001 a 2007 se obtuvo a partir de la tasa media de las estaciones CC-70, CC-17 y CC-356 referida al mismo intervalo de tiempo. La tasa resultante fue decreciente en un 4,26%. Las estaciones seleccionadas son las únicas que cuentan con serie histórica entre los años 2001 y 2007, y que se encuentran situadas en el área de influencia de la vía.
2. Se elaboró una nueva matriz completando mutuamente la información de ambas matrices de la siguiente manera:
 - El cuadrante 1 de la nueva matriz se genera por comparación entre los cuadrantes 1 de las matrices M1 y M2. Se comparan las cifras de cada celda homóloga y se toma el máximo de ambas en aquellos casos en que la diferencia de valores no exceda el 30% del menor. Si se da esta última circunstancia se toma la media aritmética de los dos valores. Si alguna de las dos celdas es cero y la otra no, se toma el valor distinto de 0. De este modo, aunque la matriz M1 recoge mejor la movilidad de corto recorrido, al ser más completa y proceder de una toma de datos más exhaustiva, también se tiene en cuenta la matriz M2, pues es más actual.
 - El cuadrante 2 se obtiene por simetría del cuadrante 3
 - Para la obtención del cuadrante 3 se ha considerado únicamente la matriz M2, pues es más reciente y su proceso de toma de encuestas la hace más indicada para determinar los movimientos de penetración, ya que las encuestas fueron tomadas en sentido

entrada al núcleo urbano de Cáceres, y por tanto recogen perfectamente la movilidad de largo a corto recorrido.

- El cuadrante 4 de la matriz que se introducirá en el modelo recoge las relaciones de largo recorrido, mejor recogidas en la matriz M1. Este cuadrante se ha formado completando los ceros de la matriz M1 con las celdas homólogas de la matriz M2.

A partir del proceso anterior se ha generado la matriz inicial insertada en el modelo que se recoge en la siguiente tabla:

TABLA 22. MATRIZ INICIAL DE ORIGEN-DESTINO. AÑO 2007. 1º CUADRANTE.

| Suma de Coef(24h) x PUNTO | Destino | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|
| | Origen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 |
| 1 | 37 | 9 | 16 | 26 | 6 | 0 | 8 | 44 | 27 | 0 | 8 | 6 | 5 | 28 | 7 | 5 | 0 | 16 | 0 | 7 | 221 | 0 | 18 | 9 | 0 | 0 | 0 | 605 | 144 | 446 | 84 | 8 | 230 | 94 | 220 | 31 | 239 |
| 2 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 9 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 9 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 0 | 20 | 11 | 30 | 7 | 11 | 0 | 11 |
| 3 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 8 | 42 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 73 | 10 | 0 | 233 | 49 | 0 | 0 | 24 |
| 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 6 | 0 | 192 | 0 | 67 | 0 | 15 |
| 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 17 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 68 | 5 | 4 | 0 | 0 |
| 6 | 6 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 | 26 | 0 | 0 | 31 | 0 | 0 | 6 | 21 | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 61 | 0 | 0 | 25 | 83 | 7 | 0 | 36 | 61 | 0 | 394 | 40 | 231 | 3 | 5 | |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47 | 0 | 25 | 0 | 0 | 75 | 0 | 72 | 0 | 0 |
| 8 | 44 | 32 | 25 | 0 | 10 | 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 5 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 47 | 5 | 24 | 7 | 0 | 226 | 0 | 0 | 36 | 0 | 285 | 21 | 21 | 0 | 19 |
| 9 | 34 | 10 | 50 | 0 | 8 | 30 | 0 | 11 | 9 | 10 | 0 | 5 | 16 | 28 | 25 | 35 | 6 | 62 | 0 | 0 | 0 | 28 | 0 | 28 | 0 | 15 | 33 | 12 | 48 | 10 | 7 | 60 | 10 | 17 | 0 | 10 | |
| 10 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 16 | 0 | 0 | 18 | 6 | 17 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 6 | 0 | 168 | 27 | 61 | 0 | 46 | |
| 11 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 | 88 | 0 | 0 | 9 | 0 | 211 | 14 | 129 | 0 | 9 |
| 12 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 166 | 0 | 0 | 0 | 0 | 117 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 151 | 0 | 0 | 23 | 0 | 236 | 46 | 330 | 94 | 15 |
| 13 | 5 | 0 | 10 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 46 | 0 | 169 | 15 | 5 | 4 | 0 | |
| 14 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 17 | 38 | 0 | 15 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 67 | 34 | 0 | 258 | 24 | 4 | 0 | 0 | |
| 15 | 7 | 0 | 0 | 16 | 0 | 5 | 0 | 25 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 135 | 48 | 0 | 0 | 0 | 15 | 7 | 0 | 10 | 0 | 0 | 44 | 0 | 29 | 184 | 169 | 13 | 0 | 456 | 24 | 15 | 0 | 0 |
| 16 | 5 | 7 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 0 | 241 | 14 | 17 | 0 | 15 | |
| 17 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 51 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 326 | 0 | 63 | 0 | 0 | 261 | 51 | 182 | 0 | 0 | |
| 18 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 135 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 0 | 172 | 46 | 67 | 0 | 0 | 139 | 6 | 143 | 46 | 11 |
| 19 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 | 99 | 9 | 0 | 0 | 0 | |
| 20 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 92 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 63 | 107 | 96 | 0 | 0 | 126 | 0 | 39 | 0 | 0 | 140 | 232 | 48 | 38 | 403 | 12 | 0 | 60 | 157 | 0 | 0 | 0 | 6 | 119 | 92 | 37 | 0 | 504 | 36 | 0 | 74 | 0 | 127 | 14 | 17 | 47 | 0 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 0 | 0 | 34 | 2 | |
| 23 | 19 | 0 | 5 | 13 | 8 | 0 | 0 | 47 | 24 | 11 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 16 | 0 | 0 | 69 | 0 | 46 | 118 | 0 | 75 | 74 | 33 | 31 | 12 | |
| 24 | 8 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 157 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 69 | 98 | 70 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 23 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 0 | 108 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 65 | 0 | 15 | 0 | 101 | 23 | 0 | 0 | 12 | |
| 26 | 119 | 0 | 29 | 0 | 0 | 45 | 0 | 8 | 0 | 0 | 35 | 0 | 0 | 0 | 76 | 34 | 7 | 0 | 0 | 34 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 | 25 | 0 | 72 | |
| 27 | 173 | 0 | 0 | 0 | 0 | 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37 | 26 | 0 | 0 | 111 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 117 | 0 | 122 | 0 | 0 | 26 | 0 | 48 | 0 | 16 | 95 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 28 | 605 | 8 | 34 | 10 | 0 | 6 | 47 | 226 | 33 | 0 | 88 | 151 | 7 | 0 | 6 | 0 | 326 | 172 | 51 | 92 | 504 | 37 | 69 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 1007 | 174 | 0 | 753 | 136 | 51 | 124 | 0 | 0 |
| 29 | 183 | 26 | 293 | 75 | 196 | 221 | 0 | 199 | 37 | 169 | 85 | 342 | 7 | 364 | 235 | 101 | 90 | 53 | 170 | 165 | 34 | 0 | 209 | 48 | 80 | 471 | 96 | 1007 | 81 | 191 | 88 | 130 | 107 | 15 | 21 | 0 | 36 |
| 30 | 446 | 0 | 73 | 0 | 0 | 36 | 25 | 0 | 48 | 34 | 0 | 0 | 0 | 67 | 169 | 0 | 63 | 67 | 0 | 0 | 0 | 46 | 0 | 0 | 0 | 16 | 174 | 191 | 0 | 31 | 130 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 31 | 84 | 20 | 10 | 5 | 12 | 61 | 0 | 37 | 10 | 5 | 9 | 23 | 46 | 34 | 13 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 98 | 0 | 118 | 68 | 15 | 0 | 81 | 0 | 88 | 31 | 0 | 161 | 21 | 13 | 25 | 0 | 12 |
| 32 | 9 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 | 0 | 74 | 0 | 0 | 98 | 0 | 0 | 0 | 753 | 130 | 130 | 161 | 0 | 67 | 34 | 128 | 0 | 8 |
| 33 | 272 | 37 | 233 | 193 | 68 | 394 | 75 | 284 | 78 | 168 | 211 | 236 | 169 | 257 | 456 | 241 | 261 | 170 | 99 | 58 | 128 | 50 | 87 | 70 | 101 | 8 | 47 | 136 | 107 | 0 | 25 | 67 | 16 | 0 | 16 | 23 | 51 |
| 34 | 94 | 8 | 49 | 0 | 5 | 39 | 0 | 21 | 12 | 27 | 14 | 46 | 15 | 24 | 24 | 15 | 51 | 7 | 11 | 0 | 14 | 0 | 74 | 12 | 23 | 7 | 0 | 52 | 15 | 0 | 13 | 34 | 0 | 0 | 0 | 4 | 12 |
| 35 | 220 | 10 | 29 | 67 | 4 | 231 | 72 | 27 | 18 | 61 | 129 | 330 | 6 | 5 | 15 | 21 | 182 | 143 | 67 | 0 | 20 | 35 | 38 | 0 | 0 | 29 | 48 | 124 | 17 | 0 | 25 | 128 | 16 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 36 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 94 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 46 | 0 | 0 | 47 | 34 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 37 | 94 | 10 | 102 | 21 | 0 | 6 | 28 | 19 | 8 | 0 | 12 | 91 | 30 | 13 | 22 | 65 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39 | 8 | 16 | 12 | 66 | 0 | 31 | 0 | 11 | 8 | 44 | 11 | 3 | 0 | 15 |

TABLA 23. MATRIZ INICIAL DE ORIGEN-DESTINO. AÑO 2007. 2ºCUADRANTE.

| Suma de Coef(24h) x PUNTO | Destino | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---------|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|----|-----|----|-----|----|----|----|----|-----|---|---|
| | Origen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | | |
| 38 | 375 | 0 | 24 | 83 | 226 | 328 | 169 | 251 | 48 | 221 | 228 | 525 | 138 | 167 | 814 | 232 | 237 | 534 | 128 | 107 | 166 | 0 | 166 | 49 | 551 | 384 | 37 | 205 | 95 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 73 | | |
| 39 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 40 | 309 | 8 | 0 | 34 | 15 | 96 | 51 | 23 | 0 | 16 | 127 | 41 | 62 | 12 | 18 | 65 | 43 | 24 | 22 | 16 | 99 | 28 | 28 | 0 | 14 | 15 | 0 | 16 | 68 | 0 | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 287 | | |
| 41 | 55 | 25 | 0 | 30 | 0 | 28 | 0 | 92 | 0 | 0 | 10 | 6 | 107 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 0 | 0 | 0 | 29 | 0 | 0 | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 42 | 44 | 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 43 | 63 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 35 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 44 | 102 | 29 | 34 | 80 | 41 | 87 | 128 | 166 | 0 | 24 | 0 | 88 | 116 | 83 | 129 | 107 | 0 | 75 | 107 | 72 | 0 | 0 | 0 | 0 | 103 | 35 | 65 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 45 | 0 | 16 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 234 | 44 | 0 | 107 | 0 | 237 | 0 | 0 | 0 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 119 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 46 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 72 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 27 | 0 | 16 | 8 | 24 | 0 | 8 | 0 | 0 | 53 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 49 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 50 | 48 | 0 | 133 | 0 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 152 | 48 | 0 | 0 | 53 | 38 | 38 | 38 | 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44 | 0 | 0 | 75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 51 | 0 | 23 | | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 52 | 170 | 6 | 22 | 33 | 12 | 55 | 0 | 27 | 0 | 19 | 83 | 71 | 8 | 96 | 40 | 12 | 43 | 220 | 27 | 6 | 71 | 62 | 94 | 15 | 16 | 5 | 24 | 16 | 0 | 0 | 29 | 0 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 227 | | |
| 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 54 | 383 | 44 | 0 | 38 | 0 | 125 | 0 | 0 | 0 | 0 | 135 | 192 | 44 | 81 | 37 | 0 | 0 | 135 | 19 | 0 | 37 | 0 | 157 | 38 | 134 | 162 | 48 | 44 | 149 | 0 | 163 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 55 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 56 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 57 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 61 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

TABLA 24. MATRIZ INICIAL DE ORIGEN-DESTINO. AÑO 2007. 3ºCUADRANTE.

| Suma de Coef(24h) x PUNTO | Destino | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---------|----|-----|-----|----|----|-----|-----|----|----|----|----|-----|----|-----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|---------------|
| | Origen | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | Total general |
| 1 | 375 | 5 | 309 | 55 | 44 | 63 | 102 | 0 | 31 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 170 | 0 | 383 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4187 |
| 2 | 0 | 0 | 8 | 25 | 59 | 0 | 29 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 6 | 0 | 44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 413 |
| 3 | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 133 | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 766 |
| 4 | 83 | 0 | 34 | 30 | 0 | 0 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 33 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 665 |
| 5 | 226 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 447 |
| 6 | 328 | 0 | 96 | 28 | 0 | 0 | 87 | 0 | 72 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 55 | 0 | 125 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 1973 |
| 7 | 169 | 0 | 51 | 0 | 0 | 0 | 128 | 0 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 591 |
| 8 | 251 | 0 | 23 | 92 | 0 | 0 | 166 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1456 |
| 9 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 663 |
| 10 | 221 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 734 |
| 11 | 228 | 0 | 127 | 10 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 152 | 8 | 83 | 0 | 135 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1324 |
| 12 | 525 | 0 | 41 | 6 | 0 | 35 | 88 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 26 | 71 | 0 | 192 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 10 | 0 | 2318 |
| 13 | 138 | 0 | 62 | 107 | 0 | 0 | 116 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 787 |
| 14 | 167 | 0 | 12 | 0 | 0 | 34 | 83 | 234 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 | 0 | 81 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1308 |
| 15 | 814 | 0 | 18 | 0 | 0 | 0 | 129 | 44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 53 | 0 | 40 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2370 |
| 16 | 232 | 0 | 65 | 0 | 0 | 0 | 107 | 0 | 16 | 0 | 34 | 0 | 38 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 852 |
| 17 | 237 | 0 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 107 | 8 | 0 | 38 | 0 | 38 | 0 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1465 |
| 18 | 534 | 0 | 24 | 0 | 0 | 38 | 75 | 0 | 24 | 0 | 0 | 0 | 38 | 13 | 220 | 0 | 135 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 8 | 1949 |
| 19 | 128 | 0 | 22 | 26 | 0 | 0 | 107 | 237 | 0 | 0 | 0 | 0 | 63 | 0 | 27 | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 796 |
| 20 | 107 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 72 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 395 |
| 21 | 166 | 0 | 99 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 71 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2967 |
| 22 | 0 | 0 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 251 |
| 23 | 166 | 0 | 28 | 29 | 0 | 38 | 0 | 28 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 94 | 0 | 157 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1218 |
| 24 | 49 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 539 |
| 25 | 551 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 103 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 134 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1281 |
| 26 | 384 | 0 | 15 | 51 | 0 | 0 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 162 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1213 |
| 27 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 65 | 0 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 0 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1065 |
| 28 | 205 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44 | 0 | 16 | 0 | 44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5146 |
| 29 | 95 | 0 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 149 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5940 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1616 |
| 31 | 38 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 119 | 0 | 0 | 0 | 0 | 75 | 0 | 29 | 0 | 163 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1559 |
| 32 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1664 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 4941 |
| 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 723 |
| 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2121 |
| 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 317 |
| 37 | 73 | 0 | 287 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 227 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1381 |

TABLA 25. MATRIZ INICIAL DE ORIGEN-DESTINO. AÑO 2007. 4ºCUADRANTE.

| Suma de Coef(24h) x PUNTO | Destino | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---------|-----|------|-----|-----|------|------|------|-----|----|-----|----|------|------|------|----|------|----|-----|----|----|----|-----|----|------|
| | Origen | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 |
| 38 | 519 | 0 | 55 | 6 | 40 | 34 | 523 | 86 | 7 | 0 | 0 | 0 | 355 | 0 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 63 | 126 | 0 | 8461 |
| 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 6 | 89 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 6 | 0 | 128 |
| 40 | 149 | 0 | 11 | 0 | 19 | 51 | 29 | 130 | 0 | 0 | 0 | 0 | 61 | 7 | 21 | 0 | 144 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2202 |
| 41 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 281 | 31 | 69 | 0 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 44 | 0 | 8 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 935 |
| 42 | 24 | 0 | 19 | 0 | 51 | 11 | 3 | 67 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 53 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 5 | 404 |
| 43 | 47 | 7 | 51 | 281 | 11 | 0 | 6 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 67 | 0 | 24 | 0 | 14 | 0 | 130 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 961 |
| 44 | 316 | 0 | 321 | 50 | 3 | 38 | 0 | 5 | 4 | 0 | 5 | 0 | 4 | 0 | 15 | 0 | 101 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2592 |
| 45 | 15 | 0 | 130 | 69 | 67 | 48 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 6 | 6 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1249 |
| 46 | 47 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 7 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 401 |
| 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 117 |
| 49 | 0 | 0 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37 |
| 50 | 0 | 5 | 15 | 0 | 0 | 67 | 4 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 926 |
| 51 | 8 | 6 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 113 | 1516 | 6 | 14 | 0 | 11 | 18 | 0 | 0 | 6 | 0 | 1803 |
| 52 | 81 | 89 | 55 | 62 | 54 | 24 | 12 | 6 | 7 | 0 | 9 | 0 | 11 | 1516 | 35 | 0 | 5 | 0 | 0 | 6 | 0 | 5 | 0 | 0 | 3521 |
| 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 54 | 0 | 0 | 33 | 8 | 126 | 48 | 44 | 34 | 4 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 2539 |
| 55 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 130 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 134 |
| 56 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 |
| 57 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 |
| 58 | 7 | 11 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 54 |
| 59 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 |
| 60 | 0 | 6 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 64 |
| 61 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47 |
| Total general | 7863 | 128 | 2277 | 974 | 505 | 1014 | 2393 | 1320 | 347 | 0 | 164 | 0 | 1342 | 1782 | 3421 | 6 | 2566 | 14 | 161 | 24 | 41 | 90 | 223 | 21 | |

4.3. MODELO DE ASIGNACIÓN Y CALIBRACIÓN DEL MODELO

Para la simulación de la situación actual se ha seguido la siguiente metodología:

1. Se ha simetrizado la matriz inicial de demanda correspondiente a los vehículos, en IMD.
2. Se ha elegido el procedimiento de asignación, la función de demora y la impedancia, que dada la matriz de viajes inicial simetrizada, se ajustaban mejor a la realidad expresada en los aforos obtenidos mediante trabajo de campo y los datos recogidos en los mapas de tráfico.
3. Fijados los parámetros anteriores (procedimiento de asignación, función de demora e impedancia) se ha ajustado la matriz del año 2007 a una selección de aforos, del mismo año, mediante un procedimiento de corrección de matrices que incorpora VISUM denominado “Flow Fuzzy” con objeto de conseguir que esta matriz, que se denominará ajustada, reproduzca lo más fielmente la movilidad existente en el ámbito.
4. Se ha asignado la matriz “ajustada” comprobando que refleja adecuadamente el tráfico existente en el ámbito objeto de estudio.

El procedimiento de asignación utilizado ha sido el denominado “Equilibrium-Lohse” con los parámetros por defecto que asigna la aplicación VISUM. Se ha utilizado la “Regla Heurística” para la estimación de impedancias a partir de los resultados de cada iteración con un máximo de 500 iteraciones para completar la asignación.

El procedimiento “Equilibrium-Lohse” fue desarrollado por el profesor Lohse en el año 1997. Este procedimiento modeliza el proceso de aprendizaje de los conductores utilizando la red. Está basado en una asignación “Todo – Nada” en la que los conductores hacen uso de la información obtenida durante su viaje previo para la selección de la nueva ruta. Mediante un proceso iterativo son buscadas las rutas más cortas. En este proceso para la búsqueda de rutas, la impedancia es deducida de la impedancia derivada del volumen de calibración de matrices y de la impedancia previamente estimada en una iteración anterior.

Seguidamente se muestra tanto la matriz calibrada a través de los arcos de ajuste, resultante del proceso anterior, como la asignación de la misma a la red viaria en el año 2007.

TABLA 26. MATRIZ ORIGEN-DESTINO AJUSTADA. AÑO 2007. 1ºCUADRANTE.

| Origen | Destino | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 |
|--------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|-----|------|-----|-----|-----|----|-----|----|
| 1 | 37 | 9 | 15 | 30 | 5 | 6 | 0 | 44 | 34 | 0 | 8 | 7 | 5 | 29 | 7 | 5 | 0 | 16 | 0 | 37 | 63 | 0 | 19 | 8 | 0 | 119 | 173 | 605 | 183 | 446 | 84 | 56 | 272 | 94 | 220 | 31 | 94 | |
| 2 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 10 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 9 | 0 | 9 | 0 | 107 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 26 | 0 | 20 | 69 | 37 | 8 | 10 | 0 | 10 | |
| 3 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 25 | 50 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 | 0 | 5 | 5 | 0 | 29 | 0 | 34 | 293 | 73 | 10 | 0 | 233 | 49 | 29 | 0 | 102 | |
| 4 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 10 | 75 | 0 | 5 | 0 | 193 | 0 | 67 | 0 | 21 | | |
| 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 8 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 196 | 0 | 12 | 0 | 68 | 5 | 4 | 0 | 0 | | |
| 6 | 6 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 | 30 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 51 | 135 | 0 | 0 | 126 | 0 | 0 | 0 | 34 | 45 | 63 | 6 | 221 | 36 | 61 | 0 | 394 | 39 | 231 | 4 | 6 | |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47 | 0 | 25 | 0 | 0 | 75 | 0 | 72 | 0 | 28 | |
| 8 | 44 | 32 | 25 | 0 | 10 | 42 | 0 | 0 | 11 | 10 | 0 | 43 | 0 | 28 | 25 | 17 | 5 | 0 | 0 | 0 | 39 | 0 | 47 | 5 | 23 | 8 | 0 | 226 | 199 | 0 | 37 | 0 | 284 | 21 | 27 | 0 | 19 | |
| 9 | 34 | 10 | 50 | 0 | 8 | 30 | 0 | 11 | 9 | 16 | 0 | 18 | 6 | 17 | 18 | 0 | 5 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 24 | 0 | 28 | 0 | 0 | 33 | 37 | 48 | 10 | 44 | 78 | 12 | 18 | 0 | 8 | |
| 10 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 8 | 0 | 0 | 0 | 169 | 34 | 5 | 0 | 168 | 27 | 61 | 0 | 0 | | | |
| 11 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 140 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35 | 37 | 88 | 85 | 0 | 9 | 0 | 211 | 14 | 129 | 0 | 12 | |
| 12 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 232 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 151 | 342 | 0 | 23 | 0 | 236 | 46 | 330 | 94 | 91 | |
| 13 | 5 | 0 | 10 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 | 0 | 46 | 0 | 169 | 15 | 6 | 4 | 30 | |
| 14 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 17 | 38 | 0 | 15 | 0 | 15 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 364 | 67 | 34 | 0 | 257 | 24 | 5 | 0 | 13 | | |
| 15 | 7 | 0 | 0 | 16 | 0 | 5 | 0 | 25 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 135 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 403 | 0 | 12 | 0 | 0 | 76 | 111 | 6 | 235 | 169 | 13 | 0 | 456 | 24 | 15 | 0 | 22 | |
| 16 | 5 | 7 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 5 | 0 | 34 | 0 | 0 | 101 | 0 | 22 | 0 | 241 | 15 | 21 | 0 | 65 | |
| 17 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 51 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 326 | 90 | 63 | 0 | 0 | 261 | 51 | 182 | 0 | 0 | | |
| 18 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 135 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 60 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 0 | 172 | 53 | 67 | 0 | 0 | 170 | 7 | 143 | 46 | 12 | |
| 19 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 157 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 170 | 0 | 0 | 262 | 99 | 11 | 67 | 0 | 0 | |
| 20 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 92 | 165 | 0 | 0 | 0 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 21 | 63 | 107 | 96 | 0 | 0 | 126 | 0 | 39 | 0 | 0 | 140 | 232 | 48 | 38 | 403 | 12 | 0 | 60 | 157 | 0 | 0 | 0 | 0 | 157 | 108 | 0 | 117 | 504 | 34 | 0 | 98 | 462 | 128 | 14 | 20 | 47 | 0 | |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 0 | 35 | 34 | 0 | |
| 23 | 19 | 0 | 5 | 13 | 8 | 0 | 0 | 47 | 24 | 11 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 16 | 0 | 122 | 69 | 209 | 46 | 118 | 0 | 87 | 74 | 38 | 31 | 39 | | |
| 24 | 8 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 157 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 68 | 612 | 70 | 12 | 0 | 0 | 0 | 8 | |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 23 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 0 | 108 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 80 | 0 | 15 | 0 | 101 | 23 | 0 | 0 | 0 | 16 | |
| 26 | 119 | 0 | 29 | 0 | 0 | 45 | 0 | 8 | 0 | 0 | 35 | 0 | 0 | 0 | 76 | 34 | 7 | 0 | 0 | 34 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 0 | 471 | 0 | 0 | 0 | 8 | 7 | 29 | 0 | 12 | |
| 27 | 173 | 0 | 0 | 0 | 0 | 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37 | 26 | 0 | 0 | 111 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 117 | 0 | 122 | 0 | 0 | 26 | 0 | 48 | 96 | 16 | 81 | 0 | 47 | 0 | 48 | 0 | 66 | |
| 28 | 605 | 8 | 34 | 10 | 0 | 6 | 47 | 226 | 33 | 0 | 88 | 151 | 7 | 0 | 6 | 0 | 326 | 172 | 51 | 92 | 504 | 37 | 69 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 1007 | 174 | 0 | 4705 | 136 | 52 | 124 | 0 | 0 | |
| 29 | 183 | 26 | 293 | 75 | 196 | 221 | 0 | 199 | 37 | 169 | 85 | 342 | 7 | 364 | 235 | 101 | 90 | 53 | 170 | 165 | 34 | 0 | 209 | 48 | 80 | 471 | 96 | 1007 | 81 | 191 | 88 | 812 | 107 | 15 | 17 | 0 | 31 | |
| 30 | 446 | 0 | 73 | 0 | 0 | 36 | 25 | 0 | 48 | 34 | 0 | 0 | 0 | 67 | 169 | 0 | 63 | 67 | 0 | 0 | 0 | 0 | 46 | 0 | 0 | 0 | 16 | 174 | 191 | 0 | 31 | 812 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 31 | 84 | 20 | 10 | 5 | 12 | 61 | 0 | 37 | 10 | 5 | 9 | 23 | 46 | 34 | 13 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 98 | 0 | 118 | 68 | 15 | 0 | 81 | 0 | 88 | 31 | 0 | 1006 | 25 | 13 | 25 | 0 | 11 | |
| 32 | 56 | 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 262 | 0 | 462 | 0 | 0 | 612 | 0 | 0 | 0 | 4705 | 812 | 812 | 1006 | 0 | 419 | 212 | 800 | 0 | 50 | | |
| 33 | 272 | 37 | 233 | 193 | 68 | 394 | 75 | 284 | 78 | 168 | 211 | 236 | 169 | 257 | 456 | 241 | 261 | 170 | 99 | 58 | 128 | 50 | 87 | 70 | 101 | 8 | 47 | 136 | 107 | 0 | 25 | 419 | 16 | 0 | 16 | 23 | 44 | |
| 34 | 94 | 8 | 49 | 0 | 5 | 39 | 0 | 21 | 12 | 27 | 14 | 46 | 15 | 24 | 24 | 15 | 51 | 7 | 11 | 0 | 14 | 0 | 74 | 12 | 23 | 7 | 0 | 52 | 15 | 0 | 13 | 212 | 0 | 0 | 0 | 4 | 11 | |
| 35 | 220 | 10 | 29 | 67 | 4 | 231 | 72 | 27 | 18 | 61 | 129 | 330 | 6 | 5 | 15 | 21 | 182 | 143 | 67 | 0 | 20 | 35 | 38 | 0 | 0 | 29 | 48 | 124 | 17 | 0 | 25 | 800 | 16 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| 36 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 94 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 46 | 0 | 0 | 47 | 34 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 37 | 94 | 10 | 102 | 21 | 0 | 6 | 28 | 19 | 8 | 0 | 12 | 91 | 30 | 13 | 22 | 65 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39 | 8 | 16 | 12 | 66 | 0 | 31 | 0 | 11 | 50 | 44 | 11 | 3 | 0 | 15 | |

TABLA 27. MATRIZ ORIGEN-DESTINO AJUSTADA. AÑO 2007. 2ºCUADRANTE.

| Origen | Destino | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 |
|--------|---------|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 375 | 4 | 232 | 41 | 148 | 265 | 102 | 0 | 23 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 128 | 0 | 738 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0 | 0 | 6 | 19 | 198 | 0 | 29 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 5 | 0 | 85 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 133 | 12 | 17 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 83 | 0 | 26 | 23 | 0 | 0 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 73 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 226 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 328 | 0 | 72 | 21 | 0 | 0 | 87 | 0 | 54 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 41 | 0 | 241 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 |
| 7 | 169 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 128 | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 251 | 0 | 17 | 69 | 0 | 0 | 166 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 221 | 0 | 12 | 0 | 0 | 143 | 118 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 114 | 0 | 95 | 8 | 0 | 147 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 80 | 20 | 62 | 0 | 260 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 263 | 0 | 31 | 5 | 0 | 0 | 88 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 53 | 0 | 370 | 0 | 0 | 0 | 0 | 74 | 34 | 0 | 0 |
| 13 | 138 | 0 | 47 | 80 | 0 | 143 | 116 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 85 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | 84 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 83 | 451 | 91 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 72 | 0 | 156 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | 408 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 129 | 85 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 0 | 30 | 0 | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16 | 116 | 0 | 49 | 0 | 0 | 0 | 107 | 0 | 54 | 0 | 143 | 0 | 20 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17 | 119 | 0 | 32 | 0 | 0 | 160 | 0 | 206 | 27 | 0 | 160 | 0 | 20 | 10 | 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18 | 268 | 0 | 18 | 0 | 0 | 0 | 75 | 0 | 81 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 165 | 0 | 260 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 54 | 27 |
| 19 | 64 | 0 | 17 | 20 | 0 | 0 | 524 | 457 | 0 | 0 | 0 | 0 | 33 | 0 | 20 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 54 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 353 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 83 | 0 | 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 53 | 0 | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 0 | 0 | 21 | 0 | 0 | 564 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 83 | 0 | 21 | 22 | 0 | 0 | 0 | 54 | 178 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 71 | 0 | 303 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 73 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 25 | 276 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 103 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 258 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 26 | 193 | 0 | 11 | 38 | 0 | 143 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 312 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 27 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 65 | 0 | 84 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 0 | 93 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 28 | 103 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 0 | 12 | 0 | 85 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 29 | 48 | 0 | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 31 | 19 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 229 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 | 0 | 22 | 0 | 314 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 32 | 0 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 |
| 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 37 | 73 | 0 | 215 | 0 | 0 | 198 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 170 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

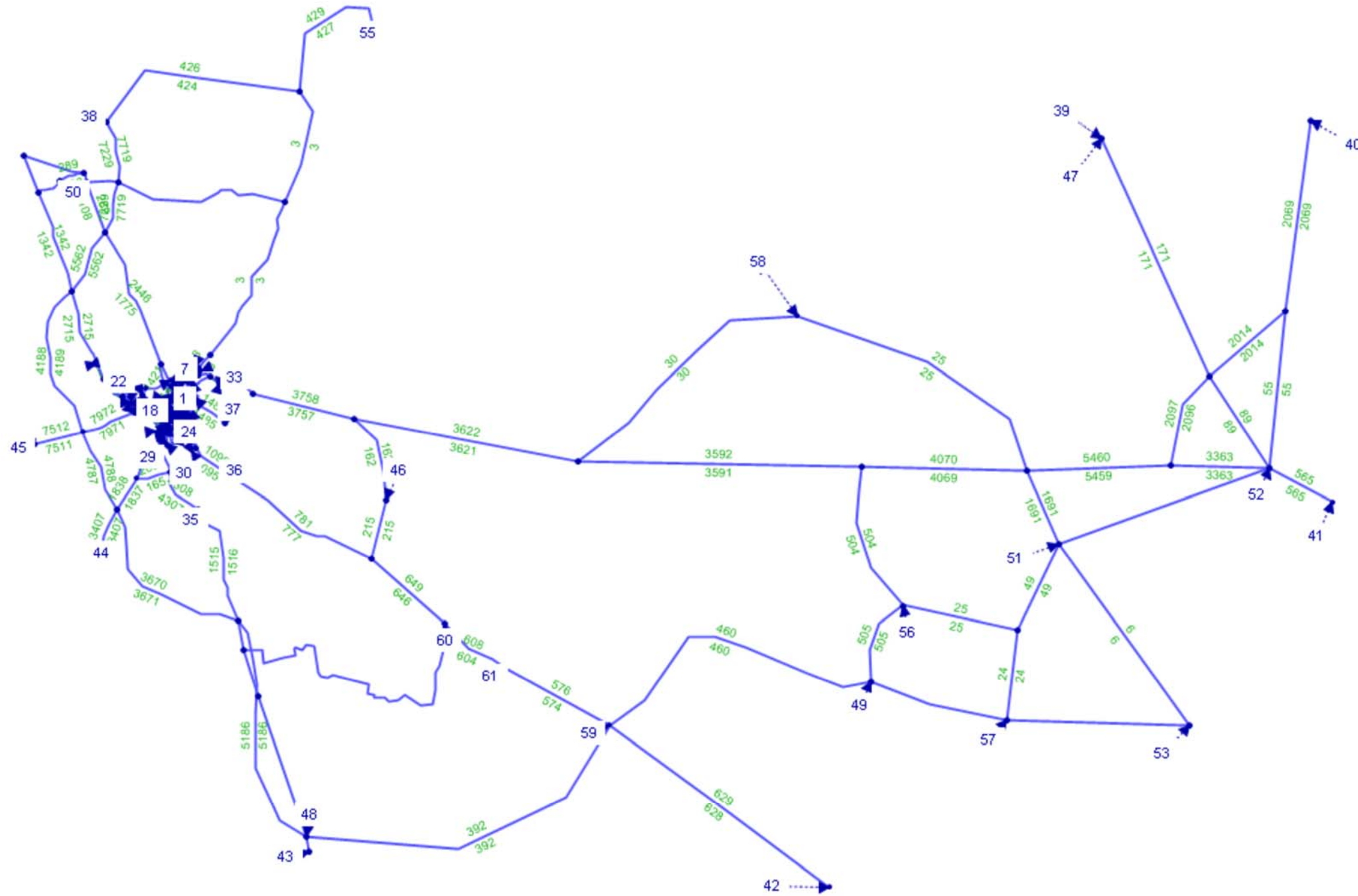
TABLA 28. MATRIZ ORIGEN-DESTINO AJUSTADA. AÑO 2007. 3ºCUADRANTE.

| Origen | Destino | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 |
|--------|---------|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|----|----|----|----|-----|-----|----|----|----|----|-----|-----|
| 38 | 375 | 0 | 11 | 83 | 226 | 147 | 169 | 251 | 48 | 221 | 102 | 236 | 62 | 75 | 366 | 104 | 107 | 240 | 58 | 48 | 75 | 0 | 75 | 22 | 248 | 173 | 17 | 92 | 43 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 73 | |
| 39 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 40 | 232 | 6 | 0 | 26 | 11 | 72 | 38 | 17 | 0 | 12 | 95 | 31 | 47 | 9 | 14 | 49 | 32 | 18 | 17 | 12 | 74 | 21 | 21 | 0 | 11 | 11 | 0 | 12 | 51 | 0 | 11 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 215 | |
| 41 | 41 | 19 | 0 | 23 | 0 | 21 | 0 | 69 | 0 | 0 | 8 | 5 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 | 22 | 0 | 0 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 42 | 147 | 197 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 43 | 265 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 143 | 147 | 0 | 143 | 0 | 0 | 0 | 160 | 0 | 0 | 0 | 0 | 563 | 0 | 0 | 0 | 143 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 198 |
| 44 | 102 | 29 | 34 | 80 | 41 | 87 | 128 | 166 | 0 | 118 | 0 | 88 | 116 | 83 | 129 | 107 | 0 | 75 | 525 | 353 | 0 | 0 | 0 | 0 | 103 | 35 | 65 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 45 | 0 | 31 | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 451 | 85 | 0 | 206 | 0 | 457 | 0 | 0 | 0 | 54 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 229 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 46 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 54 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 90 | 0 | 54 | 27 | 80 | 0 | 27 | 0 | 0 | 177 | 0 | 0 | 0 | 84 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 143 | 160 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 49 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 50 | 21 | 0 | 59 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 67 | 21 | 0 | 0 | 23 | 17 | 17 | 17 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 51 | 0 | 17 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | |
| 52 | 128 | 5 | 17 | 25 | 9 | 41 | 0 | 20 | 0 | 14 | 62 | 53 | 6 | 72 | 30 | 9 | 32 | 165 | 20 | 5 | 53 | 47 | 71 | 11 | 12 | 4 | 18 | 12 | 0 | 0 | 22 | 0 | 26 | 0 | 0 | 0 | 170 | |
| 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 54 | 738 | 85 | 0 | 73 | 0 | 241 | 0 | 0 | 0 | 0 | 260 | 370 | 85 | 156 | 71 | 0 | 0 | 260 | 37 | 0 | 71 | 0 | 303 | 73 | 258 | 312 | 92 | 85 | 17 | 0 | 314 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 55 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 56 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 57 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 54 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | |
| 61 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

TABLA 29. MATRIZ ORIGEN-DESTINO AJUSTADA. AÑO 2007. 4ºCUADRANTE.

| Origen | Destino | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 |
|--------|---------|----|-----|----|-----|------|-----|-----|----|----|----|----|----|------|------|------|----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|
| 38 | 519 | 0 | 112 | 5 | 20 | 2171 | 342 | 248 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 61 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 13 | 0 | 26 | |
| 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 7 | 89 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 6 | 0 |
| 40 | 112 | 0 | 11 | 0 | 19 | 281 | 241 | 106 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 55 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 |
| 41 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 38 | 56 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37 | 0 | 0 | 62 | 0 | 7 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 42 | 23 | 0 | 19 | 0 | 51 | 0 | 16 | 243 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 54 | 0 | 458 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 |
| 43 | 2159 | 51 | 281 | 11 | 0 | 6 | 204 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 230 | 0 | 24 | 0 | 18 | 423 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 44 | 340 | 0 | 241 | 38 | 16 | 205 | 0 | 0 | 13 | 0 | 27 | 0 | 5 | 4 | 9 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 45 | 236 | 0 | 106 | 56 | 244 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 796 | 0 | 5 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 46 | 35 | 0 | 0 | 0 | 25 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 |
| 49 | 0 | 0 | 0 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 50 | 0 | 4 | 11 | 0 | 0 | 216 | 4 | 781 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 85 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 51 | 5 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 85 | 1516 | 1516 | 6 | 0 | 0 | 11 | 19 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| 52 | 61 | 89 | 55 | 62 | 54 | 24 | 9 | 5 | 7 | 0 | 9 | 0 | 8 | 1516 | 35 | 0 | 4 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 |
| 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 54 | 0 | 0 | 27 | 7 | 459 | 17 | 5 | 34 | 15 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 0 |
| 55 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 426 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 56 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 57 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 58 | 5 | 11 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 59 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 60 | 0 | 6 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 61 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

FIGURA 13. ASIGNACIÓN DE TRÁFICO EN LA SITUACIÓN ACTUAL



5. MODELIZACIÓN DE LA SITUACIÓN FUTURA

5.1. OFERTA FUTURA. ALTERNATIVAS A ANALIZAR

El modelo de oferta se desarrolla actualizando la situación en el año 2007, a través de la introducción de las distintas alternativas a analizar en el modelo y que pasamos a describir a continuación.

La nueva infraestructura conecta la A-58 con la futura EX-A4. La conexión se llevará a cabo mediante una autovía que consta de dos tramos:

- Un tramo inicial de conexión de la A-58 y la A-66.
- El tramo final que enlaza la A-66 con la futura autovía Cáceres – Badajoz (A-58).

Para el primer tramo se estudiarán siete alternativas de actuación; alternativas 1, 2, 3, 4, 5, 8 y 9:

- Las alternativas 1 a 4, 8 y 9 son muy similares, introduciendo pequeñas modificaciones en el trazado. La conexión con la A-58 se produce en todos los casos al Este de Sierra de Fuentes. Todas ellas cuentan con tres enlaces:
 - Uno inicial con la A-58.
 - Un enlace intermedio con la EX-206, excepto la alternativa 8 que enlaza con la carretera CC-21.
 - Un enlace final con la A-66 y la N-630.
- La alternativa 5 conecta con la A-58 al Oeste de Sierra de Fuentes y atraviesa la Sierra de Cáceres mediante un túnel. Así mismo cuenta con tres enlaces:
 - Uno inicial con la A-58 y la CC-26.1 (Carretera de Sierra de Fuentes)
 - Los enlaces intermedio y final al igual que las alternativas 1 a 4.

Las alternativas 1 a 5, 8 y 9 constan por tanto de dos subtramos, divididos por el enlace intermedio. Los subtramos se denominan I a II de Este a Oeste.

En el segundo tramo se han considerado tres alternativas:

- La alternativa 0: consiste en conectar con la futura autovía Cáceres – Badajoz (A-58) a través de la A-66 en su totalidad, lo que no implicaría actuación alguna en la misma, pues como se comprobará más adelante en el apartado de cálculo de los niveles de servicio, la capacidad de la vía actual es suficiente para absorber la demanda adicional de tráfico.
- La alternativa 6: consiste en aprovechar un tramo de la A-66 para la conexión y otro tramo de nueva ejecución, que enlazaría con la futura autovía Cáceres – Badajoz (A-58) al sur del enlace de la misma con la A-66. El subtramo por la A-66 se ha denominado “A-66” y el tramo de nueva construcción “N.C”.
- La alternativa 7: enlazaría la Autovía A-66 con la futura autovía Cáceres – Badajoz (A-58) con un tramo completo de nueva ejecución y que partiría del nudo A-66 con la N-630.

A continuación, se recoge el trazado de las diferentes alternativas que se van a analizar:

FIGURA 14. PLANO DE CONJUNTO DE ALTERNATIVAS

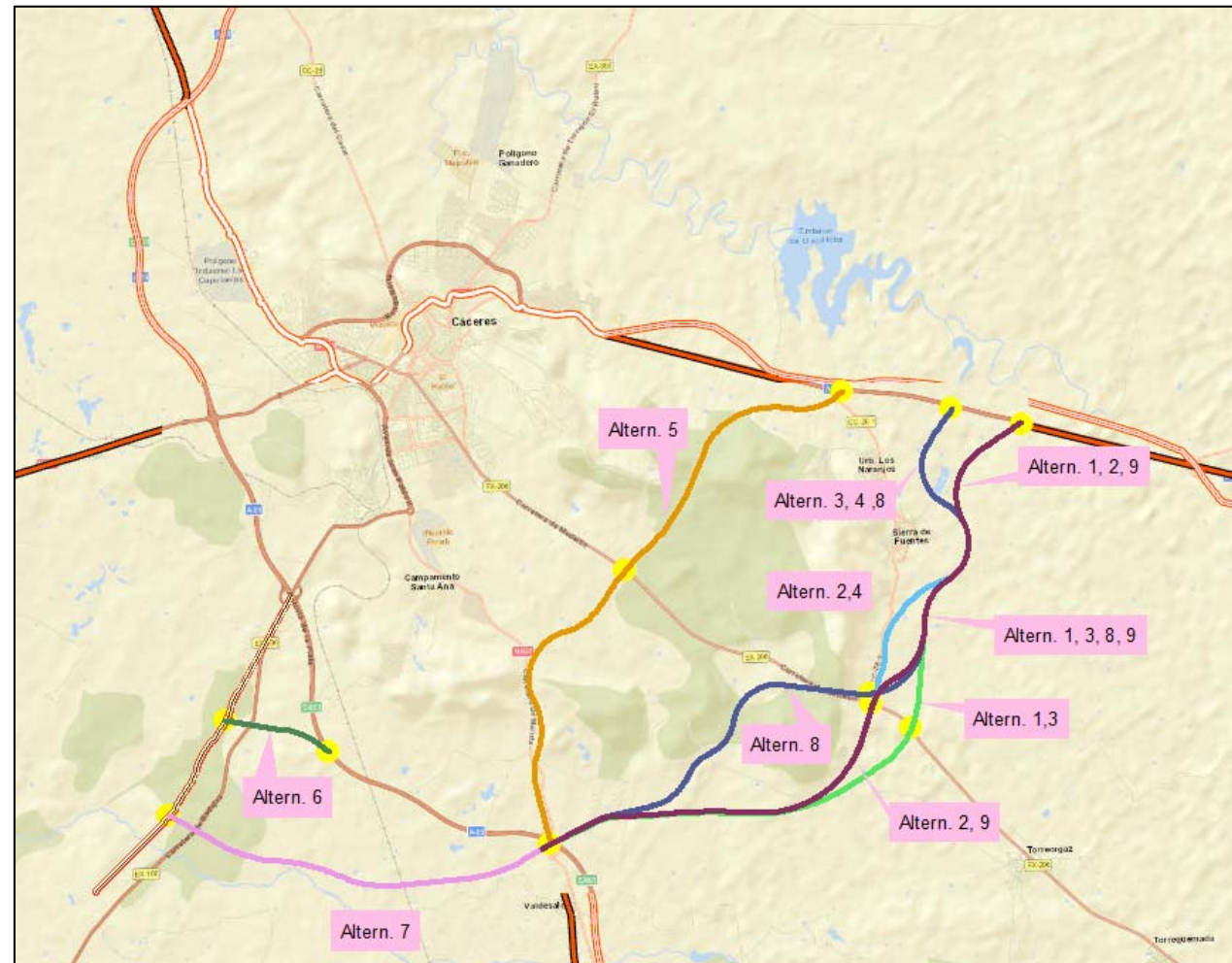


FIGURA 15. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 1

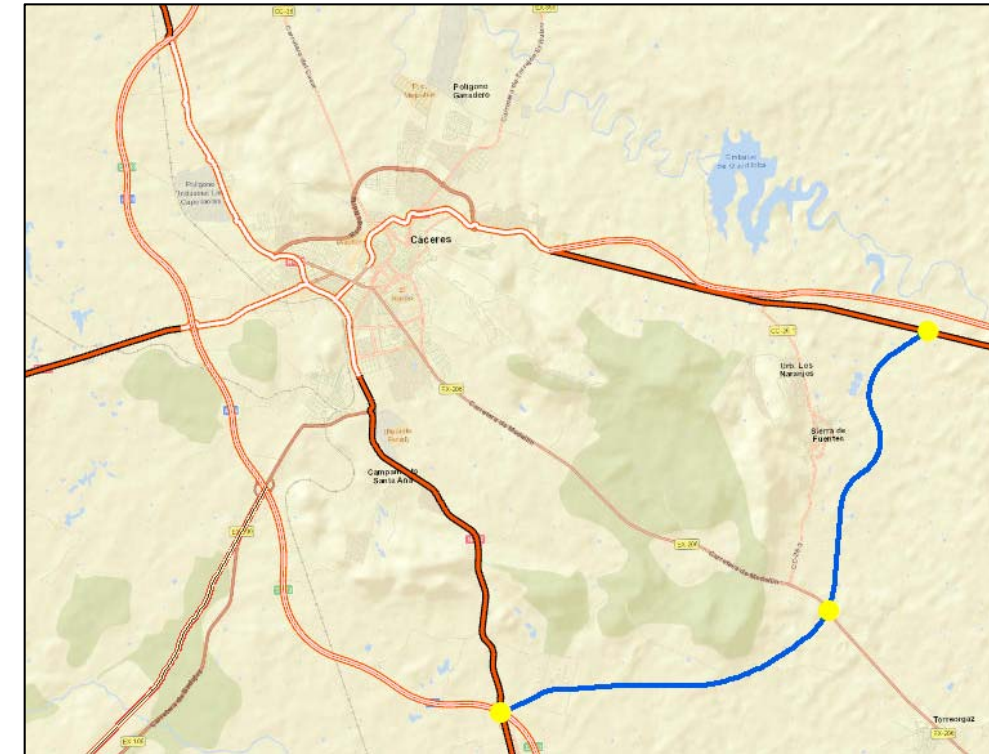


FIGURA 16. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 2

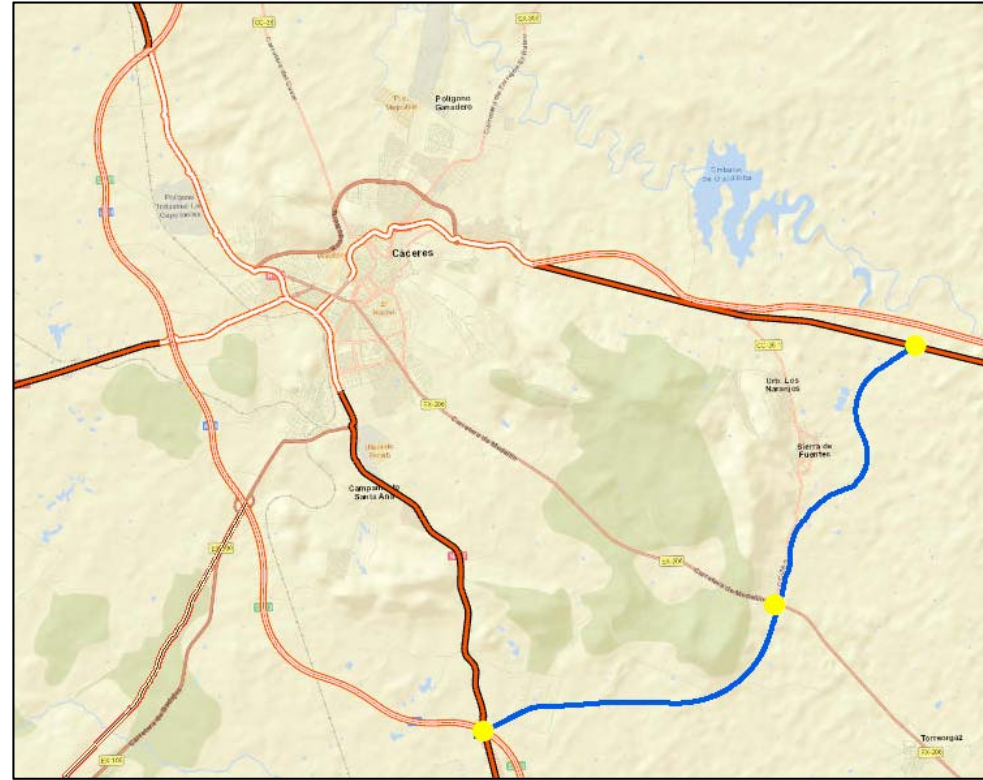


FIGURA 17. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 3

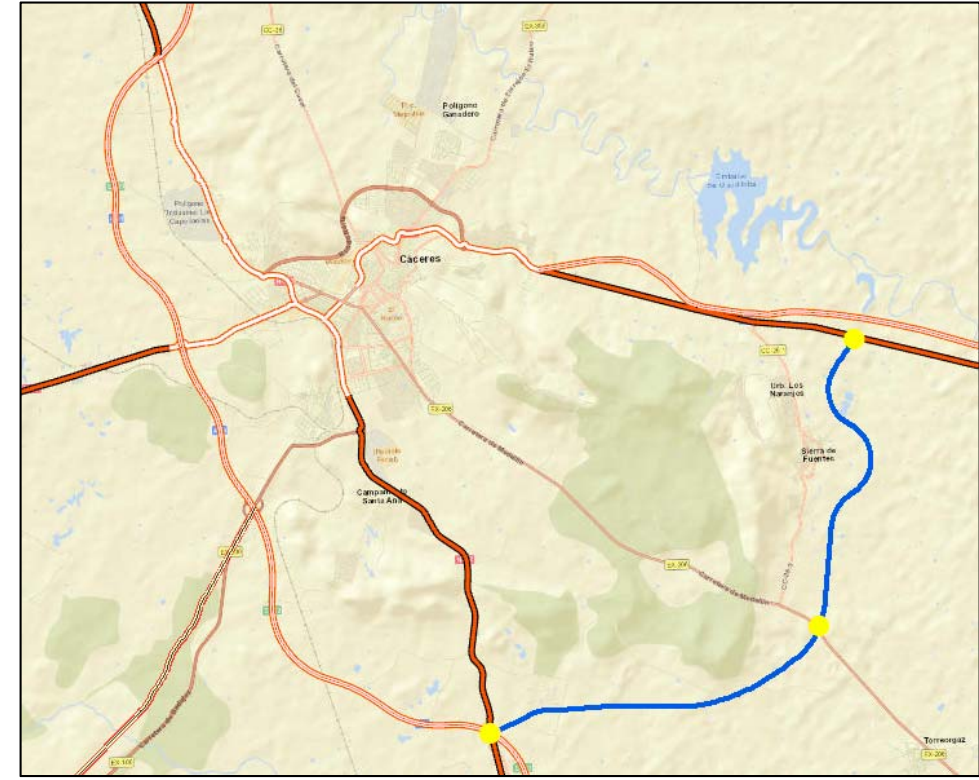


FIGURA 18. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 4

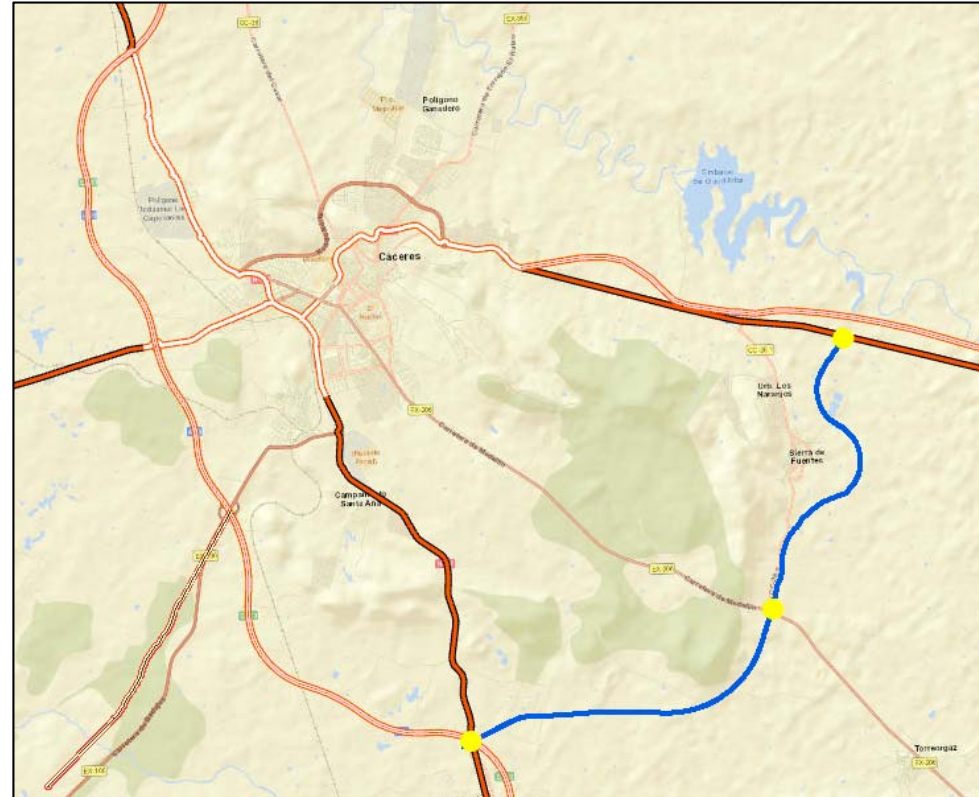


FIGURA 19. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 5



FIGURA 20. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 6

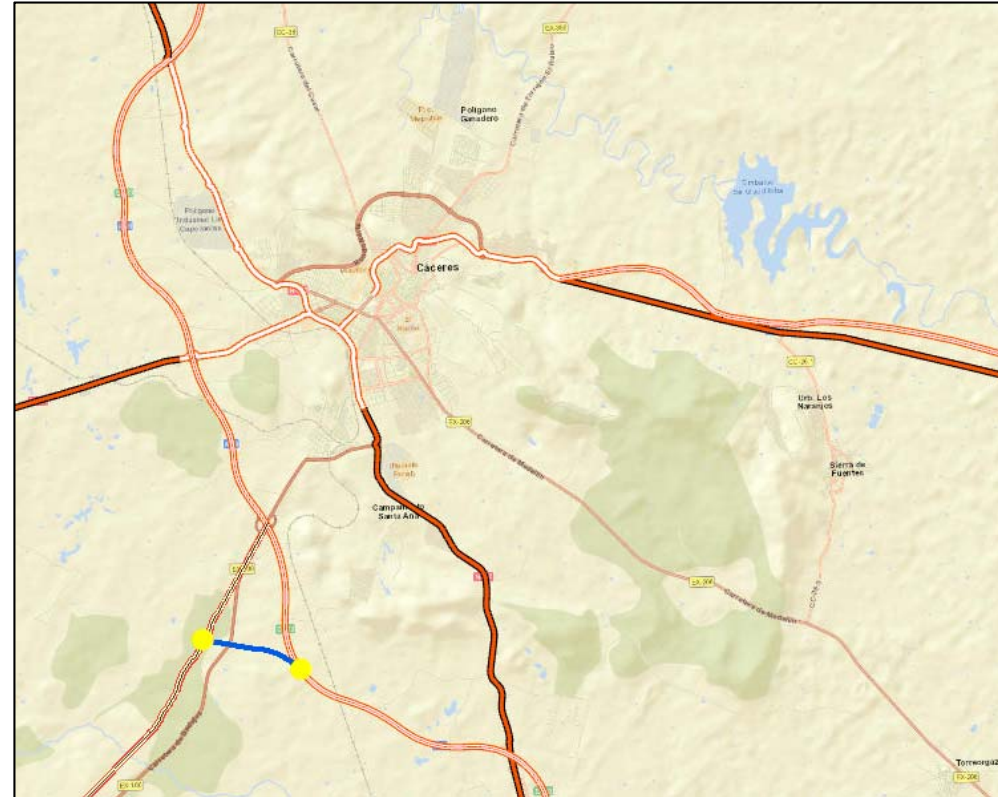


FIGURA 21. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 7

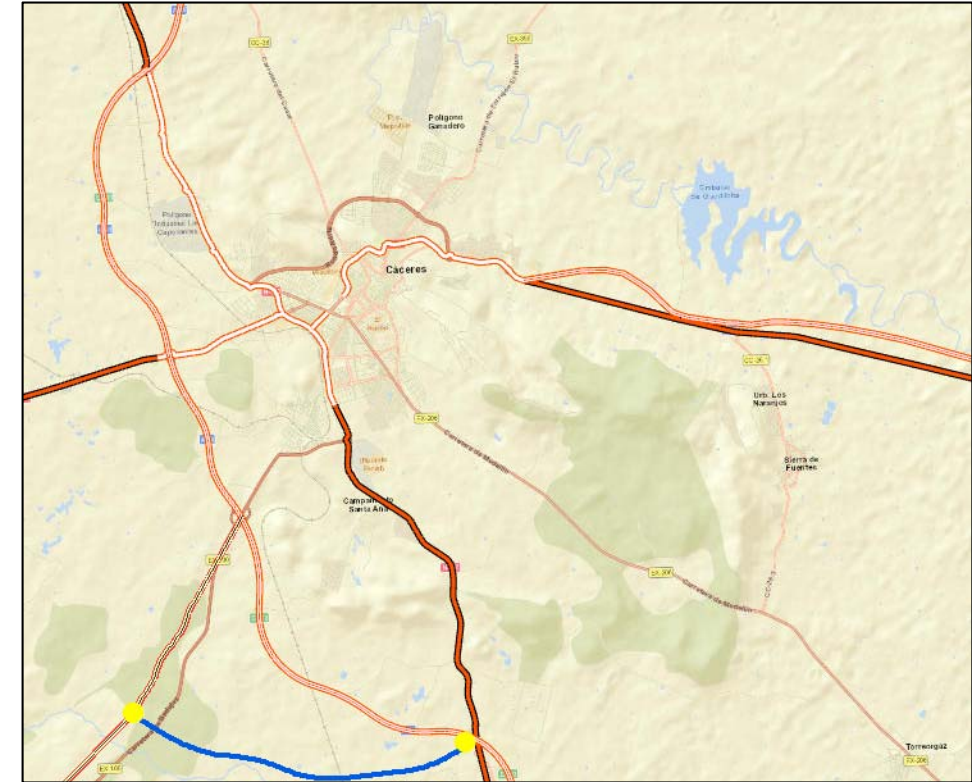


FIGURA 22. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 8

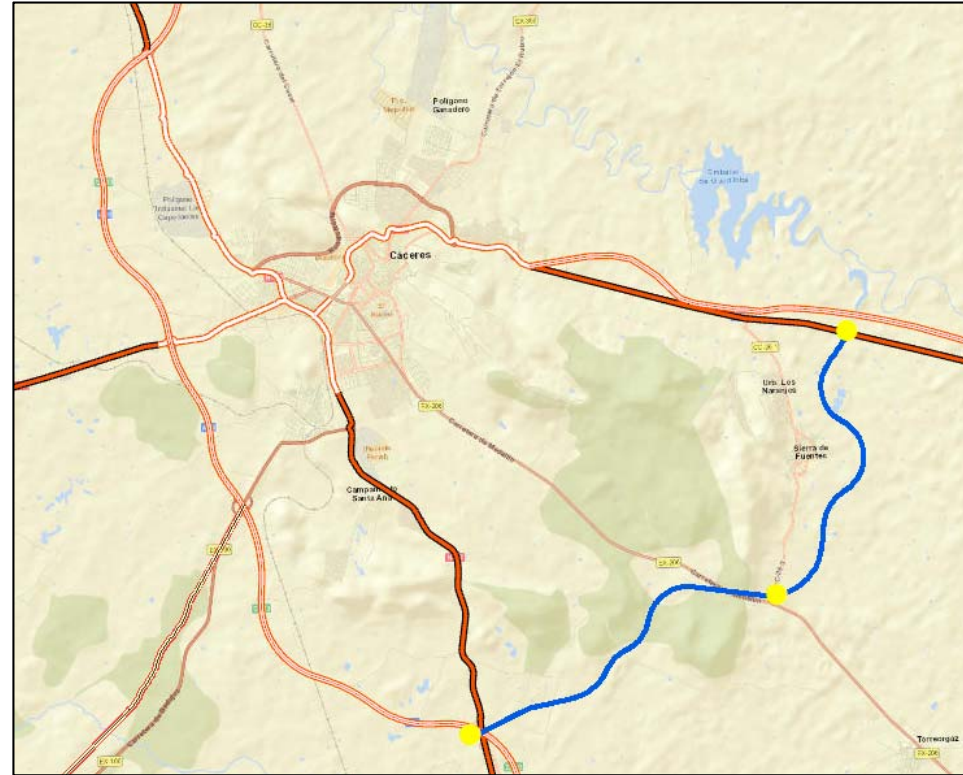
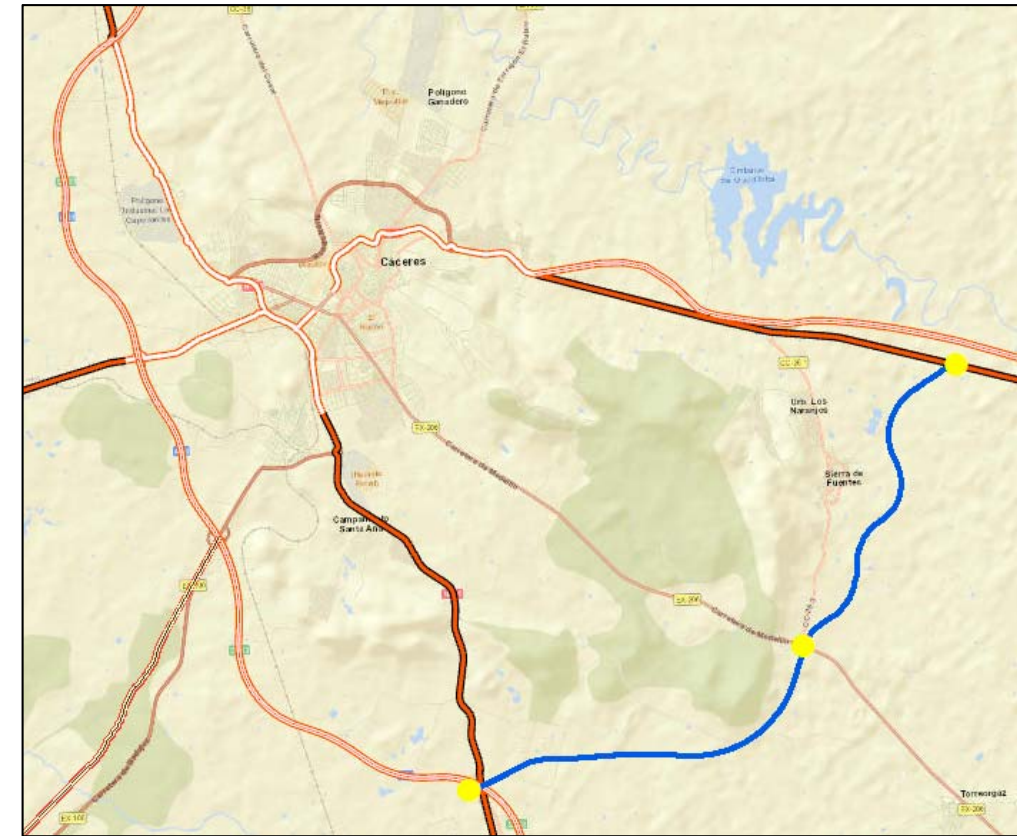


FIGURA 23. OFERTA DE RED VIARIA FUTURA. ALTERNATIVA 9



5.2. MODELIZACIÓN DE LA SITUACIÓN EN 2007. RESULTADO DE LAS ASIGNACIONES

Se ha tomado como base la matriz ajustada de viajes en IMD, del año 2007, cuya obtención se ha explicado anteriormente. Esta matriz se ha aplicado a la base de la red viaria del ámbito de estudio en el programa VISUM.

Posteriormente se ha añadido a esta base cada una de las alternativas de la actuación para ver cómo se distribuirán los tráficos una vez éstas hayan entrado en funcionamiento, así se han obtenido los resultados de asignación de tráficos referidos al año 2007.

Tras la asignación se observa que:

- La alternativa 7 y el subtramo de nueva construcción de la alternativa 6 captan el mismo tráfico y que éste es independiente de la alternativa 1 a 5, 8 y 9 con la que se combine.

- Tanto la alternativa 0 (que discurre en su totalidad por la A-66) como el subtramo de la alternativa 6 que discurre por la A-66 captan el mismo tráfico en cada una de las Para alternativas 1 a 5, 8 y 9 con la que se combine.
- Los subtramos I y II de cada alternativa llevan el mismo tráfico independientemente de la alternativa 0, 6 o 7 con la que se combinen.

Las asignaciones de las alternativas 8 y 9 no consideradas inicialmente en el Estudio Informativo, se han obtenido por afinidad con las alternativas estudiadas, considerando el tramo I de la alternativa 8 similar en cuanto al tráfico captado al mismo tramo de la alternativa 4; el tramo I de la alternativa 9 similar al tramo I de la alternativa 2 y los tramos II de las alternativas 8 y 9 similares al tramo II de la alternativa 2.

Además, hay que tener en cuenta los resultados de la encuesta MOVILIA de larga distancia y la de Transporte de Mercancías por Carretera. En este sentido se va a tomar la hipótesis de que la nueva vía será capaz de captar un 30% de los vehículos potencialmente captables con origen o destino el municipio de Badajoz. Estos vehículos circularán por los subtramos I y II de las alternativas 1 a 5. Por lo tanto, al tráfico de los subtramos I y II resultante de la asignación habrá que sumarle un tráfico de:

$$(1221+107) \cdot 0,3 = 398 \text{ veh/día}$$

A continuación, se muestra una tabla con los valores de la prognosis de tráfico para los tramos considerados anteriormente. Para leer la tabla correctamente hay que tener en cuenta lo expresado en los apartados anteriores.

TABLA 30. ASIGNACIONES DE VIAJES EN 2007

| Alternativa | Asignación año base 2.007 | | | | Asignación 2007 y atracción de tráfico de otros itinerarios | | | |
|---------------|---------------------------|-------|-------|---------------|---|-------|-------|---------------|
| | A-66 | I | II | N.C. y Alt. 7 | A-66 | I | II | N.C. y Alt. 7 |
| Alternativa 1 | 10.067 | 3.968 | 2.252 | 1.105 | 10.067 | 4.366 | 2.650 | 1.105 |
| Alternativa 2 | 10.191 | 3.961 | 2.266 | | 10.191 | 4.359 | 2.664 | |
| Alternativa 3 | 10.067 | 3.772 | 2.085 | | 10.067 | 4.170 | 2.483 | |
| Alternativa 4 | 10.191 | 3.925 | 2.216 | | 10.191 | 4.323 | 2.614 | |
| Alternativa 5 | 9.458 | 3.704 | 2.092 | | 9.458 | 4.102 | 2.490 | |
| Alternativa 8 | 10.191 | 3.925 | 2.266 | | 10.191 | 4.323 | 2.664 | |
| Alternativa 9 | 10.191 | 3.961 | 2.266 | | 10.191 | 4.359 | 2.664 | |

5.3. PROYECCIÓN AL AÑO BASE 2017

Para estimar la demanda en el nuevo año base (2017) se ha calculado la variación interanual acumulada del conjunto de las estaciones de aforo, ponderando por la IMD de cada una de ellas. La variación media obtenida para el período 2007-2017 es del -0,72% en términos interanuales y del -6,93% para el conjunto del periodo 2007-2017.

Para la proyección del tráfico en la A-66 se ha aplicado el crecimiento registrado por la estación secundaria CC-108-2 entre 2007 y 2017 que resulta ser del +43,55%.

Aplicando dicha variación a la captación de tráfico de la nueva conexión, obtenida del modelo de 2007, se obtienen los siguientes resultados para el año base 2.017 en cada uno de los tramos y escenarios considerados:

TABLA 31. ASIGNACIONES DE VIAJES EN 2017

| Alternativa | Asignación año base 2.007 | | | | Proyección al año base 2.017 | | | |
|---------------|---------------------------|-------|-------|---------------|------------------------------|-------|-------|---------------|
| | A-66 | I | II | N.C. y Alt. 7 | A-66 | I | II | N.C. y Alt. 7 |
| Alternativa 1 | 10.067 | 4.366 | 2.650 | 1.105 | 14.451 | 4.063 | 2.466 | 1.028 |
| Alternativa 2 | 10.191 | 4.359 | 2.664 | | 14.629 | 4.057 | 2.479 | |
| Alternativa 3 | 10.067 | 4.170 | 2.483 | | 14.451 | 3.881 | 2.311 | |
| Alternativa 4 | 10.191 | 4.323 | 2.614 | | 14.629 | 4.023 | 2.433 | |
| Alternativa 5 | 9.458 | 4.102 | 2.490 | | 13.577 | 3.818 | 2.317 | |
| Alternativa 8 | 10.191 | 4.323 | 2.664 | | 14.629 | 4.023 | 2.479 | |
| Alternativa 9 | 10.191 | 4.359 | 2.664 | | 14.629 | 4.057 | 2.479 | |

Para la determinación de la IMD de pesados, se considera el porcentaje de pesados medio de la estación de aforos CC-108, ubicada la A-66, en un posible tramo común con la nueva conexión.

Teniendo en cuenta que el porcentaje de pesados de dicha estación a lo largo de los últimos años ha oscilado en torno a un valor medio de 18,0%, se adopta como hipótesis que dicho porcentaje se mantiene estable a lo largo del horizonte temporal objeto de estudio

6. PROGNOSIS DE TRÁFICO

Para realizar la prognosis de tráfico en el tronco de la nueva autovía se han definido como escenarios futuros los siguientes años:

- Año 2022: año de puesta en servicio de la nueva infraestructura.

- Año 2042: 20 años tras la puesta en servicio de la misma (año horizonte).

Como hipótesis de crecimiento de tráfico se han utilizado los incrementos establecidos en la Orden FOM/3317/2010:

TABLA 32. INCREMENTO DE TRÁFICO ESTABLECIDO EN LA ORDEN FOM/3317/2010

| Período | Incremento anual acumulativo (C.A.A) |
|------------------|--------------------------------------|
| 2017 en adelante | 1,44% |

La tabla siguiente contiene la prognosis de tráfico en el tronco.

TABLA 33. PROGNOSIS DE TRÁFICO EN EL TRONCO

| Año | Alternativa 1 | | | Alternativa 2 | | | Alternativa 3 | | | Alternativa 4 | | | Alternativa 5 | | | Alternativa 8 | | | Alternativa 9 | | | N.C. y Alt 7 |
|------|---------------|-------|-------|---------------|-------|-------|---------------|-------|-------|---------------|-------|-------|---------------|-------|-------|---------------|-------|-------|---------------|-------|-------|--------------|
| | A-66 | I | II | A-66 | I | II | A-66 | I | II | A-66 | I | II | A-66 | I | II | A-66 | I | II | A-66 | I | II | |
| 2017 | 14.451 | 4.063 | 2.466 | 14.629 | 4.057 | 2.479 | 14.451 | 3.881 | 2.311 | 14.629 | 4.023 | 2.433 | 13.577 | 3.818 | 2.317 | 14.629 | 4.023 | 2.479 | 14.629 | 4.057 | 2.479 | 1.028 |
| 2022 | 15.522 | 4.364 | 2.649 | 15.713 | 4.358 | 2.663 | 15.522 | 4.169 | 2.482 | 15.713 | 4.321 | 2.613 | 14.583 | 4.101 | 2.489 | 15.713 | 4.321 | 2.663 | 15.713 | 4.358 | 2.663 | 1.104 |
| 2023 | 15.745 | 4.427 | 2.687 | 15.939 | 4.420 | 2.701 | 15.745 | 4.229 | 2.518 | 15.939 | 4.383 | 2.651 | 14.793 | 4.160 | 2.525 | 15.939 | 4.383 | 2.701 | 15.939 | 4.420 | 2.701 | 1.120 |
| 2024 | 15.972 | 4.491 | 2.726 | 16.169 | 4.484 | 2.740 | 15.972 | 4.290 | 2.554 | 16.169 | 4.446 | 2.689 | 15.006 | 4.220 | 2.561 | 16.169 | 4.446 | 2.740 | 16.169 | 4.484 | 2.740 | 1.136 |
| 2025 | 16.202 | 4.555 | 2.765 | 16.402 | 4.549 | 2.779 | 16.202 | 4.351 | 2.591 | 16.402 | 4.510 | 2.728 | 15.222 | 4.281 | 2.598 | 16.402 | 4.510 | 2.779 | 16.402 | 4.549 | 2.779 | 1.153 |
| 2026 | 16.435 | 4.621 | 2.805 | 16.638 | 4.614 | 2.819 | 16.435 | 4.414 | 2.628 | 16.638 | 4.575 | 2.767 | 15.441 | 4.342 | 2.635 | 16.638 | 4.575 | 2.819 | 16.638 | 4.614 | 2.819 | 1.169 |
| 2027 | 16.672 | 4.687 | 2.845 | 16.877 | 4.681 | 2.860 | 16.672 | 4.478 | 2.666 | 16.877 | 4.641 | 2.807 | 15.664 | 4.405 | 2.673 | 16.877 | 4.641 | 2.860 | 16.877 | 4.681 | 2.860 | 1.186 |
| 2028 | 16.912 | 4.755 | 2.886 | 17.120 | 4.748 | 2.901 | 16.912 | 4.542 | 2.705 | 17.120 | 4.708 | 2.847 | 15.889 | 4.468 | 2.712 | 17.120 | 4.708 | 2.901 | 17.120 | 4.748 | 2.901 | 1.203 |
| 2029 | 17.156 | 4.823 | 2.928 | 17.367 | 4.816 | 2.943 | 17.156 | 4.607 | 2.744 | 17.367 | 4.776 | 2.888 | 16.118 | 4.533 | 2.751 | 17.367 | 4.776 | 2.943 | 17.367 | 4.816 | 2.943 | 1.220 |
| 2030 | 17.403 | 4.893 | 2.970 | 17.617 | 4.886 | 2.985 | 17.403 | 4.674 | 2.783 | 17.617 | 4.845 | 2.930 | 16.350 | 4.598 | 2.790 | 17.617 | 4.845 | 2.985 | 17.617 | 4.886 | 2.985 | 1.238 |
| 2031 | 17.653 | 4.963 | 3.012 | 17.871 | 4.956 | 3.028 | 17.653 | 4.741 | 2.823 | 17.871 | 4.915 | 2.972 | 16.586 | 4.664 | 2.830 | 17.871 | 4.915 | 3.028 | 17.871 | 4.956 | 3.028 | 1.256 |
| 2032 | 17.908 | 5.035 | 3.056 | 18.128 | 5.027 | 3.072 | 17.908 | 4.809 | 2.864 | 18.128 | 4.985 | 3.015 | 16.825 | 4.731 | 2.871 | 18.128 | 4.985 | 3.072 | 18.128 | 5.027 | 3.072 | 1.274 |
| 2033 | 18.165 | 5.107 | 3.100 | 18.389 | 5.100 | 3.116 | 18.165 | 4.879 | 2.905 | 18.389 | 5.057 | 3.058 | 17.067 | 4.799 | 2.913 | 18.389 | 5.057 | 3.116 | 18.389 | 5.100 | 3.116 | 1.292 |
| 2034 | 18.427 | 5.181 | 3.144 | 18.654 | 5.173 | 3.161 | 18.427 | 4.949 | 2.947 | 18.654 | 5.130 | 3.102 | 17.313 | 4.868 | 2.954 | 18.654 | 5.130 | 3.161 | 18.654 | 5.173 | 3.161 | 1.311 |
| 2035 | 18.692 | 5.255 | 3.190 | 18.923 | 5.248 | 3.207 | 18.692 | 5.020 | 2.989 | 18.923 | 5.204 | 3.147 | 17.562 | 4.939 | 2.997 | 18.923 | 5.204 | 3.207 | 18.923 | 5.248 | 3.207 | 1.330 |
| 2036 | 18.962 | 5.331 | 3.236 | 19.195 | 5.323 | 3.253 | 18.962 | 5.092 | 3.032 | 19.195 | 5.279 | 3.192 | 17.815 | 5.010 | 3.040 | 19.195 | 5.279 | 3.253 | 19.195 | 5.323 | 3.253 | 1.349 |
| 2037 | 19.235 | 5.408 | 3.282 | 19.472 | 5.400 | 3.300 | 19.235 | 5.166 | 3.076 | 19.472 | 5.355 | 3.238 | 18.071 | 5.082 | 3.084 | 19.472 | 5.355 | 3.300 | 19.472 | 5.400 | 3.300 | 1.368 |
| 2038 | 19.512 | 5.486 | 3.330 | 19.752 | 5.478 | 3.347 | 19.512 | 5.240 | 3.120 | 19.752 | 5.432 | 3.285 | 18.331 | 5.155 | 3.128 | 19.752 | 5.432 | 3.347 | 19.752 | 5.478 | 3.347 | 1.388 |
| 2039 | 19.793 | 5.565 | 3.378 | 20.036 | 5.557 | 3.395 | 19.793 | 5.316 | 3.165 | 20.036 | 5.510 | 3.332 | 18.595 | 5.229 | 3.173 | 20.036 | 5.510 | 3.395 | 20.036 | 5.557 | 3.395 | 1.408 |
| 2040 | 20.078 | 5.645 | 3.426 | 20.325 | 5.637 | 3.444 | 20.078 | 5.392 | 3.211 | 20.325 | 5.589 | 3.380 | 18.863 | 5.305 | 3.219 | 20.325 | 5.589 | 3.444 | 20.325 | 5.637 | 3.444 | 1.428 |
| 2041 | 20.367 | 5.726 | 3.475 | 20.618 | 5.718 | 3.494 | 20.367 | 5.470 | 3.257 | 20.618 | 5.670 | 3.429 | 19.135 | 5.381 | 3.265 | 20.618 | 5.670 | 3.494 | 20.618 | 5.718 | 3.494 | 1.449 |
| 2042 | 20.660 | 5.809 | 3.526 | 20.914 | 5.800 | 3.544 | 20.660 | 5.548 | 3.304 | 20.914 | 5.751 | 3.478 | 19.410 | 5.458 | 3.313 | 20.914 | 5.751 | 3.544 | 20.914 | 5.800 | 3.544 | 1.470 |

7. ANÁLISIS PRELIMINAR DE RESULTADOS

Como puede observarse de los resultados anteriores, para el tramo inicial de conexión de la A-58 y la A-66 la alternativa 3 es la que presenta una mayor diferencia en la captación de vehículos (unos 200). Esta diferencia es debida a las distintas longitudes de las alternativas y a que la variante Sur se establece como una alternativa de acceso al núcleo de Cáceres, sobre todo en los distritos del Sur. Las diferencias pueden provenir de algunos vehículos con O-D alguno de estos distritos. Estos vehículos serían muy sensibles a la distancia al ser su tiempo de viaje por itinerarios alternativos muy similar al tiempo del itinerario de la variante sur.

No obstante, en el tramo final que enlaza la A-66 con la futura autovía Cáceres - Badajoz las alternativas 6 y 7 no cuentan con este tipo de tráfico pues los vehículos que las circulan son de largo recorrido, y por ello dan IMDs iguales. Estos vehículos de largo recorrido son mucho menos sensibles a la distancia pues los itinerarios alternativos requieren mucho mayor tiempo.

8. CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO

Las categorías de tráfico pesado vienen definidas en la Orden FOM/3460/2003 del 28 de noviembre en la que se aprueba la Norma 6.1.IC sobre Secciones de Firme de la Instrucción de Carreteras, en función de la intensidad media diaria de vehículos pesados (IMDp) que se prevea para el carril de proyecto en el año de puesta en servicio. Estas categorías son las que se indican a continuación:

CATEGORÍAS DE TRÁFICO T00 A T2

| Categoría de Tráfico Pesado | T00 | T0 | T1 | T2 |
|-----------------------------|-------|--------|--------|-------|
| IMDp | 4.000 | < 4000 | < 2000 | < 800 |
| (vehículos pesados/día) | | 2.000 | 800 | 200 |

CATEGORÍAS DE TRÁFICO T3 A T4

| Categoría de Tráfico Pesado | T31 | T32 | T41 | T42 |
|-----------------------------|-------|-------|------|------|
| IMDp | < 200 | < 100 | < 50 | < 25 |
| (vehículos pesados/día) | 100 | 50 | 25 | |

Considerando las IMD del tronco en el año de puesta en servicio (2022), correspondientes al escenario más desfavorable, con un 21.6% de pesados en la media anual (obtenido de la estación

primaria CC-106) y que en vías de calzadas separadas con dos carriles por sentido de circulación incide sobre el carril de proyecto el 100% del total de vehículos pesados que circulan por cada calzada, se tienen las siguientes IMDp y categorías de tráfico pesado:

Tabla 34. CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO.

| Subtramo | IMD ₂₀₂₂ | IMDp ₂₀₂₂ | Categoría |
|------------|---------------------|----------------------|-----------|
| I | 4.364 | 515 | T2 |
| II | 2.663 | 314 | T2 |
| A-66 | 10.188 | 1.202 | T1 |
| Alt 7./N.C | 1.104 | 130 | T31 |

9. NIVELES DE SERVICIO EN EL TRONCO

9.1. METODOLOGÍA

El análisis de niveles de servicio se realizará mediante la aplicación de la metodología de la VI edición del Manual de Capacidad del TRB (HCM-6), que es la última publicada.

El procedimiento utilizado descrito en el HCM-6, es el más evolucionado para la estimación de niveles de servicio en sistemas de autopistas.

Para su aplicación práctica se ha utilizado el programa FREEVAL 2015e que es el programa del propio HCM-6 contenido en el Volumen 4 del Manual.

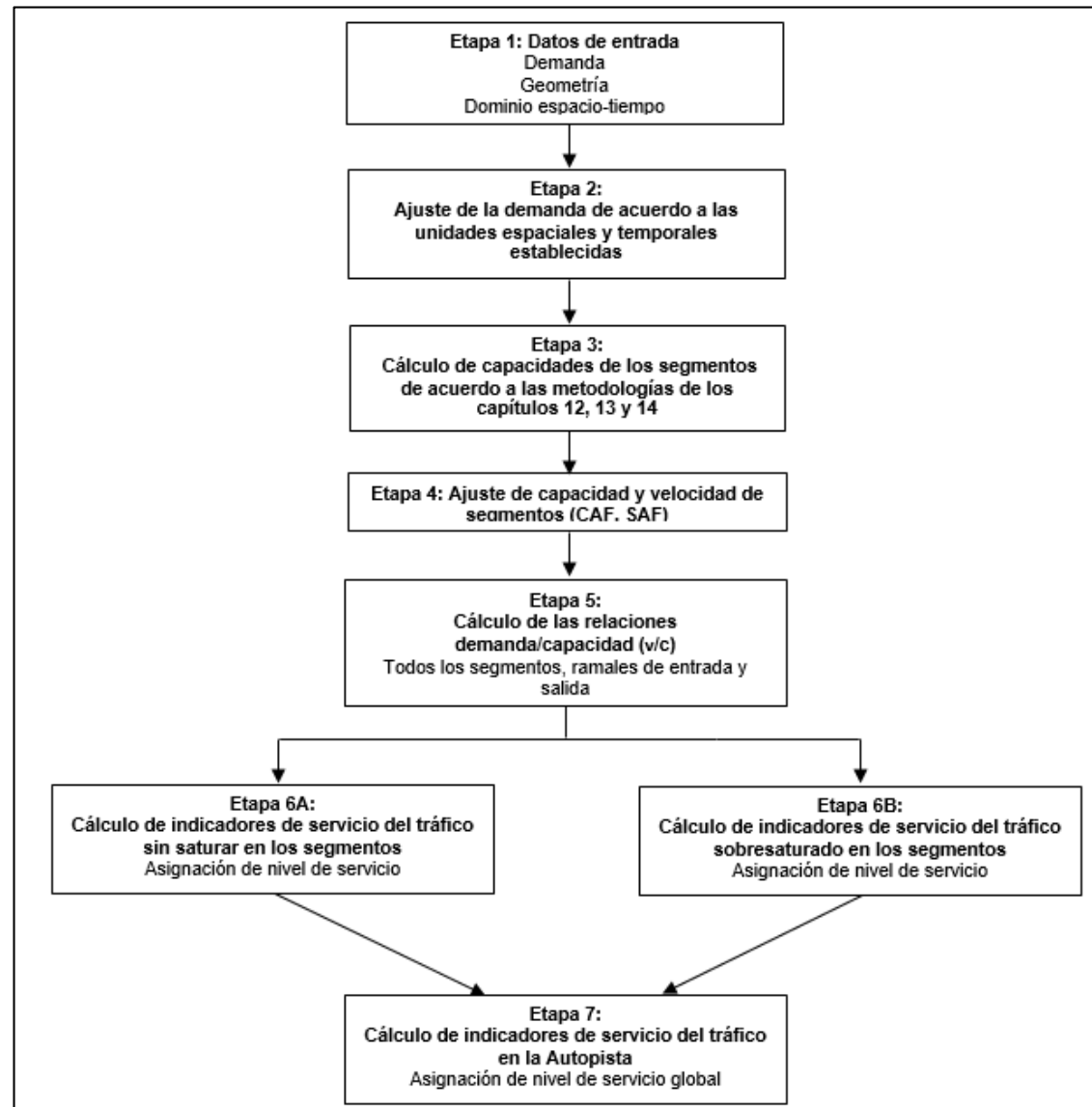
Si bien existen metodologías específicas para cada uno de los casos que se van pueden producir en los diferentes tramos de una autopista (tramos básicos, convergencias, divergencias, superposición y trenzados), de manera genérica el procedimiento que se sigue en todos estos casos para el cálculo del Nivel de Servicio es el que se muestra en la ilustración siguiente.

En general, la metodología identifica el tramo a analizar y sus características básicas para ir ajustando tanto su demanda como su capacidad en función de la tipología de usuarios, vehículos, características geométricas específicas, etc.

Los capítulos 10 (“Freeway Facilities Core Methodology”), 11 (“Freeway Realibity Analysis”), 12 (“Basic Freeway and Multilane Highways Segments”, 13 (“Freeway Weaving Segments”) y 14 (“Freeway Merge and Diverge Segments”) del HCM-6 son de aplicación en este análisis.

El organigrama siguiente muestra el proceso de análisis d ellos niveles de servicio.

FIGURA 24. ESQUEMA DE CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO EN AUTOPISTAS



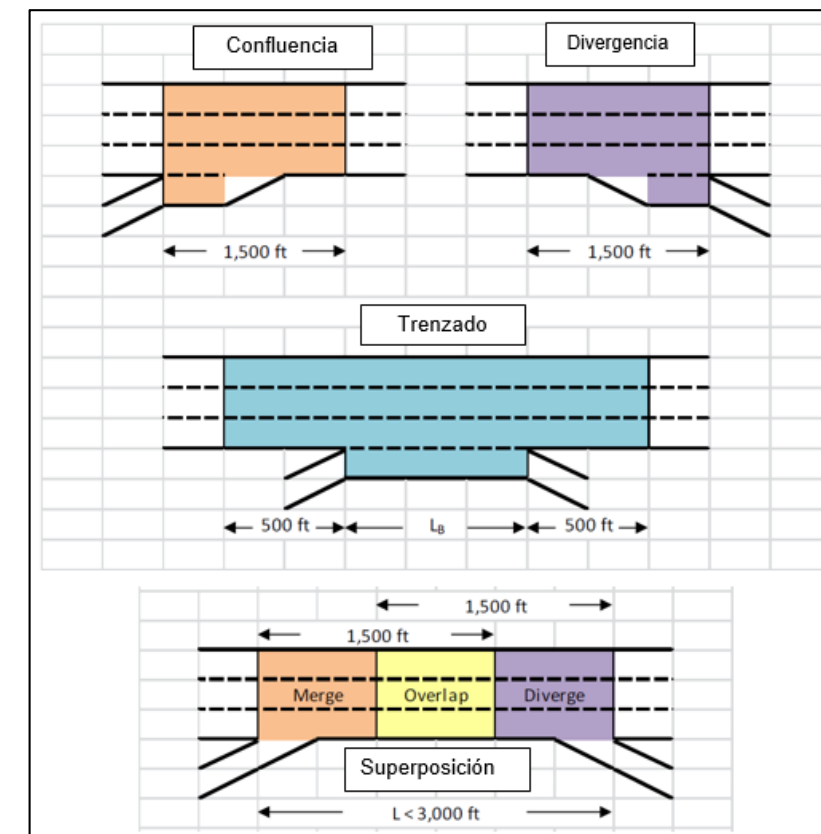
A efectos de cálculo del nivel de servicio, en el HCM-6, se distinguen los siguientes tipos de segmentos:

- **Convergencia:** con una longitud de 455 m (1500 pies) a partir de la sección en que el ramal de entrada comparte plataforma con el tronco.
- **Divergencia:** con una longitud de 455 m (1500 pies) anterior a la sección en que el ramal de salida se separa del tronco.
- **Tramos básicos:** se distinguen dos clases:

- tramos comprendidos entre una convergencia y una convergencia/divergencia consecutiva (entre dos enlaces).
- tramos comprendidos entre una divergencia y una convergencia consecutivas (dentro de un enlace).

- **Tramos de Superposición:** se consideran como tales a aquellos tramos de la infraestructura en los que las conexiones entre ramales se superponen, no respetando las distancias mínimas que conforman el área de influencia de una convergencia o divergencia. En estos casos, el tramo es analizado de manera conjunta y las características en que este opera vienen determinadas por el movimiento más restrictivo
- **Tramos de trenzado:** Un tramo de trenzado se define de forma genérica como aquel en el que se produce el cruce de dos o más flujos de tráfico viajando en el mismo sentido sin la ayuda de señales de tráfico, más allá de la señalización vertical y horizontal propia de la infraestructura.

FIGURA 25. TIPOS DE TRAMOS PARA CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO



Los criterios de manual para establecer los niveles de servicio basados en la densidad, para cada tipo de segmento, se recogen en las tablas siguientes.

Tabla 35. CRITERIOS DE NIVELES DE SERVICIO EN SEGMENTOS BÁSICOS DE SISTEMAS DE AUTOPISTAS.

| Nivel de servicio | Densidad (vehículos ligeros/km/carril) |
|-------------------|--|
| A | ≤6,8 |
| B | >6,8-11,2 |
| C | >11,2-16,2 |
| D | >16,2-21,8 |
| E | >21,8-28,0 |
| F | >28,0 o demanda excede la capacidad |

Tabla 36. CRITERIOS DE NIVELES DE SERVICIO EN TRAMOS DE TRENZADO DE AUTOPISTAS.

| Nivel de servicio | Densidad (vehículos ligeros/km/carril) |
|-------------------|--|
| A | ≤6,2 |
| B | >6,2-12,4 |
| C | >12,4-17,4 |
| D | >17,4-21,8 |
| E | >21,8-26,7 |
| F | >26,7 o demanda excede la capacidad |

Tabla 37. CRITERIOS DE NIVELES DE SERVICIO EN CONVERGENCIAS Y DIVERGENCIAS EN AUTOPISTAS.

| Nivel de servicio | Densidad (vehículos ligeros/km/carril) | Comentarios |
|-------------------|--|--|
| A | ≤6,2 | Sin restricciones en la operación de los vehículos. |
| B | >6,2-12,4 | Los usuarios notan las maniobras de convergencia/divergencia. |
| C | >12,4-17,4 | La velocidad en la zona de influencia comienza a descender. |
| D | >17,4-21,7 | Se empiezan a producir turbulencias en la zona de influencia. |
| E | >21,7 | Las turbulencias pueden afectar virtualmente a todos los usuarios. |
| F | Demanda excede capacidad | Se forman colas en el tronco y en el ramal. |

Tabla 1 Criterios de niveles de servicio en convergencias y divergencias en autopistas. Fuente: HCM-6

La determinación de tráficos en el tronco de la Autovía, se ha obtenido a partir de las asignaciones realizadas y de la prognosis de tráfico realizada.

Se ha adoptado como hora de referencia para el cálculo de niveles de servicio la hora 100. La tabla siguiente muestra los valores de las horas de referencia.

Tabla 38. VALORES DE LA HORA DE PROYECTO.

| IHXX | %/IMD | % Pesados |
|-------|-------|-----------|
| IH100 | 8,9% | 4,4% |

Se considera una distribución direccional 60/40 para las calzadas en la hora de proyecto.

Como factor de hora punta, para considerar la intensidad horaria en los 15 minutos de más circulación se ha considerado el valor de: FHP =0,89, valor medio de los factores de hora punta en las horas máxima intensidad en los dos sentidos registrados por la estación permanente de aforos E-7-0 durante 2017.

La aplicación de cálculo FREEVAL 2015e utilizada realiza el cálculo por periodos de 15 minutos, por lo que es necesario transformar los valores de la intensidad a la intensidad horaria de cálculo en el periodo máximo de 15 minutos, lo que se realiza dividiendo por el factor de hora punta (FHP).

Para cada elemento, la Intensidad horaria de cálculo se obtiene mediante los siguientes algoritmos:

$$IH_{calculo} = 0,6 \times \frac{\% IH100}{FHP} \times IMD$$

Se ha considerado una proporción de 50%/50% de vehículos pesados no articulados (camiones y autobuses) respecto a los vehículos pesados articulados.

Además de los datos de demanda descritos en los apartados anteriores, se han utilizado hipótesis y valores para el cálculo de Niveles de Servicio acordes a las características de los usuarios de la vía y las características de utilización de la misma.

Como factores que caracterizan los usuarios en el corredor y teniendo en cuenta que de acuerdo con las pautas de movilidad analizada se puede considerar que existe un equilibrio entre los usuarios habituales y los no habituales, se han utilizado los valores de los factores de ajuste de capacidad y velocidad libre, recomendados en la tabla 26-9 del HCM-6 para esta circunstancia.

Tabla 39. FACTORES DE AJUSTE POR EL IMPACTO DE HABITUALIDAD DE LOS CONDUCTORES.

| Factor de ajuste | Valor |
|--|-------|
| Factor de ajuste de la capacidad (CAF _{pop}) | 0,939 |
| Factor de ajuste de la velocidad libre (SAF _{pop}) | 0,950 |

9.2. CÁLCULO Y ANÁLISIS DE NIVELES DE SERVICIO

En las tablas siguientes, se detalla para cada alternativa, los datos utilizados para el cálculo y el resultado del mismo aplicando la metodología descrita de indicadores y niveles de servicio para la hora de proyecto (IH100), en el año horizonte (2042).

Del análisis de los resultados obtenidos, se puede concluir que tanto en la A-66 como en todas las alternativas planteadas el nivel de servicio en el año horizonte será el A, por lo que el dimensionamiento de la sección transversal es suficiente, de acuerdo a la Norma de trazado 3.1.IC que establece un nivel de servicio límite C para una Autovía A-120.

Los enlaces funcionarán adecuadamente no produciéndose problemas de capacidad en ninguno de los ramales.

Tabla 40. NIVELES DE SERVICIO EN A-66.

| Alternativa | 1 y 3 | 2, 4, 8 y 9 | 5 |
|--|--------|-------------|--------|
| Tramo | I | II | I |
| Terreno | LLANO | LLANO | LLANO |
| Equivalente de pesados (Ep) | 2 | 2 | 2 |
| Nº carriles por calzada | 2 | 2 | 2 |
| Velocidad libre | 120 | 120 | 120 |
| IMD en 2042 (vph) | 20660 | 20914 | 19410 |
| Pesados rígidos y autobuses (%) | 8,6 | 8,6 | 8,6 |
| Pesados articulados (%) | 8,6 | 8,6 | 8,6 |
| Factor ajuste de capacidad (CAF) | 1 | 1 | 1 |
| Factor ajuste velocidad (SAF) | 1 | 1 | 1 |
| Factor ajuste demanda (%/IMD) | 6,0% | 6,0% | 6,0% |
| Factor ajuste capacidad población conductora (CAF _{pop}) | 0,939 | 0,939 | 0,939 |
| Factor ajuste velocidad población conductora (SAF _{pop}) | 0,95 | 0,95 | 0,95 |
| Tipo de tramo | Básico | Básico | Básico |
| Velocidad (km/h) | 114,6 | 114,6 | 114,6 |
| Densidad total (veh/km/carril) | 14,00 | 14,16 | 13,19 |
| Densidad total (veh. ligeros/km/carril) | 16,41 | 16,57 | 15,45 |
| Capacidad ajustada (vph) | 3846 | 4317 | 4317 |
| Demanda horaria ajustada (vph) | 1240 | 1255 | 1165 |
| Demanda/Capacidad | 0,320 | 0,330 | 0,300 |
| Volumen servido (vph) | 1240 | 1255 | 1165 |
| Volumen/Capacidad | 0,320 | 0,330 | 0,081 |
| Nivel de servicio basado en densidad | A | A | A |
| Índice de tiempo de viaje (TTI) | 1,05 | 1,05 | 1,05 |

Tabla 41. NIVELES DE SERVICIO POR ALTERNATIVAS EN EL AÑO 2042

| Alternativa | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 8 | 8 | 9 | 9 | 7 y N.C. |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|----------|--------|--------|--------|--------|----------|
| Tramo | I | II | I | II | I | II | I | II | I | II | I | II | I | II | |
| Terreno | LLANO | LLANO | LLANO | LLANO | LLANO | LLANO | LLANO | LLANO | ONDULADO | ONDULADO | LLANO | LLANO | LLANO | LLANO | LLANO |
| Equivalente de pesados (Ep) | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2,5 | 2,5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Nº carriles por calzada | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Velocidad libre | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |
| IMD en 2042 (vph) | 5809 | 3526 | 5800 | 3544 | 5548 | 3304 | 5751 | 3478 | 5458 | 3313 | 5751 | 3544 | 5800 | 3544 | 1470 |
| Pesados rígidos y autobuses (%) | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 |
| Pesados articulados (%) | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 |
| Factor ajuste de capacidad (CAF) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Factor ajuste velocidad (SAF) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Factor ajuste demanda (%/IMD) | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% | 6,0% |
| Factor ajuste capacidad población conductora (CAFpop) | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 | 0,939 |
| Factor ajuste velocidad población conductora (SAFpop) | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 |
| Tipo de tramo | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico | Básico |
| Velocidad (km/h) | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 | 114,6 |
| Densidad total (veh/km/carril) | 3,94 | 2,39 | 3,93 | 2,40 | 3,76 | 2,24 | 3,90 | 2,36 | 3,70 | 2,24 | 3,90 | 2,40 | 3,93 | 2,40 | 1,00 |
| Densidad total (veh. ligeros/km/carril) | 4,11 | 2,49 | 4,10 | 2,51 | 3,92 | 2,34 | 4,07 | 2,46 | 3,94 | 2,39 | 4,07 | 2,51 | 4,10 | 2,51 | 1,04 |
| Capacidad ajustada (vph) | 4317 | 4317 | 4317 | 4317 | 4317 | 4317 | 4317 | 4317 | 4228 | 4228 | 4317 | 4317 | 4317 | 4317 | 4317 |
| Demanda horaria ajustada (vph) | 349 | 212 | 348 | 213 | 333 | 198 | 345 | 209 | 327 | 199 | 345 | 213 | 348 | 213 | 88 |
| Demanda/Capacidad | 0,081 | 0,049 | 0,081 | 0,049 | 0,077 | 0,046 | 0,080 | 0,048 | 0,077 | 0,047 | 0,080 | 0,049 | 0,081 | 0,049 | 0,020 |
| Volumen servido (vph) | 349 | 212 | 348 | 213 | 333 | 198 | 345 | 209 | 327 | 199 | 345 | 213 | 348 | 213 | 88 |
| Volumen/Capacidad | 0,081 | 0,049 | 0,081 | 0,049 | 0,077 | 0,046 | 0,080 | 0,048 | 0,077 | 0,047 | 0,080 | 0,049 | 0,081 | 0,049 | 0,020 |
| Nivel de servicio basado en densidad | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| Índice de tiempo de viaje (TTI) | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 1,05 |

10. ANÁLISIS DE RAMPAS Y PENDIENTES DEL TRAMO

10.1. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE UN TERCER CARRIL

La normativa vigente (Norma 3.1-1C) indica que se habrá de disponer de carriles adicionales debidos a rampas en caso de que el nivel de servicio en el tramo de la rampa supere el límite máximo de nivel de servicio establecido para la vía; en este caso, el nivel de servicio C.

De las rampas proyectadas en las diversas alternativas, únicamente en la alternativa 5 existe una rampa con un pendiente del 5% en una longitud de 500 m, que puede tener la consideración de rampa especial.

El factor de equivalencia de pesados para esta rampa es de 2,25 inferior al 2,5 considerado genéricamente en el cálculo del nivel de servicio en terreno ondulado, por lo que el nivel de servicio en esta rampa será el A.

Por tanto, no será necesario disponer carriles adicionales en rampas.

10.2. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE LECHOS DE FRENADO

Según la Norma 3.1.-IC de trazado, en tramos de carreteras donde existan pendientes prolongadas y los vehículos puedan perder el control, se implantarán lechos de frenado.

Si la pendiente media de la rasante descendente es superior al cinco por ciento (5%) se podrá justificar la disposición de un lecho de frenado si el producto del cuadrado de la pendiente (expresado en tanto por ciento) por la longitud del tramo descendente (expresado en kilómetros) resulta superior a 60.

La alternativa 5 presenta una pendiente del 5% de 500m de longitud. Sin embargo, su ratio resulta de 12,5, por lo que no será necesario disponer lecho de frenado alguno.

11. DISTRIBUCIÓN HORARIA DEL TRÁFICO PARA EL CÁLCULO DE NIVELES SONOROS

A continuación, se describen los datos necesarios para la evaluación del ruido ambiental, según la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto

1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.

Estos datos se refieren a la clasificación de los vehículos por tipologías y a las intensidades horarias en periodos de día, tarde y noche.

La tabla siguiente contiene la clasificación de vehículos, considerando un 18% total de vehículos pesados y las proporciones de vehículos pesados registrados por la estación permanente E-7-0 en 2017.

| Clasificación de vehículos | | |
|----------------------------|-------------------|---------|
| Categoría | Tipo Vehículo | %/Total |
| 1 | Vehículos ligeros | 80,6% |
| 2 | Pesados medianos | 11,3% |
| 3 | Pesados | 6,7% |
| 4 | Dos ruedas | 1,4% |

Para conocer la distribución horaria del tráfico a aplicar en el estudio de ruido, se ha partido de los datos de IMD totales obtenidos anteriormente, suponiendo una distribución direccional por calzada de 50/50 y se ha considerado que la distribución horaria será similar a la registrada por la estación E-7-0 durante 2.017.

La tabla siguiente, contiene el cálculo de la intensidad horaria media por periodos.

| Periodo | Duración | %/IMD | Nº de horas | Intensidad horaria media (%/IMD) |
|---------|-----------|--------|-------------|----------------------------------|
| Día | 7 a 19 h | 75,5 % | 12 | 6,3 |
| Tarde | 19 a 23 h | 19,0 % | 4 | 4,7 |
| Noche | 23 a 7 h | 5,5 % | 8 | 0,7 |

Si aplicamos estos valores a las asignaciones de tráfico obtenidas para el año de puesta en servicio 2.022 y para el año horizonte 2.042, resultan los valores contenidos en la tabla siguiente, para las intensidades medias horarias a considerar en el cálculo de ruidos.

| Alternativa | Tra-mo | IMD total | | Intensidad horaria media (veh./hora) en un sentido (año 2022) | | | Intensidad horaria media (veh./hora) en un sentido (año 2042) | | |
|---------------|--------|-----------|----------|---|-------|-------|---|-------|-------|
| | | Año 2022 | Año 2042 | Día | Tarde | Noche | Día | Tarde | Noche |
| | | | | | | | | | |
| Alternativa 1 | A-66 | 15522 | 20660 | 488 | 368 | 54 | 650 | 490 | 72 |
| | I | 4364 | 5809 | 137 | 104 | 15 | 183 | 138 | 20 |
| | II | 2649 | 3526 | 83 | 63 | 9 | 111 | 84 | 12 |
| Alternativa 2 | A-66 | 15713 | 20914 | 494 | 373 | 55 | 658 | 496 | 73 |
| | I | 4358 | 5800 | 137 | 103 | 15 | 182 | 138 | 20 |
| | II | 2663 | 3544 | 84 | 63 | 9 | 111 | 84 | 12 |
| Alternativa 3 | A-66 | 15522 | 20660 | 488 | 368 | 54 | 650 | 490 | 72 |
| | I | 4169 | 5548 | 131 | 99 | 14 | 174 | 132 | 19 |
| | II | 2482 | 3304 | 78 | 59 | 9 | 104 | 78 | 11 |
| Alternativa 4 | A-66 | 15713 | 20914 | 494 | 373 | 55 | 658 | 496 | 73 |
| | I | 4321 | 5751 | 136 | 102 | 15 | 181 | 136 | 20 |
| | II | 2613 | 3478 | 82 | 62 | 9 | 109 | 82 | 12 |
| Alternativa 5 | A-66 | 14583 | 19410 | 459 | 346 | 51 | 610 | 460 | 67 |
| | I | 4101 | 5458 | 129 | 97 | 14 | 172 | 129 | 19 |
| | II | 2489 | 3313 | 78 | 59 | 9 | 104 | 79 | 12 |
| Alternativa 8 | A-66 | 15713 | 20914 | 494 | 373 | 55 | 658 | 496 | 73 |
| | I | 4321 | 5751 | 136 | 102 | 15 | 181 | 136 | 20 |
| | II | 2663 | 3544 | 84 | 63 | 9 | 111 | 84 | 12 |
| Alternativa 9 | A-66 | 15713 | 20914 | 494 | 373 | 55 | 658 | 496 | 73 |
| | I | 4358 | 5800 | 137 | 103 | 15 | 182 | 138 | 20 |
| | II | 2663 | 3544 | 84 | 63 | 9 | 111 | 84 | 12 |

| | | | | | | | | | |
|----------------------|--|------|------|----|----|---|----|----|---|
| N.C. y Alternativa 7 | | 1104 | 1470 | 35 | 26 | 4 | 46 | 35 | 5 |
|----------------------|--|------|------|----|----|---|----|----|---|

APÉNDICE N° 1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

| GOBIERNO DE ESPAÑA | | MINISTERIO DE FOMENTO | | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES | | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS | |
|--|---------|-----------------------|-------|--|-------|---------------------------------|----|
| EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN | | | | | | | |
| Estación: | E-7-0 | Calzada: | Total | Carriles: | 2+2 | Prov: | CC |
| Población: | CACERES | Carretera: | CC-23 | PK: | 42,20 | | |
| | | Denominación antigua: | CC-23 | | | | |

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|------|------|---------------|-------|-------|----------------|--------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 8464 | 8132 | 332 | 3.9 | 2.32 | 2.28 | 3.43 | 250 | 68 |
| 2016 | 8272 | 7951 | 321 | 3.9 | 2.4 | 3.37 | 2.88 | 317 | 86 |
| 2015 | 8078 | 7692 | 312 | 3.9 | 3.96 | 4.02 | 6.48 | 358 | 98 |
| 2014 | 7770 | 7395 | 293 | 3.8 | 1.71 | 1.32 | 0 | 246 | 67 |
| 2013 | 7639 | 7299 | 293 | 3.8 | -2.81 | -2.41 | -8.98 | 000 | 0 |
| 2012 | 7860 | 7479 | 322 | 4.1 | -4.25 | -4.4 | -5.29 | 365 | 99 |
| 2011 | 8209 | 7823 | 340 | 4.1 | -8.07 | -7.95 | -10.99 | 293 | 80 |
| 2010 | 8930 | 8499 | 382 | 4.3 | 15.42 | 16.28 | 7.91 | 327 | 89 |
| 2009 | 7737 | 7309 | 354 | 4.6 | -2.31 | -1.27 | -22.88 | 42 | 12 |
| 2008 | 7920 | 7403 | 459 | 5.8 | 5.39 | 5.17 | 13.05 | 283 | 78 |
| 2007 | 7515 | 7039 | 406 | 5.4 | -6.19 | -6.52 | -7.09 | 315 | 86 |
| 2006 | 8011 | 7530 | 437 | 5.45 | 0 | 0 | 0 | 337 | 92 |

| GOBIERNO DE ESPAÑA | | MINISTERIO DE FOMENTO | | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES | | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS | |
|--|------------------|-----------------------|-------|--|--------|---------------------------------|----|
| EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN | | | | | | | |
| Estación: | E-210-0 | Calzada: | Total | Carriles: | 1+1 | Prov: | CC |
| Población: | CASAS D. ANTONIO | Carretera: | N-630 | PK: | 580,20 | | |
| | | Denominación antigua: | N-630 | | | | |

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|------|------|---------------|--------|--------|----------------|--------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 507 | 466 | 41 | 8.1 | -2.5 | -3.12 | 5.13 | 289 | 79 |
| 2016 | 520 | 481 | 39 | 7.5 | 1.36 | 1.91 | 0 | 356 | 97 |
| 2015 | 513 | 472 | 39 | 7.6 | -1.91 | -0.84 | 5.41 | 365 | 100 |
| 2014 | 523 | 476 | 37 | 7.1 | 2.15 | 1.06 | 0 | 278 | 76 |
| 2013 | 512 | 471 | 37 | 7.2 | -0.97 | 0.64 | -9.52 | 000 | 0 |
| 2012 | 517 | 468 | 41 | 7.9 | -7.84 | -8.24 | -2.38 | 354 | 96 |
| 2011 | 561 | 510 | 42 | 7.5 | -3.28 | -2.67 | -14.29 | 315 | 86 |
| 2010 | 580 | 524 | 49 | 8.4 | -1.36 | 0.19 | -20.97 | 339 | 92 |
| 2009 | 588 | 523 | 62 | 10.5 | 10.11 | 9.41 | 26.53 | 292 | 80 |
| 2008 | 534 | 478 | 49 | 9.18 | -8.4 | -8.95 | -7.55 | 350 | 96 |
| 2007 | 583 | 525 | 53 | 9.09 | -85.04 | -82.94 | -93.19 | 323 | 88 |
| 2006 | 3896 | 3078 | 778 | 19.96 | -43.47 | -44.16 | -42.66 | 308 | 84 |
| 2005 | 6892 | 5513 | 1357 | 19.68 | 4.07 | 3.56 | 6.68 | 340 | 93 |
| 2004 | 6622 | 5323 | 1272 | 19.2 | 6.96 | 5.46 | 13.57 | 297 | 81 |
| 2003 | 6191 | 5047 | 1120 | 18.09 | 7.01 | 7.15 | 7.79 | 354 | 96 |
| 2002 | 5785 | 4710 | 1039 | 17.96 | 2.6 | 7.16 | -12.32 | 362 | 99 |
| 2001 | 5638 | 4395 | 1185 | 21.01 | 2.37 | 1.94 | 3.31 | 336 | 92 |
| 2000 | 5507 | 4311 | 1147 | 20.82 | 3.67 | 5.04 | 6.99 | 354 | 96 |
| 1999 | 5312 | 4104 | 1072 | 20.18 | 3.4 | -3.16 | 39.94 | 187 | 51 |
| 1998 | 5137 | 4238 | 766 | 14.91 | 5.89 | 9.19 | -1.03 | 344 | 94 |
| 1997 | 4851 | 3881 | 774 | 15.95 | 6.28 | 6.65 | 3.47 | 286 | 78 |
| 1996 | 4564 | 3639 | 748 | 16.38 | -0.65 | -4.48 | -0.26 | 315 | 86 |
| 1995 | 4594 | 3810 | 750 | 16.32 | 4.93 | 6.3 | -0.26 | 306 | 83 |
| 1994 | 4378 | 3584 | 752 | 17.17 | -3.12 | -2.95 | -5.88 | 275 | 75 |
| 1993 | 4519 | 3693 | 799 | 17.68 | 5.8 | 5.96 | 4.44 | 233 | 63 |
| 1992 | 4271 | 3485 | 765 | 17.91 | 9.73 | 11.8 | 2.82 | 365 | 100 |
| 1991 | 3892 | 3117 | 744 | 19.11 | 3.62 | 5.62 | -4.98 | 365 | 100 |
| 1990 | 3756 | 2951 | 783 | 20.84 | 15.21 | 15.09 | 19.54 | 365 | 100 |
| 1989 | 3260 | 2564 | 655 | 20.09 | -4.28 | -4.57 | -5.07 | 365 | 100 |
| 1988 | 3406 | 2687 | 690 | 20.25 | 16.76 | 17.85 | 12.01 | 365 | 100 |
| 1987 | 2917 | 2280 | 616 | 21.11 | 25.78 | 25.27 | 28.33 | 365 | 100 |
| 1986 | 2319 | 1820 | 480 | 20.69 | 10.79 | 12.06 | 9.09 | 365 | 100 |
| 1985 | 2093 | 1624 | 440 | 21.02 | 0.62 | 5.11 | -15.86 | 365 | 100 |
| 1984 | 2080 | 1545 | 523 | 25.14 | 3.12 | 2.79 | 3.97 | 365 | 100 |
| 1983 | 2017 | 1503 | 503 | 24.93 | -2.03 | -0.19 | -6.33 | 365 | 100 |
| 1982 | 2059 | 1506 | 537 | 26.08 | -0.53 | -2.83 | 5.91 | 365 | 100 |
| 1981 | 2070 | 1550 | 507 | 24.49 | 13.23 | 19.41 | -1.36 | 365 | 100 |
| 1980 | 1828 | 1298 | 514 | 28.11 | 8.42 | 5.44 | 18.43 | 365 | 100 |
| 1979 | 1686 | 1231 | 434 | 25.74 | 6.7 | 9.91 | -2.47 | 365 | 100 |
| 1978 | 1580 | 1120 | 445 | 28.16 | 5.68 | 3.51 | 10.42 | 365 | 100 |
| 1977 | 1495 | 1082 | 403 | 26.95 | 4.18 | 16.84 | -18.42 | 365 | 100 |
| 1976 | 1435 | 926 | 494 | 34.42 | 5.98 | 4.16 | 10.26 | 365 | 100 |
| 1975 | 1354 | 889 | 448 | 33.08 | -5.71 | -3.05 | -9.67 | 365 | 100 |
| 1974 | 1436 | 917 | 496 | 34.54 | 0 | 0 | 0 | 365 | 100 |

| GOBIERNO DE ESPAÑA | | MINISTERIO DE FOMENTO | | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, OBRAS PÚBLICAS Y VIAL | | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS | |
|--|--|-----------------------|--|---|--|---------------------------------|--|
| EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN | | | | Estación: CC-302-2 Calzada: Total | | | |
| Población: CACERES | | | | Carriles: 2+2 Prov: CC | | | |
| Denominación antigua: N-521 | | | | Carretera: CC-23 PK: 44,11 | | | |

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|-------|------|---------------|--------|--------|----------------|-------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 8684 | 8370 | 314 | 3.6 | -15.04 | -14.98 | 021 | 100 | |
| 2016 | 10221 | 9845 | 376 | 3.7 | -4.35 | -1.95 | 030 | 100 | |
| 2015 | 10686 | 10041 | 403 | 3.8 | 7.27 | 6.88 | 023 | 100 | |
| 2014 | 9962 | 9395 | 357 | 3.6 | -7.51 | -7.94 | 015 | 100 | |
| 2013 | 10771 | 10205 | 396 | 3.7 | 2.57 | 4.39 | 000 | 0 | |
| 2012 | 10501 | 9776 | 430 | 4.1 | 0.8 | 0.03 | 031 | 100 | |
| 2011 | 10418 | 9773 | 432 | 4.2 | -12.98 | -13.14 | 041 | 100 | |
| 2010 | 11972 | 11252 | 449 | 3.8 | -5.37 | -5.01 | 039 | 100 | |
| 2009 | 12652 | 11845 | 482 | 3.8 | 2.51 | 2.67 | 17 | 100 | |
| 2008 | 12342 | 11537 | 495 | 4.01 | 5.28 | 3.78 | 15 | 100 | |
| 2007 | 11723 | 11117 | 498 | 4.25 | 5.46 | 8.42 | 012 | 100 | |
| 2006 | 11116 | 10254 | 551 | 4.95 | -11.74 | -10.43 | 012 | 100 | |
| 2005 | 12596 | 11449 | 1079 | 8.56 | -22.49 | -22.25 | 001 | 15 | CC-302-3 |
| 2004 | 16252 | 14727 | 1445 | 8.89 | -9.63 | -9.36 | 001 | 15 | CC-302-3 |
| 2003 | 17984 | 16248 | 1632 | 9.07 | 18.16 | 18.42 | 001 | 15 | CC-302-3 |
| 2002 | 15220 | 13720 | 1432 | 9.4 | 21.19 | 18.37 | 001 | 15 | CC-302-3 |
| 2001 | 12558 | 11590 | 894 | 7.11 | 3.57 | 3.75 | 001 | 15 | CC-302-3 |
| 2000 | 12125 | 11171 | 886 | 7.3 | 2.94 | 7.66 | 000 | 7 | CC-302-3 |
| 1999 | 11778 | 10376 | 1120 | 9.5 | 0 | 0 | 000 | 7 | CC-302-3 |

| GOBIERNO DE ESPAÑA | | MINISTERIO DE FOMENTO | | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, OBRAS PÚBLICAS Y VIAL | | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS | |
|--|--|-----------------------|--|---|--|---------------------------------|--|
| EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN | | | | Estación: CC-3-1 Calzada: Total | | | |
| Población: CACERES | | | | Carriles: 2+2 Prov: CC | | | |
| Denominación antigua: N-630 | | | | Carretera: N-630 PK: 553,80 | | | |

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|-------|------|---------------|--------|--------|----------------|-------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 20778 | 20149 | 629 | 3 | -3.89 | -4.15 | 062 | 100 | |
| 2016 | 21619 | 21021 | 598 | 2.8 | 2.22 | 3.87 | 030 | 100 | |
| 2015 | 21150 | 20238 | 601 | 2.8 | -2.52 | -2.9 | 037 | 100 | |
| 2014 | 21697 | 20843 | 597 | 2.8 | 5.55 | 5.86 | 016 | 100 | |
| 2013 | 20557 | 19690 | 539 | 2.6 | -5.93 | -5.97 | 000 | 0 | |
| 2012 | 21854 | 20940 | 576 | 2.6 | -0.68 | -1.12 | 026 | 100 | |
| 2011 | 22004 | 21177 | 635 | 2.9 | -4.21 | -3.67 | 046 | 100 | |
| 2010 | 22970 | 21983 | 712 | 3.1 | -1.16 | -0.43 | 041 | 100 | |
| 2009 | 23240 | 22077 | 820 | 3.5 | -14.16 | -14.44 | 18 | 100 | |
| 2008 | 27075 | 25804 | 1139 | 4.21 | 40.19 | 68.82 | 12 | 100 | |
| 2007 | 19313 | 15285 | 3850 | 19.93 | 2.82 | -5.14 | 000 | 7 | |
| 2006 | 18784 | 16114 | 2482 | 13.21 | -39.18 | -31.43 | 012 | 100 | |
| 2005 | 30889 | 23503 | 7318 | 23.69 | 30.73 | 31.24 | 001 | 15 | CC-3-3 |
| 2004 | 23628 | 17908 | 5668 | 23.98 | -6.94 | -13.72 | 001 | 15 | CC-3-3 |
| 2003 | 25392 | 20756 | 4574 | 18.01 | -1.3 | 3.2 | 001 | 15 | CC-3-3 |
| 2002 | 25728 | 20112 | 5510 | 21.41 | 7 | 7.28 | 001 | 15 | CC-3-3 |
| 2001 | 24044 | 18746 | 5052 | 21.01 | -10.56 | -20.84 | 001 | 15 | CC-3-3 |
| 2000 | 26883 | 23684 | 2557 | 9.51 | 2.99 | 2.99 | 000 | 7 | CC-3-3 |
| 1999 | 26102 | 22995 | 2483 | 9.51 | 0 | 0 | 000 | 7 | CC-3-3 |



EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN

Estación: CC-322-2 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: CC
Población: CACERES Carretera: CC-21 PK: 51,15
Denominación antigua: CC-21

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|-------|------|---------------|--------|--------|----------------|-----------------|------------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Días | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 13033 | 12549 | 484 | 3.7 | -1.18 | -1.38 | 4.31 | 033 | 100 |
| 2016 | 13189 | 12725 | 464 | 3.5 | 3.54 | 4.53 | 5.22 | 022 | 100 |
| 2015 | 12738 | 12174 | 441 | 3.5 | 5.53 | 4.8 | 15.45 | 027 | 100 |
| 2014 | 12071 | 11616 | 382 | 3.2 | -1.02 | -0.34 | -12.79 | 015 | 100 |
| 2013 | 12196 | 11656 | 438 | 3.6 | -8.27 | -8.67 | 3.54 | 000 | 0 |
| 2012 | 13296 | 12763 | 423 | 3.2 | -8.97 | -8.5 | -21.96 | 041 | 100 |
| 2011 | 14606 | 13949 | 542 | 3.7 | -2.69 | -2.94 | -3.04 | 026 | 100 |
| 2010 | 15010 | 14372 | 559 | 3.7 | -7.94 | -7.01 | -20.26 | 029 | 100 |
| 2009 | 16305 | 15456 | 701 | 4.3 | -5.21 | -5.36 | -9.55 | 6 | 53 |
| 2008 | 17202 | 16332 | 775 | 4.51 | 7.9 | 8.83 | -1.65 | 13 | 100 |
| 2007 | 15943 | 15007 | 788 | 4.94 | 15.37 | 15.4 | 6.63 | 012 | 100 |
| 2006 | 13819 | 13004 | 739 | 5.34 | 13.38 | 17.03 | -27.04 | 012 | 100 |
| 2005 | 12188 | 11111 | 1013 | 8.31 | 4.34 | 4.89 | -3.06 | 001 | 15 CC-322-2 |
| 2004 | 11680 | 10593 | 1045 | 8.94 | 23.59 | 22.43 | 35.01 | 001 | 15 CC-322-2 |
| 2003 | 9450 | 8652 | 774 | 8.19 | -2.01 | -1.54 | -1.02 | 001 | 15 CC-322-2 |
| 2002 | 9644 | 8788 | 782 | 8.1 | -13.11 | -13.72 | -8.43 | 001 | 15 CC-322-2 |
| 2001 | 11100 | 10186 | 854 | 7.69 | 2.29 | 1.51 | 11.63 | 001 | 15 CC-322-2 |
| 2000 | 10851 | 10034 | 765 | 7.05 | 2.94 | 3.83 | 9.44 | 000 | 7 CC-322-2 |
| 1999 | 10541 | 9663 | 699 | 6.63 | 0 | 0 | 0 | 000 | 7 CC-322-2 |



EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN

Estación: CC-17-1 Calzada: Total Carriles: 1+1 Prov: CC
Población: MALPARTIDA DE CACERE Carretera: N-521 PK: 57,23
Denominación antigua: N-521



| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|------|------|---------------|--------|--------|----------------|-----------------|------------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Días | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 8080 | 7704 | 376 | 4.7 | 5 | 5.25 | 0.27 | 052 | 100 |
| 2016 | 7695 | 7320 | 375 | 4.9 | 2.67 | 3.17 | 5.93 | 057 | 100 |
| 2015 | 7495 | 7095 | 354 | 4.7 | 3.41 | 3.01 | 5.04 | 060 | 100 |
| 2014 | 7248 | 6888 | 337 | 4.7 | 1.34 | 1.52 | 0 | 038 | 90 |
| 2013 | 7152 | 6785 | 337 | 4.7 | -2.79 | -2.37 | -7.4 | 000 | 0 |
| 2012 | 7357 | 6950 | 364 | 5 | -7.68 | -7.64 | -9.68 | 077 | 100 |
| 2011 | 7969 | 7525 | 403 | 5.1 | -4.93 | -4.89 | -8.62 | 066 | 100 |
| 2010 | 8382 | 7912 | 441 | 5.3 | -5.84 | -6.12 | -1.78 | 051 | 100 |
| 2009 | 8902 | 8428 | 449 | 5 | -3.02 | -2.63 | -6.46 | 31 | 74 |
| 2008 | 9179 | 8656 | 480 | 5.23 | 0.4 | 0.36 | 11.11 | 42 | 100 |
| 2007 | 9142 | 8625 | 432 | 4.73 | -0.82 | 0.26 | -22.86 | 032 | 76 |
| 2006 | 9218 | 8603 | 560 | 6.07 | 3 | 5.44 | -24.62 | 042 | 100 |
| 2005 | 8949 | 8159 | 743 | 8.3 | 2.57 | 3.13 | -4.86 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 2004 | 8724 | 7911 | 781 | 8.95 | 2.46 | 1.46 | 12.21 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 2003 | 8514 | 7797 | 696 | 8.17 | 3.36 | 3.87 | 4.19 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 2002 | 8237 | 7506 | 668 | 8.1 | -3.76 | -4.45 | 1.67 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 2001 | 8559 | 7856 | 657 | 7.67 | -1.02 | -1.73 | 7.52 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 2000 | 8648 | 7995 | 611 | 7.06 | -2.43 | -1.58 | 3.73 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1999 | 8864 | 8124 | 589 | 6.64 | 10.86 | 11.48 | 5.55 | 009 | 23 CC-17-2 |
| 1998 | 7995 | 7287 | 558 | 6.97 | 3.8 | 8.59 | -23.03 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1997 | 7702 | 6710 | 725 | 9.41 | 10.7 | 4.95 | 64.02 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1996 | 6957 | 6393 | 442 | 6.35 | 0.69 | 2.94 | -29.84 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1995 | 6909 | 6210 | 630 | 9.11 | 7.41 | 5.54 | 24.75 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1994 | 6432 | 5884 | 505 | 7.85 | 1.05 | 1.65 | -1.75 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1993 | 6365 | 5788 | 514 | 8.07 | 9.42 | 10.52 | -8.21 | 010 | 25 CC-17-2 |
| 1992 | 5817 | 5237 | 560 | 9.62 | -0.15 | -0.62 | 6.06 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1991 | 5826 | 5270 | 528 | 9.06 | 12.16 | 14.96 | -5.54 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1990 | 5194 | 4584 | 559 | 10.76 | 9.11 | 6.03 | 41.51 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1989 | 4760 | 4323 | 395 | 8.29 | 9.5 | 8.75 | 15.16 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1988 | 4347 | 3975 | 343 | 7.89 | 48.36 | 50.28 | 37.75 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1987 | 2930 | 2645 | 249 | 8.49 | -2.98 | -2.97 | -3.11 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1986 | 3020 | 2726 | 257 | 8.5 | 20.36 | 21.47 | 7.98 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1985 | 2509 | 2244 | 238 | 9.48 | 12.36 | 0.49 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1984 | 2233 | 2233 | 0 | 0 | 2.61 | 2.61 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1983 | 2176 | 2176 | 0 | 0 | -1.09 | -1.09 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1982 | 2200 | 2200 | 0 | 0 | -0.76 | -0.76 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1981 | 2217 | 2217 | 0 | 0 | -5.33 | 11.8 | -100 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1980 | 2342 | 1983 | 306 | 13.06 | -22.96 | -34.76 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1979 | 3040 | 3040 | 0 | 0 | 69.35 | 69.35 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1978 | 1795 | 1795 | 0 | 0 | 4.23 | 4.23 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1977 | 1722 | 1722 | 0 | 0 | 1.71 | 1.71 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1976 | 1693 | 1693 | 0 | 0 | 8.87 | 32.05 | -100 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1975 | 1555 | 1282 | 234 | 15.04 | -5.41 | -22.01 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1974 | 1644 | 1644 | 0 | 0 | -1.43 | -1.43 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |
| 1973 | 1668 | 1668 | 0 | 0 | 9.59 | 9.59 | 0 | 012 | 30 CC-17-2 |





EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN

Estación: CC-323-2 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: CC
Población: CACERES Carretera: CC-11 PK: 551,15
Denominación antigua: CC-11

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | | | |
|------|-------|-------|------|---------------|--------|--------|----------------|---------|-----|--------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | % Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | % | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 16356 | 15521 | 835 | 5.1 | 0.73 | 0 | 16.62 | 027 | 100 | | |
| 2016 | 16237 | 15521 | 716 | 4.4 | -5.21 | -3.45 | -3.37 | 023 | 100 | | |
| 2015 | 17130 | 16075 | 741 | 4.3 | 6.81 | 6.51 | -7.95 | 021 | 100 | | |
| 2014 | 16038 | 15093 | 805 | 5 | 3.71 | 3.75 | 12.27 | 020 | 100 | | |
| 2013 | 15464 | 14548 | 717 | 4.6 | -11.06 | -10.49 | -17.09 | 000 | 0 | | |
| 2012 | 17387 | 16253 | 865 | 5 | -2.34 | -2.01 | -17.7 | 041 | 100 | | |
| 2011 | 17804 | 16587 | 1051 | 5.9 | 2.92 | 2.51 | 23.94 | 027 | 100 | | |
| 2010 | 17299 | 16181 | 848 | 4.9 | -14.8 | -14.59 | -20.08 | 031 | 100 | | |
| 2009 | 20304 | 18945 | 1061 | 5.2 | -10.23 | -10.43 | -5.1 | 18 | 100 | | |
| 2008 | 22618 | 21150 | 1118 | 4.94 | -13.5 | -14.27 | -9.4 | 14 | 100 | | |
| 2007 | 26148 | 24671 | 1234 | 4.72 | 2.54 | 3.66 | -20.39 | 000 | 7 | | |
| 2006 | 25501 | 23799 | 1550 | 6.07 | -0.28 | 2.08 | -27.05 | 001 | 66 | | |
| 2005 | 25573 | 23314 | 2125 | 8.3 | 91.01 | 117.31 | -18.64 | 001 | 66 | | |
| 2004 | 13388 | 10728 | 2612 | 19.51 | 5.9 | -7.34 | 152.85 | 001 | 66 | | |
| 2003 | 12642 | 11579 | 1033 | 8.17 | -2.02 | -1.53 | -1.14 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 2002 | 12903 | 11760 | 1045 | 8.09 | 1.26 | 0.54 | 6.85 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 2001 | 12742 | 11696 | 978 | 7.67 | 10.5 | 33.66 | -64.09 | 001 | 66 | CC-323-2 | NC |
| 2000 | 11531 | 8750 | 2724 | 23.62 | -14.4 | -15.49 | -5.67 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 1999 | 13472 | 10355 | 2888 | 21.43 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | | |
| 1998 | 0 | 0 | 0 | 0 | -100 | -100 | -100 | 000 | 33 | | |
| 1997 | 10236 | 7914 | 2062 | 20.14 | 2.5 | -11.86 | 199.27 | 001 | 66 | | |
| 1996 | 9986 | 8979 | 689 | 6.89 | 17.44 | 16.68 | -8.49 | 001 | 66 | | |
| 1995 | 8503 | 7695 | 753 | 8.85 | -55 | -54.79 | -57.83 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 1994 | 18899 | 17024 | 1786 | 9.45 | 1.06 | 1.52 | -3.3 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 1993 | 18700 | 16769 | 1847 | 9.87 | 1.09 | -0.41 | 16.52 | 000 | 33 | CC-323-2 | |
| 1992 | 18498 | 16839 | 1585 | 8.56 | 1.95 | 4.25 | -14.69 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 1991 | 18143 | 16152 | 1858 | 10.24 | 25.15 | 25.54 | 19.79 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 1990 | 14497 | 12865 | 1551 | 10.69 | 5.38 | 4.35 | 19.21 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 1989 | 13756 | 12328 | 1301 | 9.45 | 3.35 | 2.88 | 9.97 | 001 | 66 | CC-323-2 | |
| 1988 | 13309 | 11982 | 1183 | 8.88 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 | CC-323-2 | |

  **EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN**
Estación: CC-319-2 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: CC
Población: CACERES Carretera: N-630 PK: 556,20
Denominación antigua: N-630



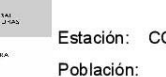
| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|-------|------|---------------|--------|--------|----------------|----------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref. Año | Grado Comarac |
| 2017 | 14391 | 13806 | 585 | 4.1 | -0.21 | -0.26 | 1.04 | 030 | 100 |
| 2016 | 14421 | 13842 | 579 | 4 | -4.6 | -3.01 | -7.51 | 023 | 100 |
| 2015 | 15116 | 14272 | 626 | 4.1 | -22.13 | -23.3 | 7.93 | 014 | 100 |
| 2014 | 19413 | 18608 | 580 | 3 | 9 | 8.98 | 27.19 | 001 | 50 |
| 2013 | 17810 | 17074 | 456 | 2.6 | -8.17 | -8.33 | -4.39 | 000 | 0 |
| 2012 | 19395 | 18625 | 477 | 2.5 | -7.54 | -7.57 | -26.05 | 002 | 66 |
| 2011 | 20977 | 20150 | 645 | 3.1 | -3.89 | -3.56 | -4.59 | 000 | 0 |
| 2010 | 21826 | 20893 | 676 | 3.1 | -1.6 | -0.86 | -13.67 | 000 | 0 |
| 2009 | 22180 | 21075 | 783 | 3.5 | -0.65 | 0.92 | -29.08 | 0 | 33 |
| 2008 | 22326 | 20882 | 1104 | 4.94 | 4.41 | 16.66 | -45.13 | 0 | 33 |
| 2007 | 21384 | 17900 | 2012 | 9.41 | 12.5 | 25.4 | -56.92 | 000 | 33 |
| 2006 | 19008 | 14274 | 4670 | 24,56 | 67,97 | 65,78 | 74,18 | 001 | 66 |
| 2005 | 11316 | 8610 | 2681 | 23,69 | -10,54 | -10,19 | -11,66 | 001 | 66 |
| 2004 | 12650 | 9587 | 3035 | 23,99 | 4,33 | -3,25 | 38,96 | 001 | 66 |
| 2003 | 12124 | 9910 | 2184 | 18,01 | 8,98 | 13,96 | -8,31 | 001 | 66 |
| 2002 | 11124 | 8696 | 2382 | 21,41 | 19,51 | 19,51 | 19,81 | 001 | 66 |
| 2001 | 9308 | 7276 | 1988 | 21,35 | -4,44 | -6,53 | 5,01 | 001 | 66 |
| 2000 | 9741 | 7785 | 1893 | 19,43 | 2,95 | -6,59 | 110,33 | 000 | 33 |
| 1999 | 9461 | 8335 | 900 | 9,51 | -1,12 | -2,43 | 16,58 | 000 | 33 |
| 1998 | 9569 | 8543 | 772 | 8,06 | 6,32 | 9,2 | -8,31 | 001 | 66 |
| 1997 | 9000 | 7823 | 842 | 9,35 | 0,01 | -3,31 | 35,58 | 000 | 33 |
| 1996 | 8999 | 8091 | 621 | 6,9 | 1,4 | 0,73 | -20,89 | 001 | 66 |
| 1995 | 8874 | 8032 | 785 | 8,84 | 9,03 | 9,54 | 2,08 | 001 | 66 |
| 1994 | 8139 | 7332 | 769 | 9,44 | 2,97 | 3,41 | -1,28 | 001 | 66 |
| 1993 | 7904 | 7090 | 779 | 9,85 | -20,88 | -22,04 | -8,88 | 001 | 66 |
| 1992 | 9990 | 9095 | 855 | 8,55 | 8,75 | 11,19 | -9,04 | 001 | 66 |
| 1991 | 9186 | 8179 | 940 | 10,23 | 76,28 | 76,84 | 68,76 | 001 | 66 |
| 1990 | 5211 | 4625 | 557 | 10,68 | -42,72 | -43,27 | -35,23 | 001 | 66 |
| 1989 | 9098 | 8154 | 860 | 9,45 | -0,41 | -0,86 | 5,91 | 001 | 66 |
| 1988 | 9136 | 8225 | 812 | 8,88 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 |

  **EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN**
Estación: CC-70-2 Calzada: Total Carriles: 1+1 Prov: CC
Población: VALDESALOR Carretera: N-630 PK: 562,73
Denominación antigua: N-630

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|------|------|---------------|--------|--------|----------------|----------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref. Año | Grado Comarac |
| 2017 | 2656 | 2492 | 164 | 6.2 | -10.42 | -10.58 | -7.87 | 013 | 100 |
| 2016 | 2965 | 2787 | 178 | 6 | 13.95 | 14.93 | 19.46 | 019 | 100 |
| 2015 | 2602 | 2425 | 149 | 5.7 | -0.65 | -0.08 | -17.22 | 024 | 100 |
| 2014 | 2619 | 2427 | 180 | 6.9 | 0.54 | 3.19 | -23.4 | 016 | 100 |
| 2013 | 2605 | 2352 | 235 | 9 | -5.55 | -5.96 | -0.42 | 000 | 0 |
| 2012 | 2758 | 2501 | 236 | 8.6 | -9.75 | -8.22 | -23.87 | 030 | 100 |
| 2011 | 3056 | 2725 | 310 | 10.1 | -2.27 | 0.29 | -20.31 | 040 | 100 |
| 2010 | 3127 | 2717 | 389 | 12.4 | 3.47 | 0.52 | 31.42 | 046 | 100 |
| 2009 | 3022 | 2703 | 296 | 9.8 | -0.56 | -2.38 | 18.4 | 12 | 100 |
| 2008 | 3039 | 2769 | 250 | 8.23 | -4.1 | -2.57 | -16.11 | 14 | 100 |
| 2007 | 3169 | 2842 | 298 | 9.41 | -4.86 | -1.63 | -30.54 | 012 | 100 |
| 2006 | 3331 | 2889 | 429 | 12,87 | -59 | -53,27 | -77,7 | 012 | 100 |
| 2005 | 8125 | 6183 | 1924 | 23,68 | 14,45 | 8,51 | 38,91 | 012 | 100 |
| 2004 | 7099 | 5698 | 1385 | 19,5 | 15,31 | 13,23 | 24,88 | 012 | 100 |
| 2003 | 6156 | 5032 | 1109 | 18,01 | -6,47 | -2,19 | -21,34 | 012 | 100 |
| 2002 | 6582 | 5145 | 1410 | 21,42 | 1,05 | 1,06 | 1,36 | 012 | 100 |
| 2001 | 6513 | 5091 | 1391 | 21,35 | 3,36 | 1,11 | 13,55 | 012 | 100 |
| 2000 | 6301 | 5035 | 1225 | 19,44 | -10,28 | -11,46 | 7,17 | 012 | 100 |
| 1999 | 7023 | 5687 | 1143 | 16,27 | 17,44 | 15,73 | 23,7 | 009 | 76 |
| 1998 | 5980 | 4914 | 924 | 15,45 | -0,48 | 1,57 | -4,44 | 012 | 100 |
| 1997 | 6009 | 4838 | 967 | 16,09 | 1,62 | -2,67 | 23,34 | 012 | 100 |
| 1996 | 5913 | 4971 | 784 | 13,25 | 11,65 | 12,64 | -5,65 | 012 | 100 |
| 1995 | 5296 | 4413 | 831 | 15,69 | -4,17 | -3,15 | -5,35 | 012 | 100 |
| 1994 | 5527 | 4557 | 878 | 15,88 | 34,96 | 39,1 | 10,02 | 012 | 100 |
| 1993 | 4095 | 3276 | 798 | 19,48 | -31,53 | -32,89 | -25,42 | 010 | 84 |
| 1992 | 5981 | 4882 | 1070 | 17,88 | 1,57 | 3,49 | -4,88 | 001 | 15 |
| 1991 | 5888 | 4717 | 1125 | 19,1 | 25,75 | 25,82 | 24,3 | 001 | 15 |
| 1990 | 4682 | 3749 | 905 | 19,32 | -9,92 | -8,31 | -13,31 | 001 | 15 |
| 1989 | 5198 | 4089 | 1044 | 20,08 | 0,23 | -0,07 | -0,57 | 001 | 15 |
| 1988 | 5186 | 4092 | 1050 | 20,24 | 9,73 | -13,41 | 0 | 001 | 15 |
| 1987 | 4726 | 4726 | 0 | 0 | 2,96 | 2,96 | 0 | 012 | 100 |
| 1986 | 4590 | 4590 | 0 | 0 | 6 | 6 | 0 | 012 | 100 |
| 1985 | 4330 | 4330 | 0 | 0 | 13,94 | 13,94 | 0 | 012 | 100 |
| 1984 | 3800 | 3800 | 0 | 0 | 1,33 | 1,33 | 0 | 012 | 100 |
| 1983 | 3750 | 3750 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 012 | 100 |
| 1982 | 3750 | 3750 | 0 | 0 | 0,45 | 0,45 | 0 | 012 | 100 |
| 1981 | 3733 | 3733 | 0 | 0 | 15,07 | 15,07 | 0 | 012 | 100 |
| 1980 | 3244 | 3244 | 0 | 0 | 26,96 | 26,96 | 0 | 012 | 100 |
| 1979 | 2555 | 2555 | 0 | 0 | -3,43 | -3,43 | 0 | 012 | 100 |
| 1978 | 2646 | 2646 | 0 | 0 | 35,48 | 35,48 | 0 | 012 | 100 |
| 1977 | 1953 | 1953 | 0 | 0 | -10,28 | -10,28 | 0 | 012 | 100 |
| 1976 | 2177 | 2177 | 0 | 0 | 28,66 | 28,66 | 0 | 012 | 100 |
| 1975 | 1692 | 1692 | 0 | 0 | 1,74 | 1,74 | 0 | 012 | 100 |
| 1974 | 1663 | 1663 | 0 | 0 | -13,78 | -13,78 | 0 | 012 | 100 |
| 1973 | 1929 | 1929 | 0 | 0 | 9,97 | 9,97 | 0 | 012 | 100 |

  
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN
Estación: CC-112-2 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: CC
Población: CASAR DE CACERES Carretera: A-66 PK: 542,41
Denominación antigua: A-66

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|-------|------|---------------|-------|-------|----------------|--------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 12501 | 9990 | 2511 | 20.1 | 1.9 | -0.13 | 10.86 | 026 | 100 |
| 2016 | 12268 | 10003 | 2265 | 18.5 | 6.3 | 7.1 | 4.19 | 024 | 100 |
| 2015 | 11541 | 9340 | 2174 | 18.8 | 14.88 | 15.67 | 12.18 | 031 | 100 |
| 2014 | 10046 | 8075 | 1938 | 19.3 | -6.64 | -7.25 | -3.29 | 017 | 100 |
| 2013 | 10761 | 8706 | 2004 | 18.6 | -1.44 | -1.42 | -2 | 000 | 0 |
| 2012 | 10918 | 8831 | 2045 | 18.7 | -5.62 | -6.73 | -1.4 | 028 | 100 |
| 2011 | 11568 | 9468 | 2074 | 17.9 | 2.54 | 1.85 | 5.71 | 027 | 100 |
| 2010 | 11282 | 9296 | 1962 | 17.4 | 3.15 | 0.28 | 20.07 | 039 | 100 |
| 2009 | 10937 | 9270 | 1634 | 14.9 | 1.44 | 8.08 | -24.7 | 12 | 100 |
| 2008 | 10782 | 8577 | 2170 | 20.13 | -3.92 | -6.69 | 12.67 | 10 | 84 |
| 2007 | 11222 | 9192 | 1926 | 17.16 | 36.35 | 38.14 | 24.26 | 012 | 100 |
| 2006 | 8230 | 6654 | 1550 | 18,83 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 |
| 2005 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2004 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2003 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2002 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2001 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1999 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1998 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1997 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1996 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1995 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1994 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1993 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1992 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1991 | 0 | 0 | 0 | 0 | -100 | -100 | -100 | 000 | 33 |
| 1990 | 398 | 293 | 101 | 25,37 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 CC-112-3 |

  
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN
Estación: CC-106-1 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: CC
Población: CACERES Carretera: A-66 PK: 546,15
Denominación antigua: A-66

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | |
|------|-------|------|------|---------------|--------|--------|----------------|--------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 10574 | 8294 | 2280 | 21.6 | 4.78 | 5.04 | 3.83 | 078 | 100 |
| 2016 | 10092 | 7896 | 2196 | 21.8 | 16.17 | 20.29 | 4.87 | 019 | 100 |
| 2015 | 8687 | 6564 | 2094 | 24.1 | 5.73 | 0.32 | 27.68 | 015 | 100 |
| 2014 | 8216 | 6543 | 1640 | 20 | -0.12 | -0.53 | 1.93 | 001 | 50 |
| 2013 | 8226 | 6578 | 1609 | 19.6 | -7.44 | -8.56 | -2.95 | 000 | 0 |
| 2012 | 8887 | 7194 | 1658 | 18.7 | -4.63 | -5.65 | -0.84 | 002 | 66 |
| 2011 | 9318 | 7625 | 1672 | 17.9 | -12.55 | -13.15 | -9.72 | 000 | 0 |
| 2010 | 10655 | 8780 | 1852 | 17.4 | 14.13 | 13.45 | 18.11 | 000 | 0 |
| 2009 | 9336 | 7739 | 1568 | 16.8 | 6.48 | 10.97 | -11.16 | 0 | 33 |
| 2008 | 8768 | 6974 | 1765 | 20.13 | 4.44 | 8.54 | 22.4 | 0 | 33 |
| 2007 | 8395 | 6425 | 1442 | 17.18 | 8.87 | 3.06 | -0.69 | 000 | 33 |
| 2006 | 7711 | 6234 | 1452 | 18,83 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 |
| 2005 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2004 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2003 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2002 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2001 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1999 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1998 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1997 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1996 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1995 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1994 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1993 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1992 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 |
| 1991 | 0 | 0 | 0 | 0 | -100 | -100 | -100 | 000 | 33 |
| 1990 | 1498 | 1101 | 380 | 25,36 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 CC-106-3 |



EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN

Estación: CC-107-2 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: CC
Población: CACERES Carretera: A-66 PK: 552,62
Denominación antigua: A-66

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | | |
|------|-------|-------|------|---------------|--------|--------|----------------|---------|--------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | % Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 11738 | 9560 | 2178 | 18.6 | 3.86 | 5.75 | -3.71 | 024 | 100 | |
| 2016 | 11302 | 9040 | 2262 | 20 | 4.24 | 2.15 | 14.59 | 027 | 100 | |
| 2015 | 10842 | 8850 | 1974 | 18.2 | 6.08 | 4.77 | 13.84 | 010 | 83 | |
| 2014 | 10221 | 8447 | 1734 | 17 | 0.67 | 0.88 | -1.14 | 001 | 50 | |
| 2013 | 10153 | 8373 | 1754 | 17.3 | 2.15 | 4.37 | -6.6 | 000 | 0 | |
| 2012 | 9939 | 8022 | 1878 | 18.9 | -0.45 | -0.53 | -0.48 | 002 | 66 | |
| 2011 | 9984 | 8065 | 1887 | 18.9 | -20.98 | -22.96 | -11.07 | 000 | 0 | |
| 2010 | 12634 | 10469 | 2122 | 16.8 | 6.54 | 6.5 | 6.58 | 000 | 0 | |
| 2009 | 11858 | 9830 | 1991 | 16.8 | 11.58 | 14.02 | 0.3 | 0 | 33 | |
| 2008 | 10627 | 8621 | 1985 | 18.68 | 11.31 | 25.18 | -5.21 | 0 | 33 | |
| 2007 | 9547 | 6887 | 2094 | 21.93 | 9.96 | -2.63 | 35.53 | 000 | 33 | |
| 2006 | 8682 | 7073 | 1545 | 17.79 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 | NC |



EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN

Estación: CC-108-2 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: CC
Población: VALDESALOR Carretera: A-66 PK: 562,84
Denominación antigua: A-66

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | | |
|------|-------|------|------|---------------|-------|-------|----------------|---------|--------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | % Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Dias | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 11028 | 9136 | 1892 | 17.2 | 7.91 | 9.18 | 2.16 | 032 | 100 | |
| 2016 | 10220 | 8368 | 1852 | 18.1 | 15.22 | 18.01 | 8.37 | 038 | 100 | |
| 2015 | 8870 | 7091 | 1709 | 19.3 | 5.51 | 3.34 | 12.88 | 023 | 100 | |
| 2014 | 8407 | 6862 | 1514 | 18 | -3.35 | -4.4 | 1.07 | 017 | 100 | |
| 2013 | 8698 | 7178 | 1498 | 17.2 | 0.32 | 1.74 | -5.25 | 000 | 0 | |
| 2012 | 8670 | 7055 | 1581 | 18.2 | -3.29 | -2.15 | -8.4 | 051 | 100 | |
| 2011 | 8965 | 7210 | 1726 | 19.3 | -4.54 | -5.89 | 1.65 | 032 | 100 | |
| 2010 | 9391 | 7661 | 1698 | 18.1 | -7.14 | -8.61 | 0 | 026 | 100 | |
| 2009 | 10113 | 8383 | 1698 | 16.8 | 24.21 | 23.59 | 27.86 | 19 | 100 | |
| 2008 | 8142 | 6783 | 1328 | 16.31 | 5.99 | 14.44 | -21.14 | 17 | 100 | |
| 2007 | 7682 | 5927 | 1684 | 21.92 | 20.9 | 14.49 | 49.03 | 012 | 100 | |
| 2006 | 6354 | 5177 | 1130 | 17,78 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 | NC |
| 2005 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 2004 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 2003 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 2002 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 2001 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1999 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1998 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1997 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1996 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1995 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1994 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1993 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1992 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 000 | 33 | |
| 1991 | 0 | 0 | 0 | 0 | -100 | -100 | -100 | 000 | 33 | |
| 1990 | 223 | 165 | 56 | 25,11 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 | CC-108-2 |



EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN

Estación: CC-109-2 Calzada: Total Carriles: 2+2 Prov: CC
 Población: ALDEA DEL CANO Carretera: A-66 PK: 572,80
 Denominación antigua: A-66

| Año | IMD | | | % CRECIMIENTO | | | FUNCIONAMIENTO | | | |
|------|-------|-------|------|---------------|--------|--------|----------------|---------|--------------|---------------|
| | Total | Lige | Pesa | % Pesa | Total | Lige | Pesa | Nº Días | Ref. Año Ant | Grado Comarac |
| 2017 | 10955 | 9205 | 1750 | 16 | -7.61 | -8.43 | -3.05 | 024 | 100 | |
| 2016 | 11857 | 10052 | 1805 | 15.2 | 22.68 | 27.11 | 4.64 | 024 | 100 | |
| 2015 | 9665 | 7908 | 1725 | 17.9 | -0.07 | 0.06 | 0.06 | 000 | 0 | |
| 2014 | 9672 | 7903 | 1724 | 17.8 | 5.61 | 4.62 | 9.04 | 001 | 50 | |
| 2013 | 9158 | 7554 | 1581 | 17.3 | -3.38 | -1.24 | -11.72 | 000 | 0 | |
| 2012 | 9478 | 7649 | 1791 | 18.9 | -3.09 | -3.18 | -3.08 | 002 | 66 | |
| 2011 | 9780 | 7900 | 1848 | 18.9 | -10.77 | -11.63 | -6.76 | 000 | 0 | |
| 2010 | 10960 | 8940 | 1982 | 18.1 | -5.07 | -6.07 | 0.46 | 000 | 0 | |
| 2009 | 11545 | 9518 | 1973 | 17.1 | 10.93 | 12.73 | 1.54 | 0 | 33 | |
| 2008 | 10407 | 8443 | 1943 | 18.67 | 4.71 | 17.77 | -10.87 | 0 | 33 | |
| 2007 | 9939 | 7169 | 2180 | 21.93 | 10.91 | -1.79 | 36.68 | 000 | 33 | |
| 2006 | 8961 | 7300 | 1595 | 17,79 | 0 | 0 | 0 | 001 | 66 | NC |

APÉNDICE Nº 2. CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-7-0 2017

| | | | | | |
|----------------|-----------------|-------------------------------------|---------|----------|----------|
| Vía: | CC-23 PK: 42,20 | (*) | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 831 | 757 | 12 |
| Población: | CACERES | Porcentaje de Pesados (%) | 3,5 | 4,4 | 16,7 |
| Días Aforados: | 272 | | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|---------------------------------------|-------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 121 | 0 | 0 |
| 2. COCHES | 7629 | 0 | 8 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 32 | 0 | 0 |
| 4. CAMIONETAS | 350 | 0 | 0 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 8132 | 0 | 8 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 157 | 9 | 0 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 124 | 0 | 3 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 3 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 1 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 47 | 0 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 332 | 9 | 3 |
| TOTAL | 8464 | 9 | 11 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,11 | 1,21 | 1,12 | 2,75 | 2,06 | 2,71 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 0,92 | 0,82 | 0,91 |
| FEBRERO | 1,02 | 1,12 | 1,03 | 2,68 | 2,15 | 2,65 | 1,06 | 1,06 | 1,06 | 0,94 | 0,85 | 0,94 |
| MARZO | 1,00 | 1,03 | 1,00 | 2,59 | 2,07 | 2,56 | 1,05 | 1,07 | 1,05 | 0,96 | 0,85 | 0,95 |
| ABRIL | 0,95 | 0,96 | 0,95 | 2,68 | 2,15 | 2,66 | 1,08 | 1,09 | 1,08 | 0,93 | 0,77 | 0,93 |
| MAYO | 0,98 | 0,97 | 0,98 | 2,60 | 2,15 | 2,58 | 1,07 | 1,06 | 1,07 | 0,96 | 0,84 | 0,95 |
| JUNIO | 0,94 | 0,91 | 0,94 | 2,57 | 2,18 | 2,55 | 1,08 | 1,08 | 1,08 | 0,94 | 0,83 | 0,94 |
| JULIO | 1,01 | 0,96 | 1,01 | 2,51 | 2,10 | 2,49 | 1,10 | 1,10 | 1,10 | 0,93 | 0,78 | 0,92 |
| AGOSTO | 1,07 | 1,04 | 1,07 | 2,47 | 2,20 | 2,46 | 1,11 | 1,12 | 1,11 | 0,95 | 0,82 | 0,94 |
| SEPTIEMBRE | 0,96 | 0,98 | 0,96 | 2,54 | 2,10 | 2,52 | 1,08 | 1,08 | 1,08 | 0,95 | 0,83 | 0,94 |
| OCTUBRE | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 2,64 | 2,21 | 2,62 | 1,07 | 1,07 | 1,07 | 0,95 | 0,87 | 0,94 |
| NOVIEMBRE | 0,99 | 0,87 | 0,98 | 2,52 | 2,24 | 2,51 | 1,08 | 1,09 | 1,08 | 0,96 | 0,85 | 0,95 |
| DICIEMBRE | 1,05 | 1,04 | 1,05 | 2,52 | 2,13 | 2,50 | 1,09 | 1,10 | 1,09 | 0,90 | 0,75 | 0,89 |
| TOTAL | 1,00 | 1,01 | 1,00 | 2,59 | 2,15 | 2,57 | 1,08 | 1,08 | 1,08 | 0,94 | 0,84 | 0,94 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'

Calzada 1
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 2460 VEH / HORA PESADOS: 4.55% V_{Lig} = 111,93 KM / H Y FHP = 0,93 (1)
 VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 117,27 Km / h
 Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 5197 , MEDIA 0 , MÍNIMA 0

Calzada 2
 VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 94,32 Km / h
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 548 VEH / HORA PESADOS: 2.19% V_{Lig} = 83,04 KM / H Y FHP = 0,85 (1)
 Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 36 , MEDIA 0 , MÍNIMA 25
 (EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
 (1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-210-0 2017

| | | | | | |
|----------------|------------------|-------------------------------------|---------|----------|----------|
| Vía: | N-630 PK: 580,20 | | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | 1 | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 58 | 53 | 45 |
| Población: | CACERES | Porcentaje de Pesados (%) | 22,4 | 9,4 | 8,2 |
| Días Aforados: | 287 | | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|---------------------------------------|------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 18 | 0 | 3 |
| 2. COCHES | 427 | 0 | 3 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 1 | 0 | 0 |
| 4. CAMIONETAS | 20 | 0 | 0 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 466 | 0 | 6 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 24 | 2 | 0 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 6 | 0 | 1 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 1 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 1 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 9 | 0 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 41 | 2 | 1 |
| TOTAL | 507 | 2 | 7 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,11 | 1,13 | 1,11 | 3,06 | 2,25 | 2,97 | 1,02 | 1,01 | 1,02 | 0,92 | 0,84 | 0,91 |
| FEBRERO | 1,09 | 1,02 | 1,09 | 3,08 | 2,09 | 2,96 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,92 | 0,82 | 0,91 |
| MARZO | 1,00 | 0,91 | 0,99 | 2,54 | 2,35 | 2,52 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,96 | 0,84 | 0,95 |
| ABRIL | 0,96 | 0,94 | 0,96 | 2,37 | 2,22 | 2,36 | 1,00 | 1,01 | 1,00 | 0,95 | 0,76 | 0,93 |
| MAYO | 0,94 | 0,96 | 0,94 | 2,40 | 1,93 | 2,35 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,95 | 0,81 | 0,94 |
| JUNIO | 0,96 | 0,98 | 0,96 | 2,57 | 1,94 | 2,51 | 1,00 | 1,01 | 1,00 | 0,94 | 0,85 | 0,93 |
| JULIO | 0,99 | 1,13 | 1,00 | 2,74 | 2,60 | 2,73 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,95 | 0,80 | 0,93 |
| AGOSTO | 0,94 | 1,21 | 0,96 | 1,57 | 2,32 | 1,61 | 1,00 | 1,01 | 1,00 | 0,95 | 0,81 | 0,94 |
| SEPTIEMBRE | 0,99 | 1,08 | 0,99 | 1,99 | 2,32 | 2,01 | 1,02 | 1,02 | 1,02 | 0,94 | 0,81 | 0,93 |
| OCTUBRE | 0,97 | 0,91 | 0,97 | 2,00 | 2,48 | 2,03 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,91 | 0,78 | 0,90 |
| NOVIEMBRE | 1,03 | 0,87 | 1,01 | 2,02 | 2,28 | 2,04 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,93 | 0,81 | 0,92 |
| DICIEMBRE | 1,05 | 0,92 | 1,04 | 2,07 | 1,89 | 2,06 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,89 | 0,71 | 0,87 |
| TOTAL | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,37 | 2,22 | 2,35 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,94 | 0,82 | 0,93 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 128,88 Km / h
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 92 VEH / HORA PESADOS: 0% V_{Lig} = 100,81 KM / H Y FHP = 0,597 (1)
 INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 1) 64 "" 0% "" 110,57 "" 0,551

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
 (1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

| | | | | | | | |
|---|--------------------|---|-----------------------|---|---------------------------------------|---|---------------------------------|
|  | GOBIERNO DE ESPAÑA |  | MINISTERIO DE FOMENTO |  | DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS |  | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS |
|---|--------------------|---|-----------------------|---|---------------------------------------|---|---------------------------------|

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN **CC-302-2** 2017

| | | | | | | |
|----------------|---------|-----|-------|-------------------------------------|----------|----------|
| Vía: | CC-23 | PK: | 44,11 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | | | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 932 | 690 |
| Población: | CACERES | | | Porcentaje de Pesados (%) | 5,7 | 4,2 |
| Días Aforados: | 21 | | | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|-------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 147 | 0 | 0 |
| 2. COCHES | 7835 | 0 | 3 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 13 | 0 | 0 |
| 4. CAMIONETAS | 375 | 37 | 0 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 8370 | 37 | 3 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 98 | 1 | 0 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 173 | 8 | 8 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 0 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 0 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 43 | 0 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 314 | 9 | 8 |
| TOTAL | 8684 | 46 | 11 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,16 | 1,23 | 1,17 | 2,97 | 2,28 | 2,94 | 1,03 | 1,06 | 1,03 | 0,86 | 0,78 | 0,86 |
| FEBRERO | 0,99 | 1,04 | 0,99 | 4,76 | 2,31 | 4,61 | 1,06 | 1,12 | 1,06 | 0,92 | 0,83 | 0,92 |
| MARZO | 1,07 | 1,08 | 1,07 | 2,25 | 2,07 | 2,25 | 1,01 | 1,06 | 1,02 | 0,90 | 0,84 | 0,90 |
| ABRIL | 0,97 | 1,06 | 0,97 | 3,50 | 2,51 | 3,46 | 1,03 | 1,11 | 1,04 | 0,87 | 0,76 | 0,87 |
| MAYO | 1,05 | 1,02 | 1,05 | 2,60 | 2,08 | 2,58 | 1,03 | 1,07 | 1,03 | 0,90 | 0,83 | 0,89 |
| JUNIO | 1,01 | 0,96 | 1,00 | 3,52 | 2,32 | 3,46 | 1,02 | 1,09 | 1,02 | 0,90 | 0,82 | 0,89 |
| JULIO | 1,08 | 1,01 | 1,07 | 2,76 | 2,23 | 2,74 | 1,02 | 1,07 | 1,03 | 0,87 | 0,79 | 0,87 |
| AGOSTO | 1,25 | 1,31 | 1,25 | 4,08 | 2,40 | 3,99 | 1,01 | 1,08 | 1,02 | 0,97 | 0,86 | 0,97 |
| SEPTIEMBRE | 1,03 | 1,03 | 1,03 | 3,98 | 2,12 | 3,87 | 1,02 | 1,07 | 1,02 | 0,89 | 0,80 | 0,88 |
| OCTUBRE | 0,86 | 0,70 | 0,86 | 4,16 | 2,45 | 4,05 | 1,03 | 1,11 | 1,04 | 0,87 | 0,80 | 0,87 |
| NOVIEMBRE | 1,05 | 0,89 | 1,05 | 3,70 | 2,34 | 3,62 | 1,02 | 1,08 | 1,02 | 0,88 | 0,80 | 0,88 |
| DICIEMBRE | 1,07 | 0,99 | 1,07 | 3,87 | 2,40 | 3,79 | 1,01 | 1,09 | 1,01 | 0,84 | 0,72 | 0,83 |
| TOTAL | 1,05 | 1,03 | 1,05 | 3,51 | 2,29 | 3,45 | 1,02 | 1,08 | 1,03 | 0,89 | 0,82 | 0,89 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

| | |
|--|--|
| Calzada 1 | INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 774 VEH / HORA PESADOS: 2.2% VLig = 46,31 KM / H (1) |
| | VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 65,84 Km / h |
| Calzada 2 | VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 57,93 Km / h |
| | INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 722 VEH / HORA PESADOS: 8.31% VLig = 40,22 KM / H (1) |
| (EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES) | |
| (1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD | |
| En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes. | |

| | | | | | | | |
|---|--------------------|---|-----------------------|---|---------------------------------------|---|---------------------------------|
|  | GOBIERNO DE ESPAÑA |  | MINISTERIO DE FOMENTO |  | DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS |  | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS |
|---|--------------------|---|-----------------------|---|---------------------------------------|---|---------------------------------|

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN **CC-3-1** 2017

| | | | | | | |
|----------------|---------|-----|--------|-------------------------------------|----------|----------|
| Vía: | N-630 | PK: | 553,80 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | | | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 2000 | 1812 |
| Población: | CACERES | | | Porcentaje de Pesados (%) | 2,9 | 2,9 |
| Días Aforados: | 69 | | | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|--------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 620 | 0 | 0 |
| 2. COCHES | 18452 | 0 | 22 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 20 | 0 | 2 |
| 4. CAMIONETAS | 1053 | 13 | 0 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 4 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 20149 | 13 | 24 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 398 | 10 | 0 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 115 | 2 | 4 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 6 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 4 | 0 | 1 |
| 10. AUTOBUSES | 106 | 0 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 629 | 12 | 5 |
| TOTAL | 20778 | 25 | 29 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,16 | 1,25 | 1,16 | 2,77 | 2,23 | 2,75 | 1,12 | 1,07 | 1,12 | 0,87 | 0,77 | 0,86 |
| FEBRERO | 0,97 | 0,93 | 0,97 | 2,68 | 2,49 | 2,67 | 1,16 | 1,10 | 1,16 | 0,88 | 0,78 | 0,88 |
| MARZO | 1,06 | 1,10 | 1,06 | 2,64 | 2,18 | 2,62 | 1,12 | 1,07 | 1,12 | 0,91 | 0,82 | 0,90 |
| ABRIL | 0,95 | 0,88 | 0,95 | 2,69 | 2,32 | 2,68 | 1,18 | 1,09 | 1,17 | 0,87 | 0,75 | 0,87 |
| MAYO | 1,05 | 1,03 | 1,04 | 2,63 | 2,20 | 2,62 | 1,14 | 1,07 | 1,14 | 0,90 | 0,82 | 0,90 |
| JUNIO | 1,00 | 0,97 | 1,00 | 2,63 | 2,49 | 2,62 | 1,19 | 1,08 | 1,18 | 0,90 | 0,81 | 0,90 |
| JULIO | 1,07 | 1,03 | 1,07 | 2,55 | 2,34 | 2,54 | 1,22 | 1,10 | 1,22 | 0,88 | 0,77 | 0,87 |
| AGOSTO | 1,19 | 1,26 | 1,19 | 2,58 | 2,52 | 2,58 | 1,27 | 1,13 | 1,26 | 0,88 | 0,79 | 0,88 |
| SEPTIEMBRE | 1,02 | 1,04 | 1,02 | 2,60 | 2,19 | 2,59 | 1,17 | 1,08 | 1,16 | 0,90 | 0,79 | 0,89 |
| OCTUBRE | 0,98 | 0,90 | 0,98 | 2,67 | 2,38 | 2,66 | 1,17 | 1,11 | 1,17 | 0,86 | 0,77 | 0,86 |
| NOVIEMBRE | 0,96 | 0,93 | 0,96 | 2,58 | 2,18 | 2,56 | 1,12 | 1,10 | 1,12 | 0,87 | 0,79 | 0,87 |
| DICIEMBRE | 0,97 | 0,97 | 0,97 | 2,67 | 2,38 | 2,66 | 1,18 | 1,12 | 1,18 | 0,84 | 0,70 | 0,83 |
| TOTAL | 1,03 | 1,02 | 1,03 | 2,64 | 2,32 | 2,63 | 1,17 | 1,09 | 1,17 | 0,89 | 0,80 | 0,89 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

| | |
|--|---|
| Calzada 1 | INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 1118 VEH / HORA PESADOS: 3.31% VLig = 68,49 KM / H (1) |
| | VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 79,71 Km / h |
| Calzada 2 | VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 74,84 Km / h |
| | INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 1157 VEH / HORA PESADOS: 2.77% VLig = 67,44 KM / H (1) |
| (EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES) | |
| (1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD | |
| En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes. | |

| | | | | | |
|---|--------------------|---|-----------------------|---|---------------------------------|
|  | GOBIERNO DE ESPAÑA |  | MINISTERIO DE FOMENTO |  | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS |
|---|--------------------|---|-----------------------|---|---------------------------------|

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN **CC-322-2** 2017

| | | | | | | |
|----------------|---------|-----|-------|-------------------------------------|----------|----------|
| Vía: | CC-21 | PK: | 51,15 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | | | | | |
| Población: | CACERES | | | | | |
| Días Aforados: | 33 | | | | | |
| | | | | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | | |
| | | | | Porcentaje de Pesados (%) | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|--------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 227 | 0 | 0 |
| 2. COCHES | 11570 | 0 | 11 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 18 | 0 | 9 |
| 4. CAMIONETAS | 731 | 4 | 12 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 3 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 12549 | 4 | 32 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 171 | 2 | 2 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 189 | 13 | 16 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 9 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 4 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 111 | 1 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 484 | 16 | 18 |
| TOTAL | 13033 | 20 | 50 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,08 | 1,22 | 1,09 | 2,61 | 2,38 | 2,60 | 1,06 | 1,10 | 1,06 | 0,90 | 0,77 | 0,89 |
| FEBRERO | 1,06 | 1,17 | 1,06 | 2,71 | 2,21 | 2,69 | 1,04 | 1,07 | 1,04 | 0,92 | 0,81 | 0,91 |
| MARZO | 1,01 | 1,02 | 1,01 | 2,64 | 2,34 | 2,63 | 1,06 | 1,09 | 1,06 | 0,92 | 0,84 | 0,92 |
| ABRIL | 0,96 | 0,97 | 0,96 | 2,56 | 2,29 | 2,55 | 1,04 | 1,08 | 1,04 | 0,89 | 0,75 | 0,88 |
| MAYO | 0,98 | 0,81 | 0,98 | 2,60 | 2,35 | 2,59 | 1,06 | 1,10 | 1,06 | 0,95 | 0,82 | 0,94 |
| JUNIO | 0,97 | 0,96 | 0,97 | 2,55 | 2,28 | 2,54 | 1,06 | 1,07 | 1,06 | 0,93 | 0,82 | 0,92 |
| JULIO | 1,02 | 1,01 | 1,02 | 2,59 | 2,34 | 2,59 | 1,06 | 1,11 | 1,06 | 0,93 | 0,79 | 0,92 |
| AGOSTO | 1,10 | 1,06 | 1,09 | 2,50 | 2,13 | 2,48 | 1,05 | 1,08 | 1,05 | 0,92 | 0,81 | 0,91 |
| SEPTIEMBRE | 0,93 | 0,87 | 0,93 | 2,60 | 2,35 | 2,59 | 1,07 | 1,10 | 1,07 | 0,93 | 0,81 | 0,93 |
| OCTUBRE | 1,01 | 1,05 | 1,01 | 2,52 | 2,19 | 2,51 | 1,05 | 1,07 | 1,05 | 0,92 | 0,82 | 0,91 |
| NOVIEMBRE | 0,98 | 1,01 | 0,98 | 2,63 | 2,43 | 2,62 | 1,06 | 1,10 | 1,06 | 0,95 | 0,90 | 0,95 |
| DICIEMBRE | 1,03 | 0,98 | 1,03 | 2,58 | 2,10 | 2,56 | 1,03 | 1,06 | 1,03 | 0,88 | 0,71 | 0,87 |
| TOTAL | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 2,59 | 2,28 | 2,58 | 1,05 | 1,09 | 1,05 | 0,92 | 0,82 | 0,92 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

| |
|--|
| Calzada 1 |
| INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 864 VEH / HORA PESADOS: 6.37% V _{Lig} = 87,1 KM / H (1) |
| VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 105,22 Km / h |
| Calzada 2 |
| VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 94,14 Km / h |
| INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 885 VEH / HORA PESADOS: 3.28% V _{Lig} = 84,81 KM / H (1) |

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y N° DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD
En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene carácter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.

| | | | | | |
|---|--------------------|---|-----------------------|---|---------------------------------|
|  | GOBIERNO DE ESPAÑA |  | MINISTERIO DE FOMENTO |  | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS |
|---|--------------------|---|-----------------------|---|---------------------------------|

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN **CC-17-1** 2017

| | | | | | | |
|----------------|---------|-----|-------|-------------------------------------|----------|----------|
| Vía: | N-521 | PK: | 57,23 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | 1 | | | | | |
| Población: | CACERES | | | | | |
| Días Aforados: | 51 | | | | | |
| | | | | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 1332 | 1106 |
| | | | | Porcentaje de Pesados (%) | 0,6 | 0 |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|-------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 83 | 0 | 0 |
| 2. COCHES | 7250 | 0 | 15 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 40 | 0 | 2 |
| 4. CAMIONETAS | 331 | 51 | 0 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 7704 | 51 | 17 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 202 | 9 | 0 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 103 | 6 | 20 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 3 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 1 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 67 | 0 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 376 | 15 | 20 |
| TOTAL | 8080 | 66 | 37 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,22 | 1,19 | 1,22 | 2,79 | 2,01 | 2,74 | 1,03 | 1,04 | 1,03 | 0,92 | 0,80 | 0,91 |
| FEBRERO | 1,05 | 1,03 | 1,05 | 2,59 | 2,12 | 2,56 | 1,03 | 1,08 | 1,03 | 0,91 | 0,82 | 0,91 |
| MARZO | 1,04 | 1,20 | 1,04 | 2,85 | 1,97 | 2,79 | 1,02 | 1,04 | 1,02 | 0,95 | 0,85 | 0,94 |
| ABRIL | 0,94 | 1,08 | 0,94 | 2,59 | 2,25 | 2,58 | 1,04 | 1,08 | 1,04 | 0,94 | 0,74 | 0,93 |
| MAYO | 0,99 | 1,02 | 0,99 | 2,74 | 2,10 | 2,71 | 1,02 | 1,06 | 1,02 | 0,94 | 0,85 | 0,94 |
| JUNIO | 0,87 | 0,91 | 0,87 | 2,55 | 2,15 | 2,53 | 1,03 | 1,07 | 1,03 | 0,95 | 0,83 | 0,94 |
| JULIO | 0,84 | 0,98 | 0,84 | 2,52 | 1,97 | 2,50 | 1,09 | 1,06 | 1,08 | 0,93 | 0,80 | 0,92 |
| AGOSTO | 1,00 | 0,92 | 1,00 | 2,49 | 2,24 | 2,48 | 1,06 | 1,10 | 1,07 | 0,95 | 0,82 | 0,94 |
| SEPTIEMBRE | 1,02 | 1,01 | 1,02 | 2,74 | 2,07 | 2,70 | 1,04 | 1,06 | 1,04 | 0,94 | 0,81 | 0,93 |
| OCTUBRE | 1,01 | 0,99 | 1,01 | 2,63 | 2,20 | 2,60 | 1,07 | 1,09 | 1,07 | 0,92 | 0,82 | 0,91 |
| NOVIEMBRE | 1,09 | 0,85 | 1,07 | 2,71 | 2,00 | 2,66 | 1,02 | 1,04 | 1,02 | 0,93 | 0,81 | 0,93 |
| DICIEMBRE | 1,04 | 0,93 | 1,04 | 2,61 | 2,14 | 2,58 | 1,07 | 1,08 | 1,07 | 0,89 | 0,75 | 0,88 |
| TOTAL | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 2,65 | 2,10 | 2,62 | 1,04 | 1,07 | 1,04 | 0,94 | 0,82 | 0,93 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

| |
|--|
| VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 89,73 Km / h |
| INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 848 VEH / HORA PESADOS: 2.12% V _{Lig} = 68,97 KM / H (1) |
| INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 2) 490 "" 2.24% "" 66,73 |
| N° DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 1, MEDIA 0, MÍNIMA 115 |
| INTENSIDAD MÁX. TEÓRICA CALZADA 933 (2) |
| INTENSIDAD MÁX. TEÓRICA CARRIL 593 (2) |

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y N° DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
(1) Cuando las horas de alteración de tráfico son debidas a la congestión la intensidad máxima teórica coincide con la capacidad
(2) Para obtener la Int. Teórica Máxima (sobre Int. de 15') se ha hecho una correlación en todas las estaciones permanentes estudiando el comportamiento de las intensidades con las dos unidades de toma de datos (15' y 60') aplicando los datos resultantes a las intensidades obtenidas con los aforos de 60'

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN CC-323-2 2017

| | | | | |
|----------------|------------------|-------------------------------------|----------|----------|
| Vía: | CC-11 PK: 551,15 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | | |
| Población: | CACERES | Porcentaje de Pesados (%) | | |
| Días Aforados: | 27 | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|---------------------------------------|--------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 652 | 0 | 0 |
| 2. COCHES | 14140 | 0 | 14 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 38 | 0 | 10 |
| 4. CAMIONETAS | 685 | 0 | 6 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 6 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 15521 | 0 | 30 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 521 | 5 | 0 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 119 | 7 | 2 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 13 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 2 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 180 | 0 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 835 | 12 | 2 |
| TOTAL | 16356 | 12 | 32 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,08 | 1,22 | 1,09 | 2,69 | 2,26 | 2,67 | 1,15 | 1,09 | 1,14 | 0,80 | 0,74 | 0,79 |
| FEBRERO | 1,13 | 1,21 | 1,13 | 2,58 | 2,21 | 2,56 | 1,11 | 1,07 | 1,11 | 0,84 | 0,77 | 0,83 |
| MARZO | 1,04 | 1,05 | 1,05 | 2,65 | 2,34 | 2,63 | 1,14 | 1,10 | 1,14 | 0,84 | 0,79 | 0,84 |
| ABRIL | 1,03 | 1,00 | 1,02 | 2,66 | 2,25 | 2,64 | 1,17 | 1,09 | 1,16 | 0,78 | 0,70 | 0,78 |
| MAYO | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 2,67 | 2,31 | 2,64 | 1,17 | 1,11 | 1,17 | 0,93 | 0,83 | 0,93 |
| JUNIO | 1,03 | 0,99 | 1,03 | 2,48 | 2,10 | 2,45 | 1,11 | 1,07 | 1,11 | 0,85 | 0,78 | 0,85 |
| JULIO | 1,05 | 0,89 | 1,04 | 2,55 | 2,40 | 2,54 | 1,25 | 1,14 | 1,24 | 0,92 | 0,77 | 0,91 |
| AGOSTO | 1,17 | 1,09 | 1,16 | 2,48 | 2,23 | 2,47 | 1,19 | 1,10 | 1,18 | 0,84 | 0,77 | 0,83 |
| SEPTIEMBRE | 0,99 | 0,95 | 0,98 | 2,63 | 2,32 | 2,61 | 1,18 | 1,11 | 1,18 | 0,86 | 0,77 | 0,86 |
| OCTUBRE | 1,06 | 1,05 | 1,06 | 2,53 | 2,15 | 2,51 | 1,11 | 1,07 | 1,11 | 0,81 | 0,74 | 0,81 |
| NOVIEMBRE | 1,02 | 1,00 | 1,01 | 2,64 | 2,41 | 2,62 | 1,15 | 1,10 | 1,15 | 0,94 | 0,89 | 0,94 |
| DICIEMBRE | 1,10 | 1,01 | 1,10 | 2,57 | 2,15 | 2,55 | 1,12 | 1,09 | 1,12 | 0,76 | 0,66 | 0,76 |
| TOTAL | 1,05 | 1,03 | 1,05 | 2,59 | 2,26 | 2,57 | 1,15 | 1,09 | 1,15 | 0,86 | 0,79 | 0,86 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

Calzada 1
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 2466 VEH / HORA PESADOS: 2.64% V_{Lig} = 81,06 KM / H (1)
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 88,48 Km / h
Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 2 , MEDIA 0 , MÍNIMA 192

Calzada 2
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 89,34 Km / h
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 2486 VEH / HORA PESADOS: 3.7% V_{Lig} = 81,63 KM / H (1)
Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 2 , MEDIA 0 , MÍNIMA 29

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN CC-319-2 2017

| | | | | |
|----------------|------------------|-------------------------------------|----------|----------|
| Vía: | N-630 PK: 556,20 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | | |
| Población: | CACERES | Porcentaje de Pesados (%) | | |
| Días Aforados: | 28 | 1201 | 1046 | 132 |
| | | 3,5 | 3,7 | 11,4 |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|---------------------------------------|--------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 304 | 0 | 6 |
| 2. COCHES | 12932 | 0 | 34 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 0 | 0 | 0 |
| 4. CAMIONETAS | 560 | 38 | 0 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 10 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 13806 | 38 | 40 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 255 | 6 | 0 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 102 | 0 | 9 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 9 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 13 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 206 | 0 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 585 | 6 | 9 |
| TOTAL | 14391 | 44 | 49 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,11 | 1,21 | 1,11 | 2,77 | 2,26 | 2,74 | 1,12 | 1,08 | 1,12 | 0,93 | 0,85 | 0,93 |
| FEBRERO | 1,04 | 1,13 | 1,04 | 2,65 | 2,52 | 2,64 | 1,14 | 1,08 | 1,14 | 0,94 | 0,85 | 0,94 |
| MARZO | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 2,67 | 2,22 | 2,65 | 1,13 | 1,08 | 1,13 | 0,92 | 0,84 | 0,92 |
| ABRIL | 0,94 | 0,94 | 0,94 | 2,68 | 2,32 | 2,66 | 1,17 | 1,09 | 1,17 | 0,94 | 0,80 | 0,94 |
| MAYO | 0,93 | 0,95 | 0,93 | 2,63 | 2,25 | 2,61 | 1,15 | 1,09 | 1,15 | 0,92 | 0,82 | 0,92 |
| JUNIO | 0,95 | 0,92 | 0,95 | 2,63 | 2,52 | 2,62 | 1,19 | 1,08 | 1,18 | 0,94 | 0,84 | 0,94 |
| JULIO | 1,00 | 1,01 | 1,00 | 2,59 | 2,41 | 2,58 | 1,24 | 1,12 | 1,23 | 0,91 | 0,79 | 0,91 |
| AGOSTO | 1,08 | 1,02 | 1,07 | 2,60 | 2,52 | 2,59 | 1,26 | 1,12 | 1,25 | 0,95 | 0,85 | 0,95 |
| SEPTIEMBRE | 0,94 | 0,98 | 0,95 | 2,62 | 2,24 | 2,60 | 1,18 | 1,10 | 1,18 | 0,90 | 0,82 | 0,89 |
| OCTUBRE | 0,98 | 0,98 | 0,98 | 2,65 | 2,42 | 2,64 | 1,16 | 1,09 | 1,16 | 0,95 | 0,88 | 0,95 |
| NOVIEMBRE | 0,98 | 0,83 | 0,97 | 2,65 | 2,27 | 2,63 | 1,13 | 1,10 | 1,13 | 0,95 | 0,87 | 0,95 |
| DICIEMBRE | 1,02 | 0,95 | 1,01 | 2,62 | 2,30 | 2,61 | 1,16 | 1,10 | 1,16 | 0,93 | 0,81 | 0,93 |
| TOTAL | 1,00 | 0,99 | 1,00 | 2,65 | 2,35 | 2,63 | 1,17 | 1,09 | 1,17 | 0,94 | 0,84 | 0,93 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

Calzada 1
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 788 VEH / HORA PESADOS: 3.93% V_{Lig} = 67,31 KM / H (1)
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 81,2 Km / h

Calzada 2
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 80,53 Km / h
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 725 VEH / HORA PESADOS: 3.31% V_{Lig} = 68,87 KM / H (1)

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN CC-70-2 2017

| | | | | | |
|----------------|------------------|-------------------------------------|----------|----------|-----|
| Vía: | N-630 PK: 562,73 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 | |
| Calzada: | 1 | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 529 | 408 | 257 |
| Población: | CACERES | Porcentaje de Pesados (%) | 1,5 | 0,9 | 7,4 |
| Días Aforados: | 15 | | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|-------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 56 | 0 | 1 |
| 2. COCHES | 2326 | 0 | 6 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 0 | 0 | 0 |
| 4. CAMIONETAS | 108 | 7 | 0 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 2 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 2492 | 7 | 7 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 85 | 2 | 0 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 34 | 0 | 3 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 3 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 4 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 38 | 0 | 0 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 164 | 2 | 3 |
| TOTAL | 2656 | 9 | 10 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,12 | 1,14 | 1,12 | 2,50 | 2,14 | 2,47 | 1,01 | 1,02 | 1,02 | 0,93 | 0,87 | 0,93 |
| FEBRERO | 1,06 | 1,06 | 1,06 | 2,31 | 1,99 | 2,29 | 1,03 | 1,03 | 1,03 | 0,91 | 0,82 | 0,91 |
| MARZO | 1,00 | 0,92 | 0,99 | 2,50 | 2,04 | 2,46 | 1,01 | 1,03 | 1,01 | 0,96 | 0,84 | 0,95 |
| ABRIL | 0,94 | 0,86 | 0,94 | 2,26 | 2,21 | 2,25 | 1,03 | 1,03 | 1,03 | 0,95 | 0,77 | 0,94 |
| MAYO | 0,94 | 0,97 | 0,94 | 2,26 | 2,17 | 2,26 | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 0,95 | 0,82 | 0,94 |
| JUNIO | 0,96 | 0,99 | 0,96 | 2,18 | 2,06 | 2,18 | 1,03 | 1,01 | 1,03 | 0,94 | 0,85 | 0,93 |
| JULIO | 0,99 | 1,14 | 1,00 | 2,30 | 2,08 | 2,28 | 1,06 | 1,06 | 1,06 | 0,95 | 0,80 | 0,94 |
| AGOSTO | 0,98 | 1,19 | 0,99 | 1,93 | 2,02 | 1,94 | 1,04 | 1,00 | 1,04 | 0,96 | 0,83 | 0,95 |
| SEPTIEMBRE | 0,99 | 1,09 | 1,00 | 2,63 | 2,17 | 2,60 | 1,03 | 1,05 | 1,03 | 0,94 | 0,80 | 0,93 |
| OCTUBRE | 0,96 | 1,10 | 0,97 | 2,24 | 2,19 | 2,24 | 1,03 | 1,02 | 1,03 | 0,93 | 0,82 | 0,92 |
| NOVIEMBRE | 1,03 | 0,88 | 1,02 | 2,33 | 2,12 | 2,32 | 1,03 | 1,02 | 1,03 | 0,94 | 0,84 | 0,93 |
| DICIEMBRE | 1,06 | 0,81 | 1,03 | 2,19 | 2,15 | 2,18 | 1,03 | 1,04 | 1,03 | 0,92 | 0,76 | 0,90 |
| TOTAL | 1,00 | 1,01 | 1,00 | 2,30 | 2,11 | 2,29 | 1,03 | 1,03 | 1,03 | 0,94 | 0,84 | 0,94 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 106,61 Km / h
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 282 VEH / HORA PESADOS: 4.61% VLig = 86,97 KM / H (1)
 INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 2) 178 "" 2.25% "" 85,4

INTENSIDAD MÁX. TEÓRICA CALZADA 341 (2)
 INTENSIDAD MÁX. TEÓRICA CARRIL 215 (2)

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
 (1) Cuando las horas de alteración de tráfico son debidas a la congestión la intensidad máxima teórica coincide con la capacidad
 (2) Para obtener la Int. Teórica Máxima (sobre Int. de 15') se ha hecho una correlación en todas las estaciones permanentes estudiando el comportamiento de las intensidades con las dos unidades de toma de datos (15' y 60') aplicando los datos resultantes a las intensidades obtenidas con los aforos de 60'

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN CC-106-1 2017

| | | | | | |
|----------------|-----------------|-------------------------------------|----------|----------|------|
| Vía: | A-66 PK: 546,15 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 | |
| Calzada: | Total | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 1350 | 1077 | 648 |
| Población: | CACERES | Porcentaje de Pesados (%) | 8,2 | 10,2 | 16,4 |
| Días Aforados: | 78 | | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|--------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 277 | 0 | 43 |
| 2. COCHES | 7652 | 0 | 416 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 53 | 0 | 41 |
| 4. CAMIONETAS | 312 | 3 | 7 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 8294 | 3 | 507 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 353 | 19 | 7 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 1741 | 60 | 274 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 106 | 1 | 13 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 14 | 0 | 3 |
| 10. AUTOBUSES | 66 | 0 | 8 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 2280 | 80 | 305 |
| TOTAL | 10574 | 83 | 812 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,39 | 1,06 | 1,29 | 2,69 | 2,57 | 2,66 | 1,09 | 1,15 | 1,10 | 1,11 | 0,83 | 1,02 |
| FEBRERO | 1,09 | 1,01 | 1,07 | 2,63 | 2,48 | 2,59 | 1,07 | 1,15 | 1,09 | 1,07 | 0,85 | 1,01 |
| MARZO | 1,24 | 0,91 | 1,14 | 2,61 | 2,51 | 2,58 | 1,10 | 1,16 | 1,12 | 1,02 | 0,88 | 0,97 |
| ABRIL | 0,93 | 0,93 | 0,93 | 2,51 | 2,47 | 2,50 | 1,08 | 1,16 | 1,10 | 1,07 | 0,81 | 1,00 |
| MAYO | 1,16 | 0,85 | 1,07 | 2,59 | 2,60 | 2,59 | 1,11 | 1,16 | 1,12 | 1,02 | 0,88 | 0,98 |
| JUNIO | 0,89 | 0,98 | 0,91 | 2,51 | 2,53 | 2,52 | 1,09 | 1,14 | 1,10 | 1,07 | 0,86 | 1,02 |
| JULIO | 0,82 | 1,00 | 0,86 | 2,32 | 2,57 | 2,36 | 1,11 | 1,16 | 1,12 | 1,09 | 0,83 | 1,04 |
| AGOSTO | 0,58 | 1,20 | 0,66 | 2,27 | 2,51 | 2,29 | 1,09 | 1,14 | 1,10 | 1,05 | 0,86 | 1,02 |
| SEPTIEMBRE | 0,94 | 1,05 | 0,97 | 2,48 | 2,47 | 2,48 | 1,11 | 1,14 | 1,12 | 1,06 | 0,84 | 1,01 |
| OCTUBRE | 0,95 | 1,00 | 0,97 | 2,54 | 2,63 | 2,56 | 1,08 | 1,13 | 1,09 | 1,07 | 0,83 | 1,01 |
| NOVIEMBRE | 1,19 | 1,08 | 1,16 | 2,53 | 2,56 | 2,54 | 1,08 | 1,14 | 1,10 | 1,03 | 0,86 | 0,98 |
| DICIEMBRE | 1,03 | 1,05 | 1,04 | 2,47 | 2,54 | 2,48 | 1,07 | 1,14 | 1,08 | 1,12 | 0,79 | 1,02 |
| TOTAL | 1,02 | 1,01 | 1,00 | 2,51 | 2,54 | 2,51 | 1,09 | 1,15 | 1,10 | 1,06 | 0,85 | 1,00 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

Calzada 1
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 868 VEH / HORA PESADOS: 8.76% VLig = 129,06 KM / H (1)
 VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 134,34 Km / h

Calzada 2
 VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 137,19 Km / h
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 896 VEH / HORA PESADOS: 4.24% VLig = 126,52 KM / H (1)

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
 (1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD
 En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN CC-106-1 2017

| | | | | | | |
|----------------|---------|-----|--------|---------|----------|----------|
| Vía: | A-66 | PK: | 546,15 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | | | 1350 | 1077 | 648 |
| Población: | CACERES | | | 8,2 | 10,2 | 16,4 |
| Días Aforados: | 78 | | | | | |

| | | | |
|-------------------------------------|------|------|------|
| Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 1350 | 1077 | 648 |
| Porcentaje de Pesados (%) | 8,2 | 10,2 | 16,4 |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCÍAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|-------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 277 | 0 | 43 |
| 2. COCHES | 7652 | 0 | 416 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 53 | 0 | 41 |
| 4. CAMIONETAS | 312 | 3 | 7 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 8294 | 3 | 507 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 353 | 19 | 7 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 1741 | 60 | 274 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 106 | 1 | 13 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 14 | 0 | 3 |
| 10. AUTOBUSES | 66 | 0 | 8 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 2280 | 80 | 305 |
| TOTAL | 10574 | 83 | 812 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|------------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,39 | 1,06 | 1,29 | 2,69 | 2,57 | 2,66 | 1,09 | 1,15 | 1,10 | 1,11 | 0,83 | 1,02 |
| FEBRERO | 1,09 | 1,01 | 1,07 | 2,63 | 2,48 | 2,59 | 1,07 | 1,15 | 1,09 | 1,07 | 0,85 | 1,01 |
| MARZO | 1,24 | 0,91 | 1,14 | 2,61 | 2,51 | 2,58 | 1,10 | 1,16 | 1,12 | 1,02 | 0,88 | 0,97 |
| ABRIL | 0,93 | 0,93 | 0,93 | 2,51 | 2,47 | 2,50 | 1,08 | 1,16 | 1,10 | 1,07 | 0,81 | 1,00 |
| MAYO | 1,16 | 0,85 | 1,07 | 2,59 | 2,60 | 2,59 | 1,11 | 1,16 | 1,12 | 1,02 | 0,88 | 0,98 |
| JUNIO | 0,89 | 0,98 | 0,91 | 2,51 | 2,53 | 2,52 | 1,09 | 1,14 | 1,10 | 1,07 | 0,86 | 1,02 |
| JULIO | 0,82 | 1,00 | 0,86 | 2,32 | 2,57 | 2,36 | 1,11 | 1,16 | 1,12 | 1,09 | 0,83 | 1,04 |
| AGOSTO | 0,58 | 1,20 | 0,66 | 2,27 | 2,51 | 2,29 | 1,09 | 1,14 | 1,10 | 1,05 | 0,86 | 1,02 |
| SEPTIEMBRE | 0,94 | 1,05 | 0,97 | 2,48 | 2,47 | 2,48 | 1,11 | 1,14 | 1,12 | 1,06 | 0,84 | 1,01 |
| OCTUBRE | 0,95 | 1,00 | 0,97 | 2,54 | 2,63 | 2,56 | 1,08 | 1,13 | 1,09 | 1,07 | 0,83 | 1,01 |
| NOVIEMBRE | 1,19 | 1,08 | 1,16 | 2,53 | 2,56 | 2,54 | 1,08 | 1,14 | 1,10 | 1,03 | 0,86 | 0,98 |
| DICIEMBRE | 1,03 | 1,05 | 1,04 | 2,47 | 2,54 | 2,48 | 1,07 | 1,14 | 1,08 | 1,12 | 0,79 | 1,02 |
| TOTAL | 1,02 | 1,01 | 1,00 | 2,51 | 2,54 | 2,51 | 1,09 | 1,15 | 1,10 | 1,06 | 0,85 | 1,00 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

Calzada 1
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 868 VEH / HORA PESADOS: 8.76% VLig = 129,06 KM / H (1)
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 134,34 Km / h

Calzada 2
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 137,19 Km / h
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 896 VEH / HORA PESADOS: 4.24% VLig = 126,52 KM / H (1)

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene carácter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN CC-107-2 2017

| | | | | | | |
|----------------|---------|-----|--------|---------|----------|----------|
| Vía: | A-66 | PK: | 552,62 | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | | | 1321 | 959 | 274 |
| Población: | CACERES | | | 12 | 12,4 | 12,8 |
| Días Aforados: | 34 | | | | | |

| | | | |
|-------------------------------------|------|------|------|
| Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 1321 | 959 | 274 |
| Porcentaje de Pesados (%) | 12 | 12,4 | 12,8 |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCÍAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|-------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 149 | 0 | 0 |
| 2. COCHES | 8929 | 0 | 119 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 84 | 0 | 43 |
| 4. CAMIONETAS | 398 | 3 | 6 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 9560 | 3 | 168 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 463 | 10 | 47 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 1591 | 42 | 121 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 53 | 0 | 4 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 12 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 59 | 0 | 6 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 2178 | 52 | 178 |
| TOTAL | 11738 | 55 | 346 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|------------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,28 | 1,09 | 1,24 | 2,60 | 2,50 | 2,58 | 1,07 | 1,14 | 1,08 | 0,96 | 0,85 | 0,93 |
| FEBRERO | 1,21 | 0,88 | 1,12 | 2,65 | 2,52 | 2,62 | 1,11 | 1,17 | 1,12 | 0,97 | 0,85 | 0,94 |
| MARZO | 1,17 | 0,97 | 1,12 | 2,59 | 2,46 | 2,56 | 1,07 | 1,15 | 1,09 | 0,98 | 0,88 | 0,95 |
| ABRIL | 0,96 | 0,96 | 0,96 | 2,49 | 2,58 | 2,51 | 1,10 | 1,18 | 1,11 | 0,98 | 0,83 | 0,95 |
| MAYO | 1,04 | 0,93 | 1,01 | 2,58 | 2,54 | 2,57 | 1,09 | 1,15 | 1,10 | 0,98 | 0,89 | 0,96 |
| JUNIO | 0,95 | 0,98 | 0,96 | 2,51 | 2,52 | 2,51 | 1,09 | 1,14 | 1,10 | 0,96 | 0,86 | 0,94 |
| JULIO | 0,84 | 1,06 | 0,88 | 2,29 | 2,53 | 2,32 | 1,10 | 1,15 | 1,10 | 1,09 | 0,84 | 1,04 |
| AGOSTO | 0,69 | 1,03 | 0,74 | 2,30 | 2,59 | 2,33 | 1,11 | 1,16 | 1,12 | 1,01 | 0,88 | 0,99 |
| SEPTIEMBRE | 0,98 | 1,04 | 0,99 | 2,46 | 2,42 | 2,45 | 1,08 | 1,13 | 1,09 | 0,99 | 0,85 | 0,96 |
| OCTUBRE | 1,10 | 0,87 | 1,04 | 2,58 | 2,63 | 2,59 | 1,10 | 1,15 | 1,11 | 0,98 | 0,84 | 0,95 |
| NOVIEMBRE | 1,12 | 1,03 | 1,10 | 2,48 | 2,54 | 2,49 | 1,07 | 1,12 | 1,08 | 0,97 | 0,88 | 0,95 |
| DICIEMBRE | 1,06 | 1,25 | 1,10 | 2,45 | 2,53 | 2,46 | 1,10 | 1,16 | 1,11 | 0,90 | 0,73 | 0,87 |
| TOTAL | 1,03 | 1,01 | 1,02 | 2,50 | 2,53 | 2,50 | 1,09 | 1,15 | 1,10 | 0,99 | 0,86 | 0,96 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

Calzada 1
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 1188 VEH / HORA PESADOS: 8.92% VLig = 123,98 KM / H (1)
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 129,2 Km / h

Calzada 2
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 132,21 Km / h
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 1124 VEH / HORA PESADOS: 6.49% VLig = 124,77 KM / H (1)

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene carácter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN CC-108-2 2017

| | | | | | | | |
|----------------|---------|-----|--------|-------------------------------------|---------|----------|----------|
| Vía: | A-66 | PK: | 562,84 | | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | | | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 967 | 764 | 205 |
| Población: | CACERES | | | Porcentaje de Pesados (%) | 11,3 | 15,8 | 36,1 |
| Días Aforados: | 32 | | | | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|---------------------------------------|--------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 134 | 0 | 0 |
| 2. COCHES | 8454 | 0 | 125 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 108 | 0 | 44 |
| 4. CAMIONETAS | 440 | 6 | 6 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 9136 | 6 | 175 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 471 | 22 | 4 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 1256 | 45 | 66 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 56 | 3 | 3 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 17 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 92 | 0 | 8 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 1892 | 70 | 81 |
| TOTAL | 11028 | 76 | 256 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,32 | 1,02 | 1,25 | 3,87 | 2,73 | 3,58 | 1,03 | 1,12 | 1,05 | 0,97 | 0,85 | 0,94 |
| FEBRERO | 1,16 | 0,99 | 1,12 | 3,36 | 2,37 | 3,12 | 1,01 | 1,14 | 1,04 | 0,95 | 0,86 | 0,93 |
| MARZO | 1,27 | 0,91 | 1,19 | 3,91 | 2,52 | 3,49 | 1,04 | 1,14 | 1,06 | 0,98 | 0,87 | 0,95 |
| ABRIL | 0,98 | 0,91 | 0,96 | 3,38 | 2,43 | 3,18 | 1,01 | 1,15 | 1,03 | 0,97 | 0,84 | 0,94 |
| MAYO | 1,00 | 0,86 | 0,97 | 3,16 | 2,67 | 3,06 | 1,01 | 1,12 | 1,03 | 0,98 | 0,87 | 0,95 |
| JUNIO | 0,94 | 0,95 | 0,95 | 3,25 | 2,50 | 3,10 | 1,04 | 1,14 | 1,05 | 0,96 | 0,86 | 0,94 |
| JULIO | 0,83 | 1,00 | 0,86 | 4,14 | 2,60 | 3,86 | 1,02 | 1,13 | 1,03 | 1,08 | 0,83 | 1,04 |
| AGOSTO | 0,72 | 1,13 | 0,78 | 2,96 | 2,53 | 2,91 | 1,03 | 1,12 | 1,04 | 1,03 | 0,90 | 1,02 |
| SEPTIEMBRE | 0,88 | 1,15 | 0,92 | 2,94 | 2,56 | 2,89 | 1,02 | 1,14 | 1,04 | 1,00 | 0,84 | 0,97 |
| OCTUBRE | 1,01 | 0,97 | 1,00 | 2,89 | 2,64 | 2,84 | 1,01 | 1,11 | 1,02 | 0,98 | 0,88 | 0,96 |
| NOVIEMBRE | 1,17 | 1,06 | 1,15 | 3,22 | 2,53 | 3,07 | 1,02 | 1,12 | 1,04 | 0,99 | 0,86 | 0,96 |
| DICIEMBRE | 1,09 | 1,02 | 1,07 | 2,93 | 2,51 | 2,85 | 1,02 | 1,11 | 1,04 | 0,96 | 0,85 | 0,94 |
| TOTAL | 1,03 | 1,00 | 1,02 | 3,33 | 2,55 | 3,16 | 1,02 | 1,13 | 1,04 | 0,99 | 0,87 | 0,97 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

Calzada 1
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 639 VEH / HORA PESADOS: 9.23% VLig = 126,37 KM / H (1)
 VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 130,55 Km / h

Calzada 2
 VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 129,72 Km / h
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 789 VEH / HORA PESADOS: 3.68% VLig = 123,19 KM / H (1)

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
 (1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

En autovía la hora 30, 100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN CC-109-2 2017

| | | | | | | | |
|----------------|---------|-----|--------|-------------------------------------|---------|----------|----------|
| Vía: | A-66 | PK: | 572,80 | | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Calzada: | Total | | | Intensidad Horaria Total (veh/hora) | 1125 | 867 | 289 |
| Población: | CACERES | | | Porcentaje de Pesados (%) | 9,7 | 11,2 | 12,2 |
| Días Aforados: | 34 | | | | | | |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCIAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|---------------------------------------|--------------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 122 | 0 | 14 |
| 2. COCHES | 8595 | 0 | 154 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 102 | 0 | 44 |
| 4. CAMIONETAS | 385 | 0 | 39 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 1 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 9205 | 0 | 251 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 335 | 12 | 3 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 1307 | 60 | 89 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 40 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 10 | 0 | 1 |
| 10. AUTOBUSES | 58 | 0 | 6 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 1750 | 72 | 99 |
| TOTAL | 10955 | 72 | 350 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 1,28 | 1,08 | 1,24 | 2,60 | 2,50 | 2,58 | 1,07 | 1,13 | 1,08 | 0,96 | 0,85 | 0,94 |
| FEBRERO | 1,20 | 0,90 | 1,13 | 2,67 | 2,54 | 2,64 | 1,10 | 1,17 | 1,11 | 0,95 | 0,86 | 0,93 |
| MARZO | 1,17 | 0,96 | 1,12 | 2,59 | 2,46 | 2,57 | 1,07 | 1,15 | 1,08 | 0,98 | 0,88 | 0,96 |
| ABRIL | 1,02 | 0,85 | 0,98 | 2,56 | 2,51 | 2,55 | 1,09 | 1,17 | 1,11 | 1,03 | 0,85 | 0,99 |
| MAYO | 1,03 | 0,92 | 1,01 | 2,58 | 2,54 | 2,57 | 1,09 | 1,15 | 1,10 | 0,98 | 0,89 | 0,96 |
| JUNIO | 0,95 | 0,97 | 0,96 | 2,51 | 2,53 | 2,51 | 1,09 | 1,14 | 1,09 | 0,96 | 0,86 | 0,94 |
| JULIO | 0,84 | 1,05 | 0,87 | 2,29 | 2,54 | 2,31 | 1,10 | 1,15 | 1,10 | 1,09 | 0,84 | 1,05 |
| AGOSTO | 0,72 | 1,07 | 0,77 | 2,25 | 2,55 | 2,28 | 1,11 | 1,15 | 1,12 | 1,03 | 0,86 | 1,01 |
| SEPTIEMBRE | 0,98 | 1,03 | 0,99 | 2,46 | 2,42 | 2,45 | 1,08 | 1,13 | 1,09 | 0,99 | 0,85 | 0,96 |
| OCTUBRE | 1,01 | 0,96 | 1,00 | 2,57 | 2,69 | 2,59 | 1,10 | 1,14 | 1,11 | 0,98 | 0,87 | 0,96 |
| NOVIEMBRE | 1,12 | 1,02 | 1,10 | 2,48 | 2,54 | 2,49 | 1,07 | 1,12 | 1,08 | 0,97 | 0,88 | 0,96 |
| DICIEMBRE | 1,01 | 1,27 | 1,05 | 2,45 | 2,54 | 2,46 | 1,10 | 1,16 | 1,11 | 0,90 | 0,74 | 0,87 |
| TOTAL | 1,03 | 1,01 | 1,02 | 2,50 | 2,53 | 2,50 | 1,09 | 1,15 | 1,10 | 0,99 | 0,87 | 0,97 |

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'

Calzada 1
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 844 VEH / HORA PESADOS: 7.82% VLig = 126,33 KM / H (1)
 VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 133,9 Km / h

Calzada 2
 VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 134,92 Km / h
 INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 901 VEH / HORA PESADOS: 5.22% VLig = 127,23 KM / H (1)

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)
 (1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

En autovía la hora 30, 100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.

APÉNDICE Nº 3. DATOS ESTACIÓN PERMANENTE E-7-0

| Calzada 1+2 | | IMD Definitivo | Num Días | Nº Días Validos | Nº Días Validos 84 | Afin | Calzada 1 | Afin | Calzada 2 |
|---------------|--|----------------|------------|-----------------|--------------------|-------|--------------|-------|--------------|
| Motos: | | 121 | 272 | 70 | 70 | | 59 | | 62 |
| Ligeros: | | 8.132 | 272 | 70 | 70 | E-7-0 | 4.055 | E-7-0 | 4.077 |
| Pesados: | | 332 | 272 | 70 | 70 | E-7-0 | 163 | E-7-0 | 169 |
| Total: | | 8.464 | 272 | 70 | 70 | | 4.218 | | 4.246 |

| Ligeros | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ENERO | | 7714 | 7540 | 7807 | 7776 | 8895 | 6247 | 5970 | 7293 |
| FEBRERO | | 8247 | 7898 | 8210 | 8163 | 9494 | 6482 | 6893 | 7912 |
| MARZO | | 8119 | 8139 | 8415 | 8420 | 9820 | 7025 | 7024 | 8210 |
| ABRIL | | 8828 | 8853 | 9343 | 8738 | 10492 | 7715 | 7633 | 8630 |
| MAYO | | 8820 | 8553 | 8697 | 8500 | 9343 | 6872 | 7748 | 8394 |
| JUNIO | | 8897 | 8651 | 9124 | 8990 | 9988 | 6908 | 7396 | 8626 |
| JULIO | | 8436 | 8256 | 8683 | 8433 | 8946 | 6522 | 6893 | 7952 |
| AGOSTO | | 7733 | 7695 | 8599 | 7977 | 8582 | 6498 | 6661 | 7684 |
| SEPTIEMBRE | | 8708 **** | 8350 **** | 8656 **** | 8570 **** | 10212 **** | 6781 **** | 7584 **** | 8415 |
| OCTUBRE | | 8712 **** | 8452 **** | 8670 **** | 8672 **** | 10190 **** | 7094 **** | 7728 **** | 8452 |
| NOVIEMBRE | | 8237 | 8145 | 8435 | 8589 | 10356 | 7472 | 7570 | 8379 |
| DICIEMBRE | | 8449 | 8228 | 8037 | 8533 | 9475 | 7623 | 5631 | 7663 |
| TOTAL | | 8408 | 8227 | 8567 | 8446 | 9670 | 6954 | 6971 | 8132 |

| Pesados | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| ENERO | | 322 | 350 | 358 | 328 | 334 | 187 | 124 | 277 |
| FEBRERO | | 332 | 365 | 368 | 346 | 364 | 195 | 132 | 300 |
| MARZO | | 304 | 406 | 418 | 390 | 389 | 184 | 121 | 324 |
| ABRIL | | 395 | 434 | 466 | 384 | 463 | 204 | 131 | 330 |
| MAYO | | 352 | 433 | 438 | 433 | 385 | 182 | 129 | 343 |
| JUNIO | | 409 | 454 | 468 | 430 | 412 | 198 | 144 | 363 |
| JULIO | | 404 | 419 | 411 | 408 | 415 | 166 | 109 | 323 |
| AGOSTO | | 332 | 410 | 431 | 392 | 393 | 162 | 136 | 322 |
| SEPTIEMBRE | | 393 **** | 409 **** | 420 **** | 395 **** | 404 **** | 211 **** | 136 **** | 336 |
| OCTUBRE | | 380 **** | 414 **** | 419 **** | 430 **** | 410 **** | 251 **** | 235 **** | 355 |
| NOVIEMBRE | | 481 | 448 | 489 | 474 | 442 | 262 | 216 | 398 |
| DICIEMBRE | | 479 | 408 | 384 | 416 | 424 | 223 | 136 | 316 |
| TOTAL | | 379 | 411 | 424 | 403 | 403 | 202 | 147 | 332 |

| Total | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| ENERO | | 8036 | 7890 | 8165 | 8104 | 9229 | 6434 | 6094 | 7571 |
| FEBRERO | | 8579 | 8263 | 8578 | 8509 | 9858 | 6677 | 7025 | 8213 |
| MARZO | | 8423 | 8545 | 8833 | 8810 | 10209 | 7209 | 7145 | 8534 |
| ABRIL | | 9223 | 9287 | 9809 | 9122 | 10955 | 7919 | 7764 | 8960 |
| MAYO | | 9172 | 8986 | 9135 | 8933 | 9728 | 7054 | 7877 | 8737 |
| JUNIO | | 9306 | 9105 | 9592 | 9420 | 10400 | 7106 | 7540 | 8990 |
| JULIO | | 8840 | 8675 | 9094 | 8841 | 9361 | 6688 | 7002 | 8275 |
| AGOSTO | | 8065 | 8105 | 9030 | 8369 | 8975 | 6660 | 6797 | 8006 |
| SEPTIEMBRE | | 9101 | 8759 | 9076 | 8965 | 10616 | 6992 | 7720 | 8751 |
| OCTUBRE | | 9092 | 8866 | 9089 | 9102 | 10600 | 7345 | 7963 | 8807 |
| NOVIEMBRE | | 8718 | 8593 | 8924 | 9063 | 10798 | 7734 | 7786 | 8777 |
| DICIEMBRE | | 8928 | 8636 | 8421 | 8949 | 9899 | 7846 | 5767 | 7979 |
| TOTAL | | 8787 | 8639 | 8991 | 8849 | 10073 | 7156 | 7119 | 8464 |

* => Dato Estimado; Dato original eliminado ** => Dato Estimado; *** => Dato Estimado en Pesados; **** => Dato Estimado en una calzada;

 **MINISTERIO DE FOMENTO**
SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO **AÑO: 2017**
Estacion: E-7-0 **Via: CC-23** **PK: 42,2** **tipo: Autovía**
Provincia: CACERES

| Calzada 1 | IMD Definitivo | Num Días | Nº Días Validos | Nº Días Validos 84 | Afin |
|---------------|----------------|------------|-----------------|--------------------|-------|
| Motos: | 59 | 272 | 70 | 70 | |
| Ligeros: | 4.055 | 272 | 70 | 70 | E-7-0 |
| Pesados: | 163 | 272 | 70 | 70 | E-7-0 |
| Total: | 4.218 | 272 | 70 | 70 | |

| Ligeros | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ENERO | | 3822 | 3773 | 3879 | 3872 | 4385 | 3056 | 3038 | 3632 |
| FEBRERO | | 4166 | 4045 | 4082 | 4033 | 4641 | 3161 | 3510 | 3948 |
| MARZO | | 4068 | 4078 | 4193 | 4181 | 4883 | 3460 | 3491 | 4086 |
| ABRIL | | 4439 | 4452 | 4714 | 4349 | 5166 | 3820 | 3800 | 4307 |
| MAYO | | 4401 | 4193 | 4329 | 4225 | 4733 | 3457 | 3754 | 4171 |
| JUNIO | | 4465 | 4332 | 4550 | 4465 | 4875 | 3254 | 3897 | 4290 |
| JULIO | | 4267 | 4112 | 4358 | 4197 | 4386 | 3142 | 3566 | 3971 |
| AGOSTO | | 3894 | 3873 | 4319 | 3964 | 4198 | 3189 | 3639 | 3878 |
| SEPTIEMBRE | | 4381 ** | 4164 ** | 4353 ** | 4266 ** | 4970 ** | 3305 ** | 3968 ** | 4197 |
| OCTUBRE | | 4358 ** | 4210 ** | 4314 ** | 4318 ** | 4983 ** | 3495 ** | 3962 ** | 4217 |
| NOVIEMBRE | | 4124 | 4103 | 4169 | 4241 | 5026 | 3672 | 3922 | 4173 |
| DICIEMBRE | | 4229 | 4066 | 3995 | 4239 | 4683 | 3809 | 2789 | 3806 |
| TOTAL | | 4217 | 4113 | 4277 | 4195 | 4753 | 3411 | 3561 | 4055 |

| Pesados | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|
| ENERO | | 159 | 173 | 168 | 164 | 168 | 89 | 63 | 136 |
| FEBRERO | | 155 | 179 | 180 | 176 | 181 | 93 | 69 | 148 |
| MARZO | | 148 | 199 | 201 | 193 | 190 | 92 | 56 | 158 |
| ABRIL | | 189 | 211 | 230 | 190 | 226 | 101 | 63 | 161 |
| MAYO | | 162 | 216 | 222 | 214 | 189 | 94 | 58 | 168 |
| JUNIO | | 193 | 231 | 234 | 210 | 207 | 94 | 71 | 179 |
| JULIO | | 190 | 203 | 203 | 196 | 211 | 82 | 55 | 158 |
| AGOSTO | | 150 | 194 | 210 | 184 | 195 | 81 | 76 | 156 |
| SEPTIEMBRE | | 181 ** | 205 ** | 201 ** | 196 ** | 207 ** | 92 ** | 68 ** | 163 |
| OCTUBRE | | 182 ** | 207 ** | 210 ** | 213 ** | 200 ** | 121 ** | 117 ** | 175 |
| NOVIEMBRE | | 238 | 214 | 245 | 243 | 222 | 134 | 106 | 199 |
| DICIEMBRE | | 232 | 210 | 196 | 220 | 212 | 110 | 61 | 158 |
| TOTAL | | 180 | 203 | 209 | 200 | 201 | 98 | 72 | 163 |

| Total | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ENERO | | 3981 | 3946 | 4047 | 4036 | 4553 | 3145 | 3101 | 3768 |
| FEBRERO | | 4321 | 4224 | 4262 | 4209 | 4822 | 3254 | 3579 | 4096 |
| MARZO | | 4216 | 4277 | 4394 | 4374 | 5073 | 3552 | 3547 | 4244 |
| ABRIL | | 4628 | 4663 | 4944 | 4539 | 5392 | 3921 | 3863 | 4469 |
| MAYO | | 4563 | 4409 | 4551 | 4439 | 4922 | 3551 | 3812 | 4339 |
| JUNIO | | 4658 | 4563 | 4784 | 4675 | 5082 | 3348 | 3968 | 4469 |
| JULIO | | 4457 | 4315 | 4561 | 4393 | 4597 | 3224 | 3621 | 4128 |
| AGOSTO | | 4044 | 4067 | 4529 | 4148 | 4393 | 3270 | 3715 | 4034 |
| SEPTIEMBRE | | 4562 ** | 4369 ** | 4554 ** | 4462 ** | 5177 ** | 3397 ** | 4036 ** | 4360 |
| OCTUBRE | | 4540 ** | 4417 ** | 4524 ** | 4531 ** | 5183 ** | 3616 ** | 4079 ** | 4392 |
| NOVIEMBRE | | 4362 | 4317 | 4414 | 4484 | 5248 | 3806 | 4028 | 4372 |
| DICIEMBRE | | 4461 | 4276 | 4191 | 4459 | 4895 | 3919 | 2850 | 3964 |
| TOTAL | | 4397 | 4317 | 4486 | 4395 | 4954 | 3509 | 3634 | 4218 |

* => Dato Estimado; Dato original eliminado ** => Dato Estimado; *** => Dato Estimado en Pesados; **** => Dato Estimado en una calzada;

 **MINISTERIO DE FOMENTO**
SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANEACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO **AÑO: 2017**
Estacion: **E-7-0** Via: **CC-23** PK: **42,2** tipo: **Autovía**
Provincia: **CACERES**

| Calzada 2 | IMD Definitivo | Num Días | Nº Días Validos | Nº Días Validos 84 | Afin |
|---------------|----------------|------------|-----------------|--------------------|-------|
| Motos: | 62 | 273 | 70 | 70 | |
| Ligeros: | 4.077 | 273 | 70 | 70 | E-7-0 |
| Pesados: | 169 | 273 | 70 | 70 | E-7-0 |
| Total: | 4.246 | 273 | 70 | 70 | |

| Ligeros | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ENERO | | 3892 | 3767 | 3928 | 3904 | 4510 | 3191 | 2932 | 3662 |
| FEBRERO | | 4081 | 3853 | 4128 | 4130 | 4853 | 3321 | 3383 | 3964 |
| MARZO | | 4051 | 4061 | 4222 | 4239 | 4937 | 3565 | 3533 | 4124 |
| ABRIL | | 4389 | 4401 | 4629 | 4389 | 5326 | 3895 | 3833 | 4323 |
| MAYO | | 4419 | 4360 | 4368 | 4275 | 4610 | 3415 | 3994 | 4223 |
| JUNIO | | 4432 | 4319 | 4574 | 4525 | 5113 | 3654 | 3499 | 4337 |
| JULIO | | 4169 | 4144 | 4325 | 4236 | 4560 | 3380 | 3327 | 3982 |
| AGOSTO | | 3839 | 3822 | 4280 | 4013 | 4384 | 3309 | 3022 | 3806 |
| SEPTIEMBRE | | 4327 ** | 4186 ** | 4303 ** | 4304 ** | 5242 ** | 3476 ** | 3616 ** | 4218 |
| OCTUBRE | | 4354 ** | 4242 ** | 4356 ** | 4354 ** | 5207 ** | 3599 ** | 3766 ** | 4235 |
| NOVIEMBRE | | 4113 | 4042 | 4266 | 4348 | 5330 | 3800 | 3648 | 4206 |
| DICIEMBRE | | 4220 | 4162 | 4042 | 4294 | 4792 | 3814 | 2842 | 3858 |
| TOTAL | | 4191 | 4114 | 4290 | 4251 | 4917 | 3543 | 3410 | 4077 |

| Pesados | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|
| ENERO | | 163 | 177 | 190 | 164 | 166 | 98 | 61 | 141 |
| FEBRERO | | 177 | 186 | 188 | 170 | 183 | 102 | 63 | 153 |
| MARZO | | 156 | 207 | 217 | 197 | 199 | 92 | 65 | 166 |
| ABRIL | | 206 | 223 | 236 | 194 | 237 | 103 | 68 | 169 |
| MAYO | | 190 | 217 | 216 | 219 | 196 | 88 | 71 | 175 |
| JUNIO | | 216 | 223 | 234 | 220 | 205 | 104 | 73 | 184 |
| JULIO | | 214 | 216 | 208 | 212 | 204 | 84 | 54 | 165 |
| AGOSTO | | 182 | 216 | 221 | 208 | 198 | 81 | 60 | 166 |
| SEPTIEMBRE | | 212 ** | 204 ** | 219 ** | 199 ** | 197 ** | 119 ** | 68 ** | 173 |
| OCTUBRE | | 198 ** | 207 ** | 209 ** | 217 ** | 210 ** | 130 ** | 118 ** | 180 |
| NOVIEMBRE | | 243 | 234 | 244 | 231 | 220 | 128 | 110 | 199 |
| DICIEMBRE | | 247 | 198 | 188 | 196 | 212 | 113 | 75 | 158 |
| TOTAL | | 199 | 208 | 215 | 203 | 202 | 104 | 75 | 169 |

| Total | Mes | L | M | X | J | V | S | D | T |
|--------------|-----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ENERO | | 4055 | 3944 | 4118 | 4068 | 4676 | 3289 | 2993 | 3803 |
| FEBRERO | | 4258 | 4039 | 4316 | 4300 | 5036 | 3423 | 3446 | 4117 |
| MARZO | | 4207 | 4268 | 4439 | 4436 | 5136 | 3657 | 3598 | 4290 |
| ABRIL | | 4595 | 4624 | 4865 | 4583 | 5563 | 3998 | 3901 | 4492 |
| MAYO | | 4609 | 4577 | 4584 | 4494 | 4806 | 3503 | 4065 | 4397 |
| JUNIO | | 4648 | 4542 | 4808 | 4745 | 5318 | 3758 | 3572 | 4521 |
| JULIO | | 4383 | 4360 | 4533 | 4448 | 4764 | 3464 | 3381 | 4147 |
| AGOSTO | | 4021 | 4038 | 4501 | 4221 | 4582 | 3390 | 3082 | 3972 |
| SEPTIEMBRE | | 4539 ** | 4390 ** | 4522 ** | 4503 ** | 5439 ** | 3595 ** | 3684 ** | 4391 |
| OCTUBRE | | 4552 ** | 4449 ** | 4565 ** | 4571 ** | 5417 ** | 3729 ** | 3884 ** | 4415 |
| NOVIEMBRE | | 4356 | 4276 | 4510 | 4579 | 5550 | 3928 | 3758 | 4406 |
| DICIEMBRE | | 4467 | 4360 | 4230 | 4490 | 5004 | 3927 | 2917 | 4015 |
| TOTAL | | 4390 | 4322 | 4505 | 4454 | 5119 | 3647 | 3485 | 4246 |

* => Dato Estimado; Dato original eliminado ** => Dato Estimado; *** => Dato Estimado en Pesados; **** => Dato Estimado en una calzada;

| GOBIERNO DE ESPAÑA | | MINISTERIO DE FOMENTO | | SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS | | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS | | INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO <u>2017</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---------|----------------------------------|------|--|------|---------------------------------|------|--|------|--------------------|------|------------------|------|-----------|------|------------------|------|---------------------|------|------------|------|--|------|------|-------|-----------|--|--|--|--|--|
| Estación: E-7-0 | | Tipo de Datos: Validados Mensual | | Dia: Laborables | | Provincia: CACERES | | Tipo: PERMANENTE | | Población: CACERES | | Carretera: CC-23 | | PK: 42,20 | | Núm. Calzadas: 2 | | Conv. Carriles: 2+2 | | Calzada: 1 | | Coeficientes de Variación Horarios (%) | | | | | | | | | |
| Carril | Tipo | L0 | L1 | L2 | L3 | L4 | L5 | L6 | L7 | L8 | L9 | L10 | L11 | L12 | L13 | L14 | L15 | L16 | L17 | L18 | L19 | L20 | L21 | L22 | L23 | IMD aprox | | | | | |
| 1 | Ligeros | 7,80 | 0,77 | 0,73 | 0,69 | 0,87 | 0,42 | 0,38 | 0,33 | 0,29 | 0,28 | 0,26 | 0,21 | 0,19 | 0,16 | 0,18 | 0,24 | 0,22 | 0,18 | 0,19 | 0,20 | 0,28 | 0,37 | 0,41 | 0,44 | 3.934 | | | | | |
| 1 | Pesados | 6,32 | 1,28 | 0,82 | 0,44 | 1,16 | 0,44 | 0,41 | 0,38 | 0,32 | 0,29 | 0,31 | 0,35 | 0,31 | 0,27 | 0,30 | 0,31 | 0,34 | 0,36 | 0,32 | 0,45 | 0,62 | 0,71 | 0,53 | 0,63 | 177 | | | | | |
| 1 | Total | 6,98 | 1,05 | 0,80 | 0,46 | 1,11 | 0,44 | 0,41 | 0,36 | 0,31 | 0,29 | 0,28 | 0,29 | 0,26 | 0,22 | 0,24 | 0,27 | 0,28 | 0,26 | 0,25 | 0,31 | 0,40 | 0,46 | 0,45 | 0,54 | 4.111 | | | | | |
| 2 | Ligeros | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,20 | 0,53 | 0,44 | 0,45 | 0,46 | 0,45 | 0,41 | 0,33 | 0,35 | 0,40 | 0,39 | 0,31 | 0,33 | 0,38 | 0,52 | 0,91 | 1,81 | 2,05 | 288 | | | | | |
| 2 | Pesados | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0 | | | | | |
| 2 | Total | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 13,63 | 3,82 | 2,98 | 2,46 | 3,56 | 4,62 | 4,70 | 3,40 | 2,02 | 2,78 | 1,74 | 1,84 | 2,84 | 2,64 | 2,89 | 4,56 | 4,90 | 19,39 | 288 | | | | | |
| Todos | Ligeros | 8,37 | 0,79 | 0,74 | 0,72 | 0,87 | 0,43 | 0,39 | 0,34 | 0,30 | 0,29 | 0,26 | 0,22 | 0,20 | 0,16 | 0,19 | 0,24 | 0,23 | 0,18 | 0,19 | 0,21 | 0,30 | 0,39 | 0,42 | 0,46 | 4.222 | | | | | |
| Todos | Pesados | 6,32 | 1,27 | 0,81 | 0,44 | 1,15 | 0,44 | 0,41 | 0,38 | 0,32 | 0,29 | 0,30 | 0,35 | 0,31 | 0,27 | 0,30 | 0,31 | 0,34 | 0,36 | 0,32 | 0,46 | 0,61 | 0,71 | 0,54 | 0,63 | 177 | | | | | |
| Todos | Total | 7,20 | 1,06 | 0,80 | 0,46 | 1,10 | 0,44 | 0,41 | 0,36 | 0,31 | 0,29 | 0,28 | 0,29 | 0,26 | 0,22 | 0,24 | 0,27 | 0,28 | 0,26 | 0,25 | 0,32 | 0,40 | 0,48 | 0,46 | 0,55 | 4.399 | | | | | |

| Calzada | 8 - 14 horas | | | 14 - 22 horas | | | 22 - 8 horas | | |
|----------------|--------------|---------|-------|---------------|---------|-------|--------------|---------|-------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| % Horario | 36,71 | 41,81 | 36,92 | 51,02 | 39,55 | 50,56 | 12,27 | 18,64 | 12,53 |
| Coef. Var. (%) | 0,21 | 0,17 | 0,19 | 0,16 | 0,17 | 0,17 | 0,59 | 0,35 | 0,43 |

El coeficiente de variación (%) es el cociente entre la desviación típica de los porcentajes horarios y la media de esos porcentajes en %. (σ/x)

18/10/2018

Las IMDs de este informe son aproximadas, pues son las medias automáticas de los datos aforados que han pasado correctamente los procesos internos de validación. Los datos de IMD reales expandidos representativos correspondientes a la estación aparecen en el resto de las tablas.

| GOBIERNO DE ESPAÑA | | MINISTERIO DE FOMENTO | | SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS | | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS | | INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO <u>2017</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---------|----------------------------------|------|--|------|---------------------------------|------|--|------|--------------------|------|------------------|------|-----------|------|------------------|------|---------------------|------|------------|------|----------------------|------|------|------|-----------|--|--|--|--|--|-----------|--|
| Estación: E-7-0 | | Tipo de Datos: Validados Mensual | | Dia: Laborables | | Provincia: CACERES | | Tipo: PERMANENTE | | Población: CACERES | | Carretera: CC-23 | | PK: 42,20 | | Núm. Calzadas: 2 | | Conv. Carriles: 2+2 | | Calzada: 1 | | Porcentajes Horarios | | | | | | | | | | IMD aprox | |
| Carril | Tipo | L0 | L1 | L2 | L3 | L4 | L5 | L6 | L7 | L8 | L9 | L10 | L11 | L12 | L13 | L14 | L15 | L16 | L17 | L18 | L19 | L20 | L21 | L22 | L23 | IMD aprox | | | | | | | |
| 1 | Ligeros | 0,92 | 0,46 | 0,25 | 0,15 | 0,13 | 0,31 | 1,04 | 4,65 | 6,61 | 6,76 | 6,35 | 5,82 | 5,52 | 5,72 | 6,99 | 7,32 | 6,51 | 6,33 | 6,74 | 6,63 | 5,57 | 4,50 | 3,05 | 1,68 | 3.934 | | | | | | | |
| 1 | Pesados | 1,13 | 0,56 | 1,13 | 1,69 | 0,56 | 2,26 | 2,82 | 5,08 | 7,34 | 6,78 | 6,21 | 6,78 | 7,34 | 7,34 | 6,21 | 6,21 | 5,65 | 5,65 | 6,21 | 5,08 | 2,82 | 1,69 | 1,69 | 1,69 | 177 | | | | | | | |
| 1 | Total | 0,92 | 0,46 | 0,29 | 0,22 | 0,15 | 0,39 | 1,12 | 4,67 | 6,64 | 6,76 | 6,35 | 5,86 | 5,59 | 5,79 | 6,96 | 7,27 | 6,47 | 6,30 | 6,71 | 6,57 | 5,45 | 4,38 | 2,99 | 1,68 | 4.111 | | | | | | | |
| 2 | Ligeros | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,35 | 4,17 | 7,64 | 6,60 | 5,56 | 5,21 | 4,86 | 5,90 | 8,68 | 9,03 | 6,60 | 6,60 | 7,99 | 7,99 | 5,90 | 4,17 | 2,08 | 0,69 | 288 | | | | | | | |
| 2 | Pesados | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0 | | | | | | | |
| 2 | Total | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,35 | 4,17 | 7,64 | 6,60 | 5,56 | 5,21 | 4,86 | 5,90 | 8,68 | 9,03 | 6,60 | 6,60 | 7,99 | 7,99 | 5,90 | 4,17 | 2,08 | 0,69 | 288 | | | | | | | |
| Todos | Ligeros | 0,85 | 0,43 | 0,24 | 0,14 | 0,12 | 0,28 | 0,99 | 4,62 | 6,68 | 6,75 | 6,30 | 5,78 | 5,47 | 5,73 | 7,11 | 7,44 | 6,51 | 6,35 | 6,82 | 6,73 | 5,59 | 4,48 | 2,98 | 1,61 | 4.222 | | | | | | | |
| Todos | Pesados | 1,13 | 0,56 | 1,13 | 1,69 | 0,56 | 2,26 | 2,82 | 5,08 | 7,34 | 6,78 | 6,21 | 6,78 | 7,34 | 7,34 | 6,21 | 6,21 | 5,65 | 5,65 | 6,21 | 5,08 | 2,82 | 1,69 | 1,69 | 1,69 | 177 | | | | | | | |
| Todos | Total | 0,86 | 0,43 | 0,27 | 0,20 | 0,14 | 0,36 | 1,07 | 4,64 | 6,71 | 6,75 | 6,30 | 5,82 | 5,55 | 5,80 | 7,07 | 7,39 | 6,48 | 6,32 | 6,80 | 6,66 | 5,48 | 4,36 | 2,93 | 1,61 | 4.399 | | | | | | | |

El coeficiente de variación (%) es el cociente entre la desviación típica de los porcentajes horarios y la media de esos porcentajes en %. (σ/x)

18/10/2018

Las IMDs de este informe son aproximadas, pues son las medias automáticas de los datos aforados que han pasado correctamente los procesos internos de validación. Los datos de IMD reales expandidos representativos correspondientes a la estación aparecen en el resto de las tablas.

| GOBIERNO DE ESPAÑA | | MINISTERIO DE FOMENTO | | SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS | | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS | | INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO <u>2017</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---------|----------------------------------|------|--|------|---------------------------------|-------|--|------|--------------------|------|------------------|------|-----------|------|------------------|------|---------------------|------|------------|------|--|------|------|------|-----------|--|--|--|--|--|-----------|
| Estación: E-7-0 | | Tipo de Datos: Validados Mensual | | Dia: Laborables | | Provincia: CACERES | | Tipo: PERMANENTE | | Población: CACERES | | Carretera: CC-23 | | PK: 42,20 | | Núm. Calzadas: 2 | | Conv. Carriles: 2+2 | | Calzada: 2 | | Coeficientes de Variación Horarios (%) | | | | | | | | | | IMD aprox |
| Carril | Tipo | L0 | L1 | L2 | L3 | L4 | L5 | L6 | L7 | L8 | L9 | L10 | L11 | L12 | L13 | L14 | L15 | L16 | L17 | L18 | L19 | L20 | L21 | L22 | L23 | IMD aprox | | | | | | |
| 1 | Ligeros | 0,52 | 0,76 | 0,95 | 0,53 | 0,49 | 0,34 | 0,33 | 0,31 | 0,27 | 0,23 | 0,19 | 0,21 | 0,21 | 0,17 | 0,17 | 0,19 | 0,21 | 0,21 | 0,18 | 0,18 | 0,19 | 0,20 | 0,25 | 0,36 | 3,848 | | | | | | |
| 1 | Pesados | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,16 | 0,68 | 0,42 | 0,33 | 0,30 | 0,26 | 0,29 | 0,29 | 0,30 | 0,26 | 0,28 | 0,30 | 0,31 | 0,41 | 0,34 | 0,30 | 0,40 | 0,59 | 0,62 | 1,30 | 0,98 | 182 | | | | | | |
| 1 | Total | 1,06 | 1,87 | 3,49 | 1,01 | 0,65 | 0,40 | 0,33 | 0,30 | 0,27 | 0,26 | 0,25 | 0,26 | 0,24 | 0,23 | 0,23 | 0,25 | 0,30 | 0,28 | 0,24 | 0,28 | 0,30 | 0,31 | 0,43 | 0,54 | 4,030 | | | | | | |
| 2 | Ligeros | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,29 | 0,58 | 0,42 | 0,41 | 0,42 | 0,39 | 0,35 | 0,37 | 0,24 | 0,26 | 0,31 | 0,43 | 0,47 | 0,33 | 0,31 | 0,36 | 0,51 | 0,98 | 2,03 | 413 | | | | | | |
| 2 | Pesados | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0 | | | | | | |
| 2 | Total | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 35,44 | 8,71 | 2,52 | 2,10 | 3,07 | 3,29 | 2,71 | 2,62 | 2,40 | 2,38 | 2,66 | 2,51 | 3,64 | 3,78 | 2,30 | 1,52 | 2,26 | 3,28 | 2,03 | 413 | | | | | | |
| Todos | Ligeros | 0,55 | 0,81 | 1,00 | 0,56 | 0,50 | 0,35 | 0,33 | 0,32 | 0,29 | 0,24 | 0,20 | 0,21 | 0,22 | 0,16 | 0,18 | 0,20 | 0,22 | 0,22 | 0,19 | 0,18 | 0,19 | 0,20 | 0,26 | 0,38 | 4,261 | | | | | | |
| Todos | Pesados | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,15 | 0,68 | 0,42 | 0,33 | 0,30 | 0,26 | 0,29 | 0,29 | 0,31 | 0,26 | 0,28 | 0,29 | 0,30 | 0,41 | 0,34 | 0,29 | 0,41 | 0,59 | 0,63 | 1,29 | 0,97 | 182 | | | | | | |
| Todos | Total | 1,14 | 2,02 | 3,77 | 1,02 | 0,65 | 0,41 | 0,33 | 0,31 | 0,27 | 0,27 | 0,25 | 0,26 | 0,24 | 0,22 | 0,23 | 0,25 | 0,31 | 0,28 | 0,24 | 0,28 | 0,30 | 0,32 | 0,44 | 0,56 | 4,443 | | | | | | |

| Calzada | 8 - 14 horas | | | 14 - 22 horas | | | 22 - 8 horas | | |
|----------------|--------------|---------|-------|---------------|---------|-------|--------------|---------|-------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| % Horario | 39,08 | 45,60 | 39,34 | 45,41 | 35,71 | 45,01 | 15,51 | 18,68 | 15,64 |
| Coef. Var. (%) | 0,18 | 0,16 | 0,17 | 0,16 | 0,18 | 0,17 | 0,22 | 0,24 | 0,23 |

El coeficiente de variación (%) es el cociente entre la desviación típica de los porcentajes horarios y la media de esos porcentajes en %. (σ/x)

18/10/2018

Las IMDs de este informe son aproximadas, pues son las medias automáticas de los datos aforados que han pasado correctamente los procesos internos de validación. Los datos de IMD reales expandidos representativos correspondientes a la estación aparecen en el resto de las tablas.

| GOBIERNO DE ESPAÑA | | MINISTERIO DE FOMENTO | | SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS | | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS | | INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO <u>2017</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---------|----------------------------------|------|--|------|---------------------------------|------|--|------|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|
| Estación: E-7-0 | | Tipo de Datos: Validados Mensual | | Dia: Laborables | | Provincia: CACERES | | Tipo: PERMANENTE | | Población: CACERES | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Carretera: CC-23 | | PK: 42,20 | | Núm. Calzadas: 2 | | Conv. Carriles: 2+2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calzada: 2 | | Porcentajes Horarios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Carril | Tipo | L0 | L1 | L2 | L3 | L4 | L5 | L6 | L7 | L8 | L9 | L10 | L11 | L12 | L13 | L14 | L15 | L16 | L17 | L18 | L19 | L20 | L21 | L22 | L23 | IMD aprox |
| 1 | Ligeros | 0,78 | 0,39 | 0,18 | 0,18 | 0,26 | 0,83 | 2,42 | 6,68 | 7,20 | 5,90 | 5,56 | 6,00 | 6,55 | 7,33 | 7,54 | 5,85 | 4,91 | 5,15 | 5,69 | 6,03 | 5,95 | 4,52 | 2,73 | 1,38 | 3.848 |
| 1 | Pesados | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,55 | 1,10 | 2,75 | 5,49 | 7,69 | 8,24 | 8,24 | 7,14 | 6,59 | 7,69 | 7,69 | 6,59 | 6,04 | 4,40 | 4,95 | 5,49 | 4,40 | 2,20 | 1,65 | 0,55 | 0,55 | 182 |
| 1 | Total | 0,74 | 0,37 | 0,17 | 0,20 | 0,30 | 0,92 | 2,56 | 6,72 | 7,25 | 6,00 | 5,63 | 6,03 | 6,60 | 7,34 | 7,49 | 5,86 | 4,89 | 5,14 | 5,68 | 5,96 | 5,78 | 4,39 | 2,63 | 1,34 | 4.030 |
| 2 | Ligeros | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,24 | 1,45 | 9,44 | 10,17 | 7,26 | 5,33 | 5,81 | 7,02 | 8,47 | 9,20 | 5,57 | 4,12 | 4,12 | 5,33 | 6,05 | 5,57 | 3,39 | 1,21 | 0,24 | 413 |
| 2 | Pesados | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0 |
| 2 | Total | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,24 | 1,45 | 9,44 | 10,17 | 7,26 | 5,33 | 5,81 | 7,02 | 8,47 | 9,20 | 5,57 | 4,12 | 4,12 | 5,33 | 6,05 | 5,57 | 3,39 | 1,21 | 0,24 | 413 |
| Todos | Ligeros | 0,70 | 0,35 | 0,16 | 0,16 | 0,23 | 0,77 | 2,32 | 6,95 | 7,49 | 6,03 | 5,54 | 5,98 | 6,59 | 7,44 | 7,70 | 5,82 | 4,83 | 5,05 | 5,66 | 6,03 | 5,91 | 4,41 | 2,58 | 1,27 | 4.261 |
| Todos | Pesados | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,55 | 1,10 | 2,75 | 5,49 | 7,69 | 8,24 | 8,24 | 7,14 | 6,59 | 7,69 | 7,69 | 6,59 | 6,04 | 4,40 | 4,95 | 5,49 | 4,40 | 2,20 | 1,65 | 0,55 | 0,55 | 182 |
| Todos | Total | 0,68 | 0,34 | 0,16 | 0,18 | 0,27 | 0,86 | 2,45 | 6,98 | 7,52 | 6,12 | 5,60 | 6,01 | 6,64 | 7,45 | 7,65 | 5,83 | 4,82 | 5,04 | 5,65 | 5,96 | 5,76 | 4,30 | 2,50 | 1,24 | 4.443 |

El coeficiente de variación (%) es el cociente entre la desviación típica de los porcentajes horarios y la media de esos porcentajes en %. (σ/x)

18/10/2018

Las IMDs de este informe son aproximadas, pues son las medias automáticas de los datos aforados que han pasado correctamente los procesos internos de validación. Los datos de IMD reales expandidos representativos correspondientes a la estación aparecen en el resto de las tablas.

APÉNDICE Nº 4. DATOS CAMPAÑA COMPLEMENTARIA

AFORO 1

| PUNTO 1,1 A-66 Km 545 | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------------|------------|------------|------------|-------------------------|------------|------------|------------|----------|------------|------------|------------|
| PERIODO HORARIO | A-66- Capellanias | | | | A-66- Continuan Rotonda | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 10 | 0 | 10 | 0 | 15 | 12 | 27 | 0 | 25 | 12 | 37 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 9 | 6 | 15 | 0 | 13 | 9 | 22 | 0 | 22 | 15 | 37 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 19 | 4 | 23 | 0 | 12 | 4 | 16 | 0 | 31 | 8 | 39 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 35 | 6 | 41 | 0 | 32 | 8 | 40 | 0 | 67 | 14 | 81 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 31 | 12 | 43 | 0 | 19 | 8 | 27 | 0 | 50 | 20 | 70 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 32 | 12 | 44 | 0 | 24 | 4 | 28 | 0 | 56 | 16 | 72 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 26 | 4 | 30 | 0 | 18 | 4 | 22 | 0 | 44 | 8 | 52 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 51 | 21 | 72 | 0 | 32 | 21 | 53 | 0 | 83 | 42 | 125 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 42 | 16 | 58 | 0 | 24 | 8 | 32 | 0 | 66 | 24 | 90 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 13 | 1 | 14 | 0 | 10 | 6 | 16 | 0 | 23 | 7 | 30 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 12 | 1 | 13 | 0 | 12 | 4 | 16 | 0 | 24 | 5 | 29 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 19 | 6 | 25 | 0 | 24 | 2 | 26 | 0 | 43 | 8 | 51 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 33 | 6 | 39 | 0 | 24 | 3 | 27 | 0 | 57 | 9 | 66 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 15 | 3 | 18 | 0 | 3 | 12 | 15 | 0 | 18 | 15 | 33 |
| 20:01 a 21:00 | 0 | 11 | 0 | 11 | 0 | 7 | 3 | 10 | 0 | 18 | 3 | 21 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 7 | 2 | 9 | 0 | 3 | 4 | 7 | 0 | 10 | 6 | 16 |
| TOTAL | 0 | 365 | 100 | 465 | 0 | 272 | 112 | 384 | 0 | 637 | 212 | 849 |

| PUNTO 1,2 A-66 Km 545 | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------------------|---------|---------|-------|---------------|---------|---------|-------|-------|---------|---------|-------|
| PERIODO HORARIO | Capellanias- A- 66 | | | | Rotonda- A-66 | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 54 | 87 | 141 | 0 | 12 | 0 | 12 | 0 | 66 | 87 | 153 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 100 | 16 | 116 | 0 | 89 | 0 | 89 | 0 | 189 | 16 | 205 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 56 | 18 | 74 | 0 | 33 | 11 | 44 | 0 | 89 | 29 | 118 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 89 | 11 | 100 | 0 | 38 | 18 | 56 | 0 | 127 | 29 | 156 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 22 | 12 | 34 | 0 | 30 | 9 | 39 | 0 | 52 | 21 | 73 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 54 | 14 | 68 | 0 | 44 | 12 | 56 | 0 | 98 | 26 | 124 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 37 | 7 | 44 | 0 | 28 | 4 | 32 | 0 | 65 | 11 | 76 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 73 | 15 | 88 | 0 | 53 | 14 | 67 | 0 | 126 | 29 | 155 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 78 | 0 | 78 | 0 | 78 | 4 | 82 | 0 | 156 | 4 | 160 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 67 | 6 | 73 | 0 | 81 | 3 | 84 | 0 | 148 | 9 | 157 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 80 | 1 | 81 | 0 | 105 | 3 | 108 | 0 | 185 | 4 | 189 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 86 | 7 | 93 | 0 | 114 | 9 | 123 | 0 | 200 | 16 | 216 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 80 | 6 | 86 | 0 | 90 | 2 | 92 | 0 | 170 | 8 | 178 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 87 | 2 | 89 | 0 | 63 | 2 | 65 | 0 | 150 | 4 | 154 |

Actualización 2016

Actualización 2019:



| PERIODO HORARIO | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
|-------------------------------|-----------------|--------------|------------|--------------|---------------|--------------|-----------|--------------|----------|--------------|------------|--------------|
| 20:01 a 21:00 | 0 | 94 | 5 | 99 | 0 | 71 | 2 | 73 | 0 | 165 | 7 | 172 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 52 | 3 | 55 | 0 | 37 | 1 | 38 | 0 | 89 | 4 | 93 |
| TOTAL | 0 | 1.109 | 210 | 1.319 | 0 | 966 | 94 | 1.060 | 0 | 2.075 | 304 | 2.379 |
| PUNTO 1,3 A- 66 Km 545 | | | | | | | | | | | | |
| PERIODO HORARIO | A-66- Cañaveral | | | | A-66- Rotonda | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 2 | 4 | 6 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 8 | 4 | 12 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 16 | 3 | 19 | 0 | 92 | 5 | 97 | 0 | 108 | 8 | 116 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 14 | 2 | 16 | 0 | 80 | 3 | 83 | 0 | 94 | 5 | 99 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 26 | 3 | 29 | 0 | 62 | 5 | 67 | 0 | 88 | 8 | 96 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 21 | 4 | 25 | 0 | 61 | 8 | 69 | 0 | 82 | 12 | 94 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 26 | 4 | 30 | 0 | 100 | 8 | 108 | 0 | 126 | 12 | 138 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 12 | 3 | 15 | 0 | 78 | 4 | 82 | 0 | 90 | 7 | 97 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 11 | 4 | 15 | 0 | 60 | 8 | 68 | 0 | 71 | 12 | 83 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 21 | 6 | 27 | 0 | 83 | 0 | 83 | 0 | 104 | 6 | 110 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 21 | 4 | 25 | 0 | 83 | 2 | 85 | 0 | 104 | 6 | 110 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 25 | 4 | 29 | 0 | 100 | 2 | 102 | 0 | 125 | 6 | 131 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 23 | 14 | 37 | 0 | 78 | 6 | 84 | 0 | 101 | 20 | 121 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 27 | 3 | 30 | 0 | 87 | 12 | 99 | 0 | 114 | 15 | 129 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 15 | 0 | 15 | 0 | 66 | 6 | 72 | 0 | 81 | 6 | 87 |
| 20:01 a 21:00 | 0 | 20 | 0 | 20 | 0 | 34 | 1 | 35 | 0 | 54 | 1 | 55 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 10 | 0 | 10 | 0 | 26 | 0 | 26 | 0 | 36 | 0 | 36 |
| TOTAL | 0 | 290 | 58 | 348 | 0 | 1.096 | 70 | 1.166 | 0 | 1.386 | 128 | 1.514 |

| PUNTO 1,4 A-66 Km 545 | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-----------------|---------|---------|-------|---------------|---------|---------|-------|-------|---------|---------|-------|
| PERIODO HORARIO | Cañaveral- A-66 | | | | Rotonda- A-66 | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 6 | 2 | 8 | 0 | 4 | 2 | 6 | 0 | 10 | 4 | 14 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 23 | 1 | 24 | 0 | 13 | 8 | 21 | 0 | 36 | 9 | 45 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 25 | 3 | 28 | 0 | 4 | 7 | 11 | 0 | 29 | 10 | 39 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 30 | 3 | 33 | 0 | 16 | 2 | 18 | 0 | 46 | 5 | 51 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 22 | 2 | 24 | 0 | 13 | 1 | 14 | 0 | 35 | 3 | 38 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 31 | 1 | 32 | 0 | 10 | 1 | 11 | 0 | 41 | 2 | 43 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 27 | 1 | 28 | 0 | 7 | 2 | 9 | 0 | 34 | 3 | 37 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 23 | 6 | 29 | 0 | 12 | 6 | 18 | 0 | 35 | 12 | 47 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 21 | 4 | 25 | 0 | 11 | 4 | 15 | 0 | 32 | 8 | 40 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 24 | 8 | 32 | 0 | 10 | 2 | 12 | 0 | 34 | 10 | 44 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 12 | 4 | 16 | 0 | 3 | 2 | 5 | 0 | 15 | 6 | 21 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 23 | 7 | 30 | 0 | 7 | 1 | 8 | 0 | 30 | 8 | 38 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 18 | 5 | 23 | 0 | 6 | 2 | 8 | 0 | 24 | 7 | 31 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 8 | 2 | 10 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 10 | 3 | 13 |
| 20:01 a 21:00 | 1 | 15 | 1 | 17 | 2 | 4 | 2 | 8 | 3 | 19 | 3 | 25 |
| 21:01 a 22:00 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|---|-----|----|-----|---|-----|----|-----|---|-----|----|-----|
| TOTAL | 2 | 308 | 51 | 361 | 2 | 123 | 43 | 168 | 4 | 431 | 94 | 529 |
|-------|---|-----|----|-----|---|-----|----|-----|---|-----|----|-----|

AFORO 2

| PUNTO 2,1 A-66 Km 551 | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------|--------------|------------|--------------|---------------|------------|-----------|------------|----------|--------------|------------|--------------|
| PERIODO HORARIO | A-66- Cáceres | | | | A-66- Rotonda | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 13 | 6 | 19 | 0 | 5 | 3 | 8 | 0 | 18 | 9 | 27 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 68 | 6 | 74 | 0 | 33 | 10 | 43 | 0 | 101 | 16 | 117 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 76 | 15 | 91 | 0 | 30 | 9 | 39 | 0 | 106 | 24 | 130 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 62 | 11 | 73 | 0 | 25 | 9 | 34 | 0 | 87 | 20 | 107 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 72 | 7 | 79 | 1 | 21 | 7 | 29 | 1 | 93 | 14 | 108 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 76 | 4 | 80 | 0 | 34 | 2 | 36 | 0 | 110 | 6 | 116 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 53 | 13 | 66 | 0 | 20 | 6 | 26 | 0 | 73 | 19 | 92 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 86 | 10 | 96 | 0 | 24 | 7 | 31 | 0 | 110 | 17 | 127 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 110 | 3 | 113 | 0 | 22 | 4 | 26 | 0 | 132 | 7 | 139 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 148 | 12 | 160 | 0 | 31 | 4 | 35 | 0 | 179 | 16 | 195 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 73 | 7 | 80 | 0 | 19 | 12 | 31 | 0 | 92 | 19 | 111 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 74 | 11 | 85 | 0 | 22 | 4 | 26 | 0 | 96 | 15 | 111 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 50 | 4 | 54 | 0 | 24 | 0 | 24 | 0 | 74 | 4 | 78 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 72 | 5 | 77 | 0 | 28 | 3 | 31 | 0 | 100 | 8 | 108 |
| 20:01 a 21:00 | 0 | 97 | 2 | 99 | 0 | 47 | 1 | 48 | 0 | 144 | 3 | 147 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 31 | 4 | 35 | 0 | 11 | 2 | 13 | 0 | 42 | 6 | 48 |
| TOTAL | 0 | 1.161 | 120 | 1.281 | 1 | 396 | 83 | 480 | 1 | 1.557 | 203 | 1.761 |

| PUNTO 2,2 A-66 Km 551 | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------------|---------|---------|-------|---------------|---------|---------|-------|-------|---------|---------|-------|
| PERIODO HORARIO | Caceres-A-66 | | | | Rotonda- A-66 | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 19 | 1 | 20 | 0 | 7 | 2 | 9 | 0 | 26 | 3 | 29 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 63 | 3 | 66 | 0 | 16 | 6 | 22 | 0 | 79 | 9 | 88 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 70 | 2 | 72 | 0 | 23 | 7 | 30 | 0 | 93 | 9 | 102 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 39 | 2 | 41 | 0 | 16 | 6 | 22 | 0 | 55 | 8 | 63 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 51 | 5 | 56 | 0 | 11 | 10 | 21 | 0 | 62 | 15 | 77 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 38 | 4 | 42 | 0 | 30 | 6 | 36 | 0 | 68 | 10 | 78 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 38 | 3 | 41 | 0 | 19 | 7 | 26 | 0 | 57 | 10 | 67 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 35 | 4 | 39 | 0 | 13 | 5 | 18 | 0 | 48 | 9 | 57 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 44 | 5 | 49 | 0 | 4 | 3 | 7 | 0 | 48 | 8 | 56 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 47 | 3 | 50 | 0 | 5 | 2 | 7 | 0 | 52 | 5 | 57 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----------|------------|-----------|------------|----------|------------|-----------|------------|----------|------------|------------|--------------|
| 16:01 a 17:00 | 0 | 45 | 5 | 50 | 0 | 6 | 2 | 8 | 0 | 51 | 7 | 58 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 63 | 17 | 80 | 0 | 12 | 6 | 18 | 0 | 75 | 23 | 98 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 34 | 8 | 42 | 0 | 12 | 4 | 16 | 0 | 46 | 12 | 58 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 37 | 4 | 41 | 0 | 8 | 2 | 10 | 0 | 45 | 6 | 51 |
| 20:01 a 21:00 | 0 | 34 | 4 | 38 | 0 | 5 | 1 | 6 | 0 | 39 | 5 | 44 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 28 | 4 | 32 | 0 | 8 | 3 | 11 | 0 | 36 | 7 | 43 |
| TOTAL | 0 | 685 | 74 | 759 | 0 | 195 | 72 | 267 | 0 | 880 | 146 | 1.026 |

| PUNTO 2,3 A-66 Km 551 | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|------------|-----------|------------|---------------|------------|-----------|------------|----------|--------------|------------|--------------|
| PERIODO HORARIO | A-66- Malpartida | | | | A-66- Rotonda | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 32 | 10 | 42 | 0 | 36 | 9 | 45 | 0 | 68 | 19 | 87 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 53 | 17 | 70 | 0 | 61 | 17 | 78 | 0 | 114 | 34 | 148 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 58 | 3 | 61 | 0 | 80 | 4 | 84 | 0 | 138 | 7 | 145 |
| 09:01 a 10:00 | 1 | 54 | 3 | 58 | 0 | 58 | 2 | 60 | 1 | 112 | 5 | 118 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 65 | 5 | 70 | 0 | 89 | 4 | 93 | 0 | 154 | 9 | 163 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 48 | 10 | 58 | 0 | 54 | 8 | 62 | 0 | 102 | 18 | 120 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 79 | 4 | 83 | 0 | 56 | 3 | 59 | 0 | 135 | 7 | 142 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 68 | 4 | 72 | 0 | 63 | 5 | 68 | 0 | 131 | 9 | 140 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 13 | 2 | 15 | 0 | 48 | 2 | 50 | 0 | 61 | 4 | 65 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 17 | 3 | 20 | 0 | 74 | 2 | 76 | 0 | 91 | 5 | 96 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 30 | 4 | 34 | 0 | 62 | 9 | 71 | 0 | 92 | 13 | 105 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 32 | 4 | 36 | 0 | 67 | 1 | 68 | 0 | 99 | 5 | 104 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 18 | 0 | 18 | 0 | 24 | 1 | 25 | 0 | 42 | 1 | 43 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 22 | 6 | 28 | 0 | 59 | 6 | 65 | 0 | 81 | 12 | 93 |
| 20:01 a 21:00 | 0 | 19 | 2 | 21 | 0 | 42 | 5 | 47 | 0 | 61 | 7 | 68 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 11 | 6 | 17 | 0 | 30 | 2 | 32 | 0 | 41 | 8 | 49 |
| TOTAL | 1 | 619 | 83 | 703 | 0 | 903 | 80 | 983 | 1 | 1.522 | 163 | 1.686 |

| PUNTO 2,4 A-66 Km 551 | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|---------|---------|-------|---------------|---------|---------|-------|-------|---------|---------|-------|
| PERIODO HORARIO | Malpartida- A-66 | | | | Rotonda- A-66 | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 30 | 8 | 38 | 0 | 34 | 12 | 46 | 0 | 64 | 20 | 84 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 73 | 15 | 88 | 0 | 140 | 20 | 160 | 0 | 213 | 35 | 248 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 73 | 18 | 91 | 0 | 114 | 21 | 135 | 0 | 187 | 39 | 226 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 49 | 15 | 64 | 0 | 77 | 18 | 95 | 0 | 126 | 33 | 159 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 32 | 19 | 51 | 0 | 69 | 11 | 80 | 0 | 101 | 30 | 131 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 38 | 24 | 62 | 0 | 48 | 20 | 68 | 0 | 86 | 44 | 130 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 28 | 13 | 41 | 0 | 53 | 20 | 73 | 0 | 81 | 33 | 114 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 36 | 13 | 49 | 0 | 53 | 7 | 60 | 0 | 89 | 20 | 109 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 22 | 4 | 26 | 0 | 28 | 4 | 32 | 0 | 50 | 8 | 58 |

Actualización 2016

Actualización 2019:



| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----------|------------|------------|------------|----------|------------|------------|------------|----------|--------------|------------|--------------|
| 15:01 a 16:00 | 0 | 39 | 15 | 54 | 0 | 27 | 5 | 32 | 0 | 66 | 20 | 86 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 53 | 13 | 66 | 0 | 38 | 12 | 50 | 0 | 91 | 25 | 116 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 47 | 13 | 60 | 0 | 33 | 10 | 43 | 0 | 80 | 23 | 103 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 36 | 4 | 40 | 0 | 26 | 0 | 26 | 0 | 62 | 4 | 66 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 31 | 2 | 33 | 0 | 29 | 2 | 31 | 0 | 60 | 4 | 64 |
| 20:01 a 21:00 | 0 | 24 | 0 | 24 | 0 | 19 | 2 | 21 | 0 | 43 | 2 | 45 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 16 | 2 | 18 | 0 | 14 | 0 | 14 | 0 | 30 | 2 | 32 |
| TOTAL | 0 | 627 | 178 | 805 | 0 | 802 | 164 | 966 | 0 | 1.429 | 342 | 1.771 |

AFORO 3

| PUNTO 3,1 A-66 Km 555 | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------|------------|-----------|------------|--------------|------------|------------|------------|----------|--------------|------------|--------------|
| PERIODO HORARIO | A-66- EX- 100 | | | | EX 100- A-66 | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 17 | 9 | 26 | 0 | 23 | 4 | 27 | 0 | 40 | 13 | 53 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 28 | 8 | 36 | 0 | 36 | 3 | 39 | 0 | 64 | 11 | 75 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 51 | 12 | 63 | 0 | 36 | 7 | 43 | 0 | 87 | 19 | 106 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 65 | 13 | 78 | 0 | 28 | 6 | 34 | 0 | 93 | 19 | 112 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 70 | 10 | 80 | 0 | 34 | 8 | 42 | 0 | 104 | 18 | 122 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 53 | 7 | 60 | 0 | 31 | 2 | 33 | 0 | 84 | 9 | 93 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 47 | 5 | 52 | 0 | 28 | 7 | 35 | 0 | 75 | 12 | 87 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 36 | 10 | 46 | 0 | 52 | 6 | 58 | 0 | 88 | 16 | 104 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 39 | 2 | 41 | 0 | 28 | 2 | 30 | 0 | 67 | 4 | 71 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 75 | 2 | 77 | 0 | 25 | 0 | 25 | 0 | 100 | 2 | 102 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 51 | 6 | 57 | 0 | 22 | 6 | 28 | 0 | 73 | 12 | 85 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 55 | 1 | 56 | 0 | 31 | 7 | 38 | 0 | 86 | 8 | 94 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 60 | 5 | 65 | 0 | 84 | 13 | 97 | 0 | 144 | 18 | 162 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 57 | 1 | 58 | 0 | 68 | 15 | 83 | 0 | 125 | 16 | 141 |
| 20:01 a 21:00 | 0 | 65 | 2 | 67 | 0 | 63 | 47 | 110 | 0 | 128 | 49 | 177 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 38 | 0 | 38 | 0 | 56 | 6 | 62 | 0 | 94 | 6 | 100 |
| TOTAL | 0 | 807 | 93 | 900 | 0 | 645 | 139 | 784 | 0 | 1.452 | 232 | 1.684 |

| PUNTO 3,2 A-66 Km 555 | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------------|---------|---------|-------|--------------|---------|---------|-------|-------|---------|---------|-------|
| PERIODO HORARIO | A-66-EX 100 | | | | EX 100- A-66 | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 50 | 2 | 52 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 51 | 2 | 53 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 59 | 12 | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 59 | 12 | 71 |
| 08:01 a 09:00 | 0 | 55 | 15 | 70 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 57 | 16 | 73 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 57 | 17 | 74 | 0 | 36 | 2 | 38 | 0 | 93 | 19 | 112 |

Actualización 2016

Actualización 2019:



| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----------|------------|------------|------------|----------|------------|-----------|------------|----------|------------|------------|--------------|
| 10:01 a 11:00 | 0 | 40 | 4 | 44 | 0 | 8 | 0 | 8 | 0 | 48 | 4 | 52 |
| 11:01 a 12:00 | 0 | 40 | 11 | 51 | 0 | 10 | 3 | 13 | 0 | 50 | 14 | 64 |
| 12:01 a 13:00 | 0 | 44 | 10 | 54 | 0 | 3 | 1 | 4 | 0 | 47 | 11 | 58 |
| 13:01 a 14:00 | 0 | 44 | 16 | 60 | 0 | 12 | 2 | 14 | 0 | 56 | 18 | 74 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 30 | 10 | 40 | 0 | 7 | 0 | 7 | 0 | 37 | 10 | 47 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 40 | 5 | 45 | 0 | 6 | 1 | 7 | 0 | 46 | 6 | 52 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 40 | 17 | 57 | 0 | 2 | 3 | 5 | 0 | 42 | 20 | 62 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 40 | 6 | 46 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 42 | 7 | 49 |
| 18:01 a 19:00 | 0 | 45 | 12 | 57 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 51 | 12 | 63 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 38 | 13 | 51 | 0 | 4 | 2 | 6 | 0 | 42 | 15 | 57 |
| 20:01 a 21:00 | 0 | 30 | 9 | 39 | 0 | 10 | 9 | 19 | 0 | 40 | 18 | 58 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 22 | 12 | 34 | 0 | 20 | 1 | 21 | 0 | 42 | 13 | 55 |
| TOTAL | 0 | 674 | 171 | 845 | 0 | 129 | 26 | 155 | 0 | 803 | 197 | 1.000 |

ENCUESTAS

| PUNTO 1 DE ENCUESTA | | | | | | | | |
|---------------------|----------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|
| PERIODO HORARIO | Rotonda de Carrefour | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 2 | 148 | 16 | 166 | 2 | 148 | 16 | 166 |
| 07:01 a 08:00 | 3 | 602 | 30 | 635 | 3 | 602 | 30 | 635 |
| 08:01 a 09:00 | 1 | 681 | 56 | 738 | 1 | 681 | 56 | 738 |
| 09:01 a 10:00 | 4 | 731 | 57 | 792 | 4 | 731 | 57 | 792 |
| 10:01 a 11:00 | 8 | 756 | 17 | 781 | 8 | 756 | 17 | 781 |
| 11:01 a 12:00 | 8 | 784 | 52 | 844 | 8 | 784 | 52 | 844 |
| 12:01 a 13:00 | 9 | 917 | 69 | 995 | 9 | 917 | 69 | 995 |
| 13:01 a 14:00 | 3 | 831 | 46 | 880 | 3 | 831 | 46 | 880 |
| 14:01 a 15:00 | 14 | 855 | 11 | 880 | 14 | 855 | 11 | 880 |
| 15:01 a 16:00 | 14 | 824 | 45 | 883 | 14 | 824 | 45 | 883 |
| 16:01 a 17:00 | 17 | 532 | 38 | 587 | 17 | 532 | 38 | 587 |
| 17:01 a 18:00 | 6 | 668 | 28 | 702 | 6 | 668 | 28 | 702 |
| 18:01 a 19:00 | 10 | 705 | 21 | 736 | 10 | 705 | 21 | 736 |
| 19:01 a 20:00 | 12 | 1.069 | 19 | 1.100 | 12 | 1.069 | 19 | 1.100 |
| 20:01 a 21:00 | 25 | 1.111 | 14 | 1.150 | 25 | 1.111 | 14 | 1.150 |
| 21:01 a 22:00 | 9 | 511 | 5 | 525 | 9 | 511 | 5 | 525 |
| TOTAL | 145 | 11.725 | 524 | 12.394 | 145 | 11.725 | 524 | 12.394 |

| PUNTO 2 DE ENCUESTA | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------------|--------------|------------|--------------|----------------------|--------------|------------|--------------|------------|---------------|------------|---------------|
| PERIODO HORARIO | N- 630- Cáceres | | | | Aldea Moret- Cáceres | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 1 | 69 | 6 | 76 | 4 | 83 | 4 | 91 | 5 | 152 | 10 | 167 |
| 07:01 a 08:00 | 1 | 356 | 9 | 366 | 28 | 398 | 12 | 438 | 29 | 754 | 21 | 804 |
| 08:01 a 09:00 | 1 | 525 | 24 | 550 | 4 | 520 | 20 | 544 | 5 | 1.045 | 44 | 1.094 |
| 09:01 a 10:00 | 3 | 533 | 27 | 563 | 12 | 408 | 20 | 440 | 15 | 941 | 47 | 1.003 |
| 10:01 a 11:00 | 4 | 333 | 17 | 354 | 10 | 295 | 22 | 327 | 14 | 628 | 39 | 681 |
| 11:01 a 12:00 | 8 | 380 | 26 | 414 | 22 | 366 | 16 | 404 | 30 | 746 | 42 | 818 |
| 12:01 a 13:00 | 5 | 386 | 42 | 433 | 17 | 360 | 25 | 402 | 22 | 746 | 67 | 835 |
| 13:01 a 14:00 | 11 | 514 | 30 | 555 | 17 | 519 | 19 | 555 | 28 | 1.033 | 49 | 1.110 |
| 14:01 a 15:00 | 5 | 437 | 12 | 454 | 9 | 336 | 13 | 358 | 14 | 773 | 25 | 812 |
| 15:01 a 16:00 | 8 | 450 | 25 | 483 | 9 | 346 | 16 | 371 | 17 | 796 | 41 | 854 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 526 | 12 | 538 | 7 | 318 | 18 | 343 | 7 | 844 | 30 | 881 |
| 17:01 a 18:00 | 3 | 552 | 22 | 577 | 13 | 326 | 22 | 361 | 16 | 878 | 44 | 938 |
| 18:01 a 19:00 | 6 | 710 | 8 | 724 | 12 | 324 | 14 | 350 | 18 | 1.034 | 22 | 1.074 |
| 19:01 a 20:00 | 1 | 701 | 9 | 711 | 13 | 472 | 21 | 506 | 14 | 1.173 | 30 | 1.217 |
| 20:01 a 21:00 | 1 | 543 | 4 | 548 | 9 | 398 | 8 | 415 | 10 | 941 | 12 | 963 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 378 | 7 | 385 | 3 | 454 | 6 | 463 | 3 | 832 | 13 | 848 |
| TOTAL | 58 | 7.393 | 280 | 7.731 | 189 | 5.923 | 256 | 6.368 | 247 | 13.316 | 536 | 14.099 |

| PUNTO 3 DE ENCUESTA | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|----------------|--------------|------------|--------------|----------------|--------------|------------|--------------|-----------|--------------|------------|--------------|
| PERIODO HORARIO | N-521- Cáceres | | | | N 521- Raqueta | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 8 | 1 | 9 | 0 | 12 | 1 | 13 | 0 | 20 | 2 | 22 |
| 07:01 a 08:00 | 0 | 73 | 14 | 87 | 0 | 63 | 2 | 65 | 0 | 136 | 16 | 152 |
| 08:01 a 09:00 | 1 | 195 | 37 | 233 | 2 | 160 | 19 | 181 | 3 | 355 | 56 | 414 |
| 09:01 a 10:00 | 1 | 177 | 25 | 203 | 1 | 149 | 23 | 173 | 2 | 326 | 48 | 376 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 118 | 20 | 138 | 2 | 74 | 8 | 84 | 2 | 192 | 28 | 222 |
| 11:01 a 12:00 | 1 | 194 | 9 | 204 | 0 | 145 | 6 | 151 | 1 | 339 | 15 | 355 |
| 12:01 a 13:00 | 1 | 232 | 16 | 249 | 0 | 190 | 16 | 206 | 1 | 422 | 32 | 455 |
| 13:01 a 14:00 | 2 | 297 | 11 | 310 | 1 | 193 | 22 | 216 | 3 | 490 | 33 | 526 |
| 14:01 a 15:00 | 0 | 226 | 4 | 230 | 0 | 210 | 2 | 212 | 0 | 436 | 6 | 442 |
| 15:01 a 16:00 | 0 | 260 | 7 | 267 | 0 | 163 | 4 | 167 | 0 | 423 | 11 | 434 |
| 16:01 a 17:00 | 0 | 147 | 5 | 152 | 0 | 124 | 10 | 134 | 0 | 271 | 15 | 286 |
| 17:01 a 18:00 | 0 | 182 | 4 | 186 | 1 | 110 | 9 | 120 | 1 | 292 | 13 | 306 |
| 18:01 a 19:00 | 1 | 268 | 5 | 274 | 4 | 175 | 8 | 187 | 5 | 443 | 13 | 461 |
| 19:01 a 20:00 | 0 | 228 | 4 | 232 | 0 | 120 | 8 | 128 | 0 | 348 | 12 | 360 |
| 20:01 a 21:00 | 1 | 191 | 10 | 202 | 1 | 155 | 3 | 159 | 2 | 346 | 13 | 361 |
| 21:01 a 22:00 | 0 | 183 | 5 | 188 | 0 | 132 | 1 | 133 | 0 | 315 | 6 | 321 |
| TOTAL | 8 | 2.979 | 177 | 3.164 | 12 | 2.175 | 142 | 2.329 | 20 | 5.154 | 319 | 5.493 |

| PUNTO 4 DE ENCUESTA | | | | | | | | |
|---------------------|------------------------|--------------|------------|--------------|-----------|--------------|------------|--------------|
| PERIODO HORARIO | Glorieta e Ronda Norte | | | | TOTAL | | | |
| | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL | MOTOS | LIGEROS | PESADOS | TOTAL |
| 06:01 a 07:00 | 0 | 48 | 3 | 51 | 0 | 48 | 3 | 51 |
| 07:01 a 08:00 | 1 | 242 | 11 | 254 | 1 | 242 | 11 | 254 |
| 08:01 a 09:00 | 1 | 297 | 27 | 325 | 1 | 297 | 27 | 325 |
| 09:01 a 10:00 | 0 | 296 | 15 | 311 | 0 | 296 | 15 | 311 |
| 10:01 a 11:00 | 0 | 170 | 35 | 205 | 0 | 170 | 35 | 205 |
| 11:01 a 12:00 | 1 | 166 | 23 | 190 | 1 | 166 | 23 | 190 |
| 12:01 a 13:00 | 1 | 240 | 48 | 289 | 1 | 240 | 48 | 289 |
| 13:01 a 14:00 | 1 | 309 | 22 | 332 | 1 | 309 | 22 | 332 |
| 14:01 a 15:00 | 3 | 300 | 47 | 350 | 3 | 300 | 47 | 350 |
| 15:01 a 16:00 | 6 | 213 | 23 | 242 | 6 | 213 | 23 | 242 |
| 16:01 a 17:00 | 1 | 275 | 20 | 296 | 1 | 275 | 20 | 296 |
| 17:01 a 18:00 | 2 | 273 | 18 | 293 | 2 | 273 | 18 | 293 |
| 18:01 a 19:00 | 6 | 434 | 46 | 486 | 6 | 434 | 46 | 486 |
| 19:01 a 20:00 | 4 | 429 | 20 | 453 | 4 | 429 | 20 | 453 |
| 20:01 a 21:00 | 7 | 301 | 17 | 325 | 7 | 301 | 17 | 325 |
| 21:01 a 22:00 | 1 | 197 | 4 | 202 | 1 | 197 | 4 | 202 |
| TOTAL | 35 | 4.190 | 379 | 4.604 | 35 | 4.190 | 379 | 4.604 |