



AYUNTAMIENTO DE CREVILLENT

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE CREVILLENT

ESTUDIO DE MOVILIDAD

Lázaro López Andrés	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos	Col. 4.125
Luís Rodríguez Robles	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos	Col. 9.036
Fernando V. Ochando Pinto	Ingeniero Técnico de Obras Públicas	Col. 8.580

Septiembre de 2007

INDICE GENERAL

0.- Objeto y metodología

1.- Morfología y estructura urbana actual

1.1.- El núcleo urbano

1.2.- Los núcleos periféricos

1.3.- El suelo urbano industrial

1.4.- Las dotaciones urbanas

1.5.- La red viaria

1.5.1.- La red viaria estructural periurbana

1.5.2.- La red viaria urbana básica

1.5.3.- El viario urbano

1.6.- El estacionamiento

1.7.- Características socio-económicas

1.7.1.- Población

1.7.2.- Viviendas

1.7.3.- Vehículos

1.7.4.- Actividades

2.- Criterios generales de movilidad y generación de tráfico

3.- Viario y zonas sobre las que versará el Estudio de Movilidad

4.- Situación actual

4.1.- El tráfico rodado: Aforos

4.2.- El transporte público en autobús

4.3.- El transporte público en tren

4.4.- Caracterización de los flujos de tráfico actual

4.4.1.- Generación de tráfico

4.4.2.- Destino del tráfico

4.5.- Situación actual de la movilidad

- 4.5.1.- Movilidad vehicular entre zonas
- 4.5.2.- Movilidad en la travesía de la N-340
- 4.5.3.- Movilidad en la red viaria urbana básica
- 4.5.4.- Movilidad peatonal

5.- Análisis de los flujos de tráfico actuales utilizando la nueva Ronda Sur

6.- Previsiones de desarrollo a medio plazo

6.1.- Previsiones de la Revisión del Plan General a medio plazo

- 6.1.1.- Suelo urbano
- 6.1.2.- Dotaciones
- 6.1.3.- Suelo industrial
- 6.1.4.- Viario y estacionamiento

6.2.- Desarrollo a medio plazo

6.3.- Evolución del tráfico

- 6.3.1.- Evolución del tráfico rodado
- 6.3.2.- Evolución del tráfico peatonal

7.- Previsión de desarrollo a largo plazo

7.1.- Previsión de la Revisión del Plan General a largo plazo

- 7.1.1.- Suelo urbano
- 7.1.2.- Dotaciones
- 7.1.3.- Suelo industrial
- 7.1.4.- Viario y estacionamiento

7.2.- Desarrollo a largo plazo

7.3.- Evolución del tráfico

- 7.3.1.- Evolución del tráfico rodado
- 7.3.2.- Evolución del tráfico peatonal

8.- Conclusiones y propuestas

8.1.- Conclusiones

- 8.1.1.- Situación actual
- 8.1.2.- Situación a medio plazo
- 8.1.3.- Situación a largo plazo

8.2.- Propuestas

- 8.2.1.- Movilidad peatonal
- 8.2.2.- Movilidad en bicicleta
- 8.2.3.- Movilidad en transporte colectivo público
- 8.2.4.- Estacionamiento y viario

Anejo nº 1:

Indicadores socioeconomicos, demográficos e industriales de Crevillent.

Anejo nº 2:

Aforos de Tráfico

Planos

0.- OBJETO Y METODOLOGÍA

El objetivo del presente estudio es el análisis pormenorizado de la movilidad urbana como consecuencia de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Crevillent.

Ello es consecuencia del dinamismo económico y social de Crevillent que conlleva una demanda creciente de movilidad por parte de los ciudadanos, que necesitan cada vez más desplazarse a diario entre los diferentes barrios y zonas de la ciudad para trabajar, estudiar, obtener servicios básicos o, simplemente, divertirse.

Para evitar que esas necesidades se cubran mediante el recurso indiscriminado del coche particular con sus conocidos efectos de congestión, de ineficacia, de contaminación y de despilfarro energético, las alternativas que desde los instrumentos de planificación territorial y urbanística deben impulsar son:

- Los transportes públicos de calidad, mejorando los servicios y coordinando los diferentes medios de manera que los ciudadanos encuentren a su disposición una oferta conjunta realmente atractiva, más eficaz, más económica y más respetuosa con el entorno que el vehículo privado
- Los recorridos peatonales o no motorizados separados del tráfico rodado, seguros y confortables, que permitan la conexión entre los distintos barrios y zonas de la ciudad y el acceso a los equipamientos y dotaciones que conforman la ordenación estructural urbanística

La satisfacción de las necesidades de movilidad de la población no es nada más (ni nada menos) que un medio de garantizar la accesibilidad al lugar de trabajo, de servicios, de comercio o de ocio.

Las mejoras de la accesibilidad pueden conseguirse por:

- Mejor localización de la residencia, de la actividad y de los servicios
- Mejor funcionamiento de los sistemas de transporte

La metodología seguida para este estudio de movilidad de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Crevillent ha sido la siguiente:

Primeramente se estudia la morfología y estructura urbana de la ciudad actual. Se contempla en este estudio el núcleo urbano, los núcleos periféricos, los núcleos urbanos industriales, las dotaciones urbanas, la red viaria y el

estacionamiento, así como las características socioeconómicas de la población, para a continuación, establecer los criterios generales de movilidad y generación de tráfico en Crevillent.

En segundo lugar se estudia la situación actual de la movilidad: Generación y destino del tráfico y movilidad general.

En tercer lugar, y previa suposición de estar construida y en servicio la nueva Ronda Sur de la ciudad que absorberá el tráfico de paso y reordenará el tráfico urbano, se estudiarán las previsiones de desarrollo a **medio plazo** (Desarrollo del suelo urbanizable **con** ordenación pormenorizada, tanto residencial como industrial) y a **largo plazo** (Desarrollo de suelo urbanizable **sin** ordenación pormenorizada tanto residencial como industrial y de equipamiento). Todo ello, según las previsiones de la Revisión del Plan General de Ordenación que se estudia.

Finalmente se exponen las conclusiones y propuestas para mejorar la accesibilidad y movilidad a medio y largo plazo.

Para la generación de tráfico se ha utilizado el estudio sobre “El Transporte Metropolitano en el Área de Alicante” (Encuesta domiciliaria de movilidad) realizado por la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en el año 2001.

Se han considerado un ratio de 2,35 viajes por persona y día que corresponde a la movilidad según el nivel de motorización corregido para el caso de Crevillent que dispone de 1,5 vehículos/vivienda. Asimismo se ha considerado, de acuerdo con el citado estudio, que el índice de movilidad (viajes / persona) para el nivel de motorización de Crevillent es de 0,94.

Al no existir transporte urbano en Crevillent, la distribución modal se supuesto un 45% a pie y un 55% en coche.

1.- MORFOLOGIA Y ESTRUCTURA URBANA ACTUAL

La ciudad de Crevillent, asentada al pie de la sierra del mismo nombre, ocupa el límite entre los terrenos montañosos con fuertes pendientes en dirección Norte-Sur y un extenso piedemonte con suave inclinación sobre el que ha evolucionando todo el desarrollo urbano hacia el Sur. La Rambla de Castellar la divide en la dirección citada en dos zonas, la Este y la Oeste, comunicadas por dos puentes, el de Jorge Juan y el de San Sebastián.

El casco urbano presenta tres zonas con características propias. Al Norte y al Oeste de la ciudad existen dos barrios de viviendas-cuevas (alrededor de 700 viviendas en donde viven casi 2.900 personas). El centro del núcleo urbano está formado por una compleja y desordenada trama de calles estrechas con enrevesadas conexiones que constituyen un casco antiguo con típico sabor morisco. La parte Sur de la ciudad está formada por una trama ortogonal de calles que corresponden al crecimiento de la misma desde la segunda mitad del pasado siglo.

El desarrollo urbano de Crevillent hoy en día es considerable, tendente, como se ha dicho, hacia el Sur y se extiende en toda la amplitud que marca la zona entre los barrancos del Boch y Oeste, logrando dar una nueva fisonomía a la población; cambiando la antigua y tradicional imagen de calles empinadas y desordenadas, por una ciudad moderna e industrial en el llano.

El suelo urbano de Crevillent está compuesto en la actualidad, según los planos de Clasificación y Calificación de la Revisión del Plan General (planos ORD-1 y ORD-2) por un núcleo urbano, cinco núcleos periféricos y suelo urbano industrial.

1.1.- El núcleo urbano

El núcleo urbano residencial tiene una superficie de 162.100 Has y forma un núcleo continuo a ambos lados de la carretera N-340, entre los denominados barrancos Este y Oeste y está atravesado por el centro por la rambla de Castellar.

El núcleo urbano está compuesto por diez barrios cuya población y extensión son las siguientes:

Barrio	Población	%	Sup (Ha)	%	Hab/Ha
1.- VILA VELLA	506	2,2%	2,800	1,7%	181
2.- SANT RAFAEL	2.109	9,3%	12,200	7,5%	173
3.- COVES OEST	837	3,7%	28,500	17,6%	29

Barrio	Población	%	Sup (Ha)	%	Hab/Ha
4.- COVES NORD	2.106	9,2%	10,700	6,6%	197
5.- RAMBLA	2.773	12,2%	28,400	17,5%	98
6.- EIXAMPLE OEST	940	4,1%	5,200	3,2%	181
7.- CALVARI	330	1,4%	1,800	1,1%	183
8.- EIXAMPLE SUD	2.549	11,2%	9,700	6,0%	263
9.- PUIXANÇA	6.721	29,5%	26,200	16,2%	257
10.- PARQUET	1.393	6,1%	11,400	7,0%	122
11.- PARC NOU	2.536	11,1%	25,200	15,5%	101

En el **plano nº 1** “Base y barrios” se refleja la situación de los barrios y de la tabla anterior pueden deducirse las siguientes conclusiones:

1. Los barrios situados a ambos lados de la carretera N-340 (Eixample Sud y Puixança) presentan las mayores densidades de población (263 hab/Ha y 257 hab/Ha)
2. Los barrios centrales de la población (Vila - Vella, San Rafael, Eixample Oest y Calvari) presentan una densidad de población media, del orden de 180 hab/Ha.
3. Los barrios periféricos de la población (Coves Oest, Rambla, Parquet y Parc Nou) presentan la menor densidad de población del conjunto, inferiores a 122 hab/Ha.

1.2.- Los núcleos periféricos

Los núcleos periféricos residenciales que existen en el municipio de Crevillent son: La Estación, El Realengo, San Felipe Neri, Las Casicas y El Rincón de los Pablos.

La pedanía de La Estación está comunicada con la población de Crevillent por la carretera CV-875 (carretera de la Estación) y las otras cuatro pedanías por la carretera CV-904 (carretera de Catral).

La población y extensión de estas cinco pedanías son:

Pedanía	Superficie	Población	Distancia al centro urbano
1.- SAN FELIPE NERI	4,33 Ha		9,800 Km.
2.- EL REALENGO	17.93 Ha		6,200 Km.
3.- LA ESTACION	1,24 Ha		4,100 Km.

Pedanía	Superficie	Población	Distancia al centro urbano
4.- LAS CASICAS	1,60 Ha		10,600 Km.
5.- EL RINCON DE LOS PABLOS	0,94 Ha		13,100 Km.

En el **plano nº 2** se encuentran situados los núcleos periféricos y puede observarse su situación relativa en las vías de comunicación respecto al núcleo central urbano de Crevillent.

1.3.- El suelo urbano industrial

El suelo urbano industrial tiene, según los planos de Clasificación y Calificación de la Revisión del Plan General (planos ORD-1 y ORD-2) de diciembre de 2005, una superficie de 1.616.005 m² según el siguiente cuadro:

Denominación	Extensión m ²	Coef. edificabilidad	Coef. Consolidación	Situación
CACHAPETS	144.248	1 m ² /m ²	90 %	Zona oeste Carretera N 340 y CV-90
I-8	282.164	“	40 %	Zona oeste Carretera CV-90
OESTE	32.439	“	50 %	Zona oeste Carretera N-340
ESTE	118.818	“	100 %	Zona este Carretera N-340
IMPERIAL	59.863	“	80 %	Zona este Carretera N-340
I-4	351.085	“	100%	Zona sur Carretera CV-875
CERÁMICA	134.005	“	20 %	Zona este Carretera N-340
I-6 (BOCH)	70.252	“	100 %	Zona este Carretera N-340
I-7	103.845	“	100 %	Zona este Carretera N-340
FAIMA	226.265	“	100 %	Zona este Carretera N-340

Denominación	Extensión m ²	Coef. edificabilidad	Coef. Consolidación	Situación
CREVILLENT INDUSTRIAL	93.021	"	100 %	Zona este Carretera N-340
TOTAL	1.616.005			

1.4.- Las dotaciones urbanas

Las dotaciones urbanas que dispone la ciudad de Crevillent se dividen según el tipo de equipamiento:

- Docente
- Sanitario
- Cultural
- Deportivo
- Administrativo-Servicios
- Religioso

La distribución de las dotaciones según los barrios del centro urbano de la ciudad es la siguiente:

1.- Vila Vella

Equipamiento Admvo.-Servicios: Mercado Municipal

2.- San Rafael

Equipamiento Cultural: Museo Municipal "Mariano Benlliure"
Biblioteca Pública

Equipamiento Deportivo: Polideportivo Municipal "Abrets"

Equipamiento Admvo.-Servicios: Ayuntamiento

Equipamiento Religioso: Iglesia Parroquial "N^ª.Sra. de Belén"

3.- Coves Nord

Equipamiento Docente: Colegio Publico "Dr. Mas Magro"

Equipamiento Religioso: Ermita del Angel
Ermita de la Salud

4.- Coves Oest

Equipamiento Docente: Colegio Público "Ramón y Cajal"

5.- Rambla

Equipamiento Docente: Colegio Público "Párroco Fco. Mas"
Colegio Público "Primo de Rivera"

Equipamiento Cultural: Teatro Chapí
Casa de la Cultura

Equipamiento Deportivo: Ciudad Deportiva Norte

8.- Eixample Sud

Equipamiento Deportivo: Gimnasio Municipal

9.- Puixança:

Equipamiento Docente: Parvulario "N^a. Sra. De la Esperanza"

Equipamiento Deportivo: Ciudad Deportiva Sur

10.- El Parquet

Equipamiento Docente: Colegio Público "Miguel Hernández"

11.- Parc Nou

Equipamiento Docente: Colegio Público "Francisco Candela"
Instituto de Educación Secundaria "Maciá Abela"

Equipamiento Sanitario: Centro de Salud

Equipamiento Deportivo: Campo Municipal de Fútbol

Exterior barrios **(junto Ronda Sur)**

Equipamiento Docente: Colegio Público “N^a Sra. De la Esperanza”
Instituto de Educación Secundaria” Canónigo Manchón”

La situación de estos equipamientos se grafían en el **plano nº 3** “Equipamientos”

1.5.- La red viaria

La red viaria existente en el término municipal y la que atraviesa y forma parte del viario de la ciudad puede calificarse para su estudio en:

- La red viaria estructural periurbana
- La red viaria urbana básica
- El viario urbano

1.5.1.- La red viaria estructural periurbana

La red viaria estructural actual del entorno de la ciudad de Crevillent está formada por:

- La autopista A-7 (Alicante-Murcia)
- La autopista AP-70 (Crevillent-Cartagena-Vera)
- La carretera N-340 (Alicante-Elche-Murcia)
- La carretera N-325 (Crevillent-Aspe-Novelda)
- La carretera CV-904 (Crevillent-Catral)
- La carretera CV-875 (Crevillent-Estación FFCC)

Las citadas carreteras están reflejadas en el **plano nº 4** “Red viaria” y su descripción es la siguiente:

La autopista A-7 (Alicante-Murcia)

La autopista A-7 discurre por la zona sur del término municipal de Crevillent, quedando en su parte norte todo el suelo urbano y urbanizable, actual y futuro, residencial e industrial, a excepción de las pedanías del Realengo, San Felipe Neri, La Estación, Las Casicas y el Rincón de los Pablos y del sector I-11 de suelo urbanizable ordenado pormenorizadamente de uso industrial.

La autopista A-7, tiene tres enlaces de entrada/salida del tráfico a Crevillent. El primero (salida nº 75 Crevillent - Elche) situado en el término municipal de Elche lindante con el de Crevillent, permite el acceso a Crevillent mediante giro a la derecha de los vehículos que circulan en dirección Alicante-Murcia y su salida hacia Alicante. El segundo (salida nº 76 Crevillent - Estación), permite la entrada a Crevillent, a través de la carretera de la Estación (CV-875), a los vehículos que circulan en ambos sentidos por la autopista, así como la salida de Crevillent, en dirección tanto a Alicante como a Murcia.

Igual características tiene el tercer enlace que afecta a Crevillent (salida nº 77 Crevillent-Catral-Albatera) con entrada/salida a Crevillent a través de la carretera de Catral (CV - 904).

La autopista AP – 7

La autopista AP-7 (Crevillent – Torrevieja - Cartagena), tiene su inicio en la autopista A-7, en el término municipal de Crevillent y se dirige hacia el sur, permitiendo todos los movimientos de entrada/salida tanto con la A-7 como con Crevillent.

La carretera N-340

La carretera N-340 atraviesa el término municipal y el núcleo urbano de Crevillent en sentido Este-Oeste y en ella deben distinguirse tres tramos. El primero de ellos es el comprendido entre el término municipal de Elche y la rotonda de intersección con la carretera N-325 de Crevillent a Aspe y Novelda. Este tramo dispone de dos carriles por sentido de circulación separados por mediana central. Existen en su recorrido vías de servicio que dan acceso a las zonas industriales laterales y las entradas/salidas en este tramo están concentradas en tres rotondas, la última de las cuales (en sentido Elche-Crevillent) es la intersección citada con la carretera N-325 y de ella partirá la futura Ronda Sur de Crevillent.

El segundo tramo de la carretera N-340 la constituye la travesía urbana de la población y se describirá en el punto siguiente. El tercer tramo,

desde la salida de la ciudad hasta el término municipal de Albaterra, la carretera N-340 tiene un carácter periurbano existiendo una intersección en T con la carretera CV-804 (carretera de Catral).

La carretera N-325

La carretera N-325 de Crevillent a Novelda, conecta con la N-340 en la entrada de la ciudad, mediante una rotonda de 69 metros de diámetro exterior, y de ella nacerá –como se ha dicho- la futura Ronda Sur de Crevillent.

La carretera CV-904

La carretera CV-904 de Crevillent a Catral conecta con la N-340 en su salida hacia Albaterra mediante una intersección en T.

La carretera CV-875

La carretera CV-875 (carretera de la Estación) une el centro urbano de la ciudad con la estación de ferrocarril. Dispone de un carril en cada sentido de circulación entre el centro de la ciudad y el final de la zona industrial. Su intersección con la N-340 en el tramo de travesía está regulada por semáforos.

1.5.2.- La red viaria urbana

El tráfico urbano, y de paso en Crevillent ha utilizado distintos ejes principales según las épocas mas o menos cercanas a la nuestra.

El “Camino de Elche a Albaterra”, que a su vez era un tramo del que unía Alicante con Murcia, atravesaba la población de Crevillent a principios del siglo XX por las actuales calles Crevillentinos Ausentes, Corazón de Jesús, plaza de la Constitución, Blasco Ibáñez, San Sebastián (con un puente sobre la rambla de Castellar), plaza Ruperto Chapí, Santísima Trinidad y Puertas de Orihuela.

Estas calles quedaron insuficientes para el tráfico de vehículos y, sobre los años 1.940 fueron sustituidas por calles de nuevo trazado. La calle Santo Tomás y la avenida de Madrid sacaron el tráfico de paso de la ciudad al unir de forma directa el paseo de los Crevillentinos Ausentes con las Puertas de Orihuela, de forma que esas calles formaron parte de la carretera N-340 de Alicante a Murcia.

En 1.960 se construyó el actual trazado de la carretera N-340, lo que supuso la segunda ronda urbana de la ciudad hasta la actualidad, estando formado por el Paseo de Elche, las Avenidas de San Vicente Ferrer y Gutierre de Cárdenas.

La actual red viaria básica urbana, que conecta los distintos barrios y sobre la que gravita la movilidad urbana está formada por los tres itinerarios citados y que se grafía en el **plano nº 5** "Red viaria urbana".

El primer itinerario (calles Corazón de Jesús, Blasco Ibáñez, puente de San Sebastián y Santísima Trinidad) dispone de un solo carril de circulación, con estacionamiento lateral en cordón en algunos tramos y ordena el tráfico en sentido Este-Oeste.

En el segundo itinerario, la calle Puertas de Orihuela y la avenida de Madrid, disponen de doble sentido de circulación, mientras que las calles Santo Tomás y Crevillentinos Ausentes son de sentido único.

El tercer itinerario básico urbano es la travesía urbana de la carretera N-340, dispone entre la entrada al núcleo urbano(puesto de la Cruz Roja) hasta su salida (restaurante Las Palmeras), de dos carriles por sentido de circulación, separados por mediana central. Lateralmente existen aceras arboladas y bandas de estacionamiento en cordón. El tráfico a lo largo de toda la travesía está regulado por semáforos.

1.5.3.- El viario urbano

El viario urbano que estructura cada uno de los barrios, así como las calles mas importantes, su anchura y sección son las siguientes:

- 1. Vila Vella:** Este barrio, situado en el centro de la ciudad, entre la avenida de Madrid y la Plaza de la Constitución es fundamentalmente peatonal debido al reducido ancho de sus calles, las cuales, en su mayoría, están pavimentadas con plataforma única. El ancho de esta trama urbana oscila entre 3 y 5 metros (calles Fondo, San Luis, San Francisco, Peine, Mesón, la Vila, etc.). Solamente la calle Blasco Ibáñez, que comunica la plaza de la Constitución con el puente de San Sebastián tiene un ancho de 9 metros, y, las calles Alicante y Valencia, laterales al mercado municipal, tienen un ancho de 10 metros. La capacidad de estacionamiento de vehículos en esta zona se limita únicamente a las bandas de aparcamiento en cordón existente en las tres últimas calles citadas y en los que pudieran caber en pequeños tramos de las calles la Vila y del Salitre.

- 2. San Rafael:** Este barrio, situado entre la Rambla y Coves Nord, constituye conjuntamente con la Vila Vella la zona mas antigua de la ciudad con calles estrechas y fuertes desniveles que se salvan con escalinatas que limitan en gran medida, tanto el trafico rodado como la accesibilidad peatonal. Las calles mas importantes del barrio sobre las que gravita el trafico rodado son Virgen del Carmen, Mayor y Llavador en sentido ascendente y, las calles Molina, El Cantó, Angel y Serrano en sentido descendente. La capacidad de aparcamiento de este barrio es muy limitada estando urbanizadas aproximadamente la mitad de su viario con plataforma única y el resto con calzadas asfaltadas y estrechas aceras de ancho inferior a 90 cm.
- 3. Coves Nord:** A efectos de trafico rodado, este barrio dispone de una vía de acceso, la calle Virgen de la Salud y su prolongación en la calle Taibilla, y, una vía de salida calle Macha y calle Angel. El resto del viario del barrio está formado, en su mayoría por fondos de saco que dan acceso a las viviendas. La capacidad de aparcamiento dada la tipología y la densidad de la edificación es suficiente para los habitantes del barrio.
- 4. Coves Oest:** Al igual que Coves Nord, este barrio dispone de un vial de acceso, en este caso la avenida de la Libertad y su prolongación en la calle San Isidro, y una vía de salida, calle Iberoamericana y calle Boquera Marchante. El resto del viario mas importante son: Hernan Cortes, Reyes Católicos, Boquera Calvari, Colón, Cid, Carreres, Tirant Lo Blanc, etc., todas ellas de 6 metros de ancho urbanizadas con calzadas de 4 metros y aceras laterales de 1 metro. La capacidad de estacionamiento en este barrio es escasa.
- 5. Rambla:** El barrio de la Rambla se extiende a ambos lados del barranco del Castellar, conocida en Crevillent como “La Rambla”. Dispone desde el mes de marzo pasado, de un viario central, resultado de la urbanización de la rambla, que conecta con el viario de la ciudad en la avenida de Madrid y en un acceso junto al puente de Jorge Juan. Este nuevo viario recorre de Norte a Sur la ciudad y, da acceso a la zona deportiva Norte. Dispone de un gran número de plazas de estacionamiento. Entre su comienzo en la avenida de Madrid y el Auditorio de la Casa de la Cultura dispone de alrededor de 160 plazas de estacionamiento, y, entre el puente de Jorge Juan y la zona deportiva Norte se dispone de otras 170 plazas. En el lado Oeste, el barrio de la Rambla gravita sobre las calles Virgen del Carmen, Llavador, 1º de Mayo y Guillermo Magro, y en su lado Oeste este barrio gravita sobre la

avenida de la Libertad y las calles Ribera, Juan Ardid, plaza Ruperto Chapí, calle Santísima Trinidad y Puertas de Orihuela. Este barrio dispone de algunas calles con 10 metros de ancho (Bolivia, Av. Madrid, Bécquer, Molins) que disponen de aceras de 1.50 metros de ancho y 7 metros de calzada, en las cuales se pueden estacionar los vehículos. Existen calles de 8 metros de ancho cuyas aceras son de 1 metro, y, finalmente, se disponen de calles de anchos inferiores en las cuales no hay posibilidad de estacionamiento.

6. **Eixample Oest:** Se encuentra este barrio encajado por el lado Oeste con La Rambla y por lado el Este con los barrios de Coves Oest y Calvari. Su principal vía de circulación es la calle Camposanto. El ancho de la mayoría del viario es inferior a 6 metros, estando urbanizadas con aceras inferiores a 1 metro y no dispone de capacidad de aparcamiento.

7. **Calvari:** Este pequeño pero genuino barrio de apenas 330 habitantes se sitúa alrededor de una gran plaza denominada del Calvari y se encuentra entre los barrios Eixample Oest y Parquet. Su principal vía de acceso es la calle Boquera Calvari, el ancho de la mayoría de su viario es de 6 metros y al igual que los barrios colindantes sus aceras son muy estrechas (inferiores a 1 metro) y dispone de poca capacidad para el estacionamiento de los vehículos de los vecinos.

8. **Eixample Sud:** Este barrio se encuentra situado entre los importantes ejes viarios avenida de Madrid-calle Santo Tomas y la avenida de San Vicente Ferrer (travesía carretera N-340) y tiene una gran densidad de población (263 habitantes/hectárea). Sus calles son rectas y forman una cuadrícula ortogonal. El ancho dominante de su viario es de 10 metros, disponiendo de aceras de 1.50 metros y estacionamiento en cordón de todas las calles, si bien dado su alta densidad edificatoria y la gran actividad comercial que se desarrolla en ella hace muy dificultosa la posibilidad de aparcamiento.

9. **Puixança:** Este barrio se encuentra situado al Sur de la avenida de San Vicente Ferrer y al igual que el de Eixample Sud tiene una gran densidad de población (257 habitantes/hectárea). Su viario forma una malla ortogonal que se apoya en dicha avenida. Al igual que el barrio anterior, el ancho del viario de este barrio es de 10 metros, y sus aceras son variables entre 1 y 2 metros. Dado la alta densidad de esta zona el aparcamiento resulta muy escaso.

10. Parquet: El barrio Parquet constituye el lado Oeste de las importantes calles Santísima Trinidad y Puertas de Orihuela y se extiende hasta el barranco Oeste que limita su crecimiento urbano. Casi todas sus calles tienen 10 metros de anchura y dispone de aceras de 1,50 metros de ancho, tiene suficiente capacidad de estacionamiento.

11. Parc Nou: Este barrio se encuentra en la parte Oeste del núcleo urbano, está limitado por la avenida de los Crevillentinos Ausentes y Vereda de Fortxes. El ancho dominante de sus calles es de 10-12 metros y dispone de aceras con ancho de 2 metros, tiene suficiente capacidad de aparcamiento.

1.6.- El estacionamiento

Todo el estacionamiento de vehículos automóviles de la ciudad de Crevillent se realiza bien en los laterales del viario público o bien en garajes privados existentes en algunos edificios de la población.

No existe ningún estacionamiento público subterráneo para aparcamiento de vehículos.

La zona de aparcamiento libre en superficie mas importante se encuentra en la recientemente urbanizada Rambla de Castellar que dispone de 330 plazas aproximadamente.

Los barrios de Vila Vella, Calvari, Eixample y San Rafael por su reducido ancho de viario apenas dispone de plazas de aparcamiento. Los barrios de Coves Nord y Coves Oest, debido a los fondos de saco que dan acceso a las viviendas disponen de suficientes plazas de aparcamiento para sus vecinos residentes.

Los barrios del Parquet y Parc Nou disponen de un inestable equilibrio en cuanto a las plazas de aparcamiento disponible.

En el barrio del Eixample Sur, si bien dispone de calles con doble banda de aparcamiento, debido tanto a la gran densidad de población como a la gran actividad comercial que en él se desarrolla se encuentra continuamente saturado de vehículos y con problemas de estacionamiento.

Iguals circunstancias a las anteriores se dan en el barrio de Puixança.

1.7.- Características socioeconómicas

En el **anejo nº 1** se incluye documentación sobre los indicadores socioeconómicos, demográficos e industriales de Crevillent que figuran en la unidad de documentación de la Diputación Provincial de Alicante, de los cuales se extraen los siguientes datos:

Demográficos

Población	Año 2001	Año 2002	Año 2003	Año 2004	Año 2005
	25.501	25.654	26.260	26.632	27.323

Indicadores sociales (año 2004)

Población	0-14 años	15-29 años	30-64 años	> 65 años
26.632	4.518	6.373	12.279	3.462

Población entre 15 y 64 años

año 2004	18.652 personas
año 2005	19.137 personas

Vehículos a motor

	Total	automóviles	Camiones y furgonetas	motocicletas	Autobuses, tractores y otros
Año 2003	16.061	11.591	3.122	1.052	296
Año 2005	16.711	12.054	3.246	1.094	317

Viviendas

	Año 2004	Año 2005
Habitadas	8.208	8.934
Secundarias	2.329	2.535
Vacías	1.853	2.017
TOTAL	12.390	13.486

Actividades industriales, construcción y comercial mayorista

	Empresas	Trabajadores
Año 2003	881	6.219
Año 2005	916	6.468

Con los parámetros anteriores, para el año 2005 pueden deducirse los siguientes valores:

- nº de personas por vivienda $27.323/8.934 = 3,05$ per./viv.
- nº de vehículos totales por vivienda $16.711/8.934 = 1,87$ veh./viv.
- nº de vehículos, excluidos motocicletas, por viv. $15.617/8.934 = 1,75$ veh./viv.
- m² de techo medio por industria $1.299.875/916 = 1.419$ m²/industria
- m² de trabajadores medio por industria $6.468/916 = 7,06$ trab./industria

2.- CRITERIOS GENERALES DE MOVILIDAD Y GENERACIÓN DE TRÁFICO

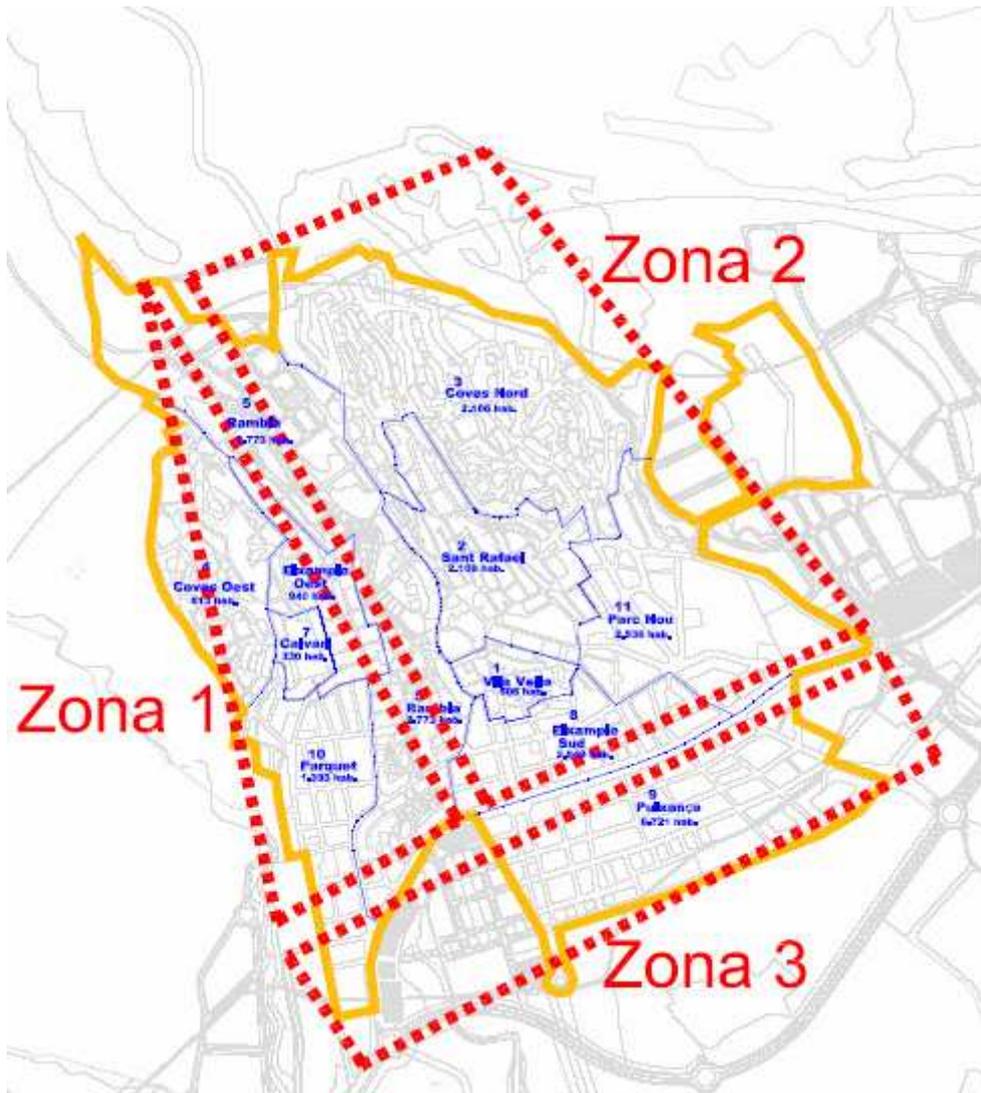
A efectos de generación de tráfico y movilidad en el entorno del municipio de Crevillent se establecen los siguientes criterios generales:

1. El núcleo urbano de Crevillent no está situado en ningún itinerario de paso, ni para viajes de corta distancia entre municipios de la zona ni para viajes de largo recorrido. Es decir, el núcleo urbano de Crevillent y su zona industrial constituye el origen o el destino de todo el tráfico que se genera puesto que la autopista A-7 y las entradas y salidas existentes para los núcleos urbanos del entorno (Elche, Aspe, Catral y Albuera), hacen más rápidos y más cómodos los viajes por ella que por la carretera N-340 que les obliga a atravesar el casco urbano.

Solamente para el itinerario Albuera - Catral se puede dudar si es mejor el viaje por la autopista A-7 o por las carreteras N-340 y CV-704 ya que no es necesario atravesar el núcleo urbano de la ciudad.

2. La movilidad actual está relacionada con el desarrollo urbano e industrial existentes en la actualidad.
3. La movilidad peatonal está directamente relacionada con las dotaciones, los servicios públicos, los puestos de trabajo y los lugares de ocio.
4. A efectos de tráfico y movilidad, la ciudad de Crevillent, puede dividirse en tres zonas, puesto que la misma se encuentra dividida en sentido Este-Oeste por la travesía urbana de la carretera N-340 (Paseo de Elche-Avenida San Vicente Ferrer-Avenida Gutierrez de Cárdenas) y en sentido Norte-Sur por la Rambla de Castellar, que comienza a estos efectos en la citada travesía de la carretera N-340. De esta forma denominaremos:

- **Zona 1:** Zona Este de la ciudad, limitada por la Rambla de Castellar y la avenida de San Vicente Ferrer
- **Zona 2:** Zona Oeste de la ciudad, limitada por la Rambla de Castellar y la avenida Gutierre de Cárdenas
- **Zona 3:** Zona Sur de la ciudad, situada a la izquierda sentido hacia Albaterra del paseo de Elche y de las avenidas San Vicente Ferrer y de Gutierre de Cárdenas



La Zona 1 comprende los barrios:

BARRIO	POBLACION
1.- VILA VELLA	506
2.- SANT RAFAEL	2.109
4.- COVES NORD	2.106
5.- RAMBLA (50%)	1.387
8.- EIXAMPLE SUD	2.549
11.- PARC NOU	2.536
TOTAL	11.193

La Zona 2 comprende los barrios:

BARRIO	POBLACION
3.- COVES OEST	837
5.- RAMBLA (50%)	1.387
6.- EIXAMPLE OEST	940
7.- CALVARI	330
10.- PARQUET	1.393
TOTAL	4.886

La Zona 3 comprende el barrio:

BARRIO	POBLACION
9.- PUIXANÇA	6.721
TOTAL	6.721

La zona 1 supone el 49.1%, la zona 2 el 21.3% y la zona 3 el 29.6% de la población del núcleo urbano central de la población de Crevillent.

5. La movilidad a medio plazo estará relacionada con el desarrollo del suelo calificado como *Urbanizable con ordenación pormenorizada* en la Revisión del Plan General.
6. La movilidad a largo plazo estará relacionada con el desarrollo del suelo calificado como *Urbanizable sin ordenación pormenorizada* en la Revisión del Plan General.

3.- VIARIO Y ZONAS SOBRE LAS QUE VERSARÁ EL ESTUDIO DE MOVILIDAD

El viario y las zonas sobre las que versa el Estudio de Movilidad será:

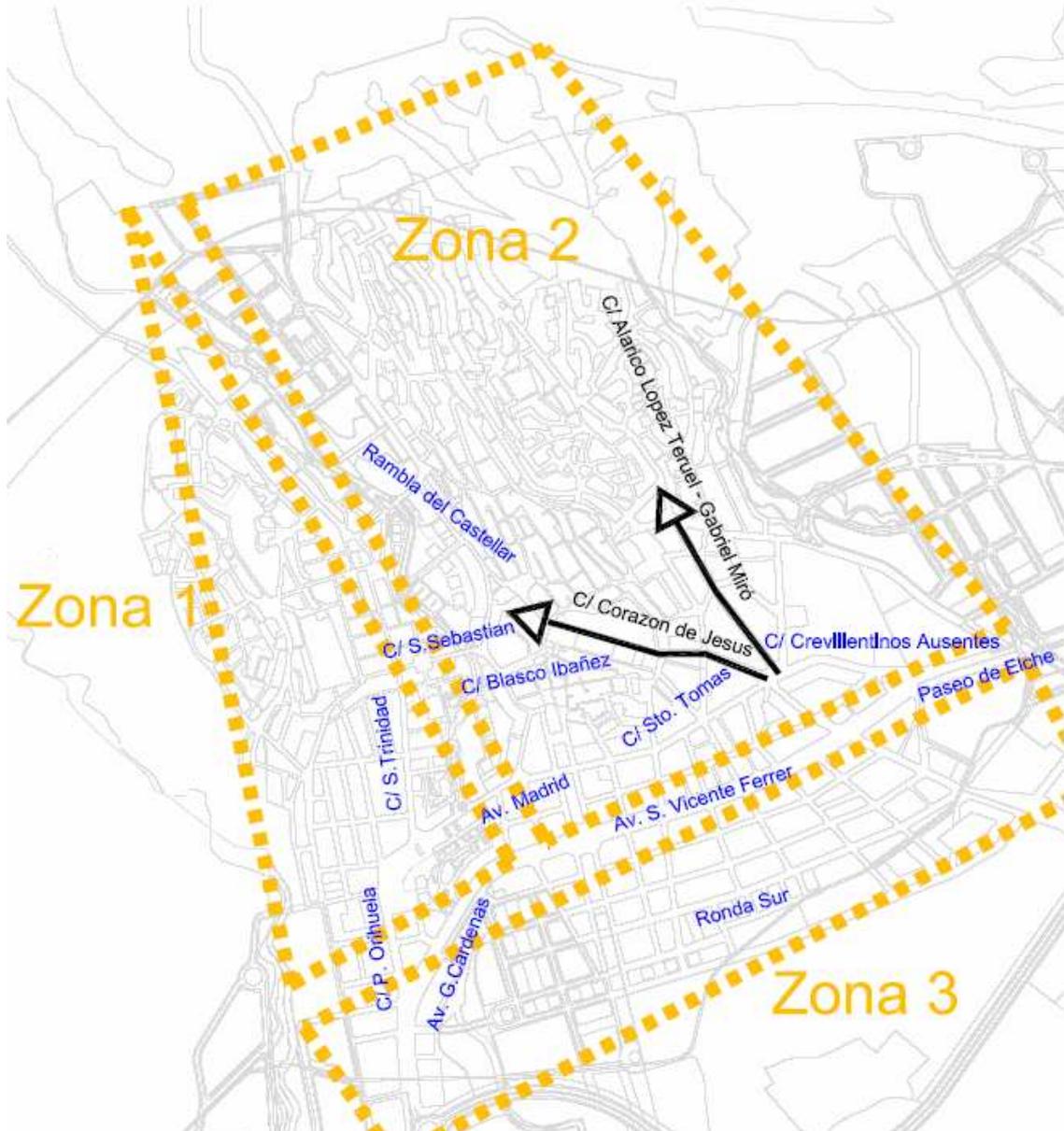
1. La red viaria urbana básica
2. La red viaria estructural periférica
3. Movilidad entre las zonas actuales
4. Movilidad en las zonas de nuevo desarrollo según las previsiones de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana

La red viaria urbana básica

La red viaria urbana básica está compuesta, como se ha expresado en el punto 1.5 del presente Estudio, por las calles correspondientes a los siguientes itinerarios:

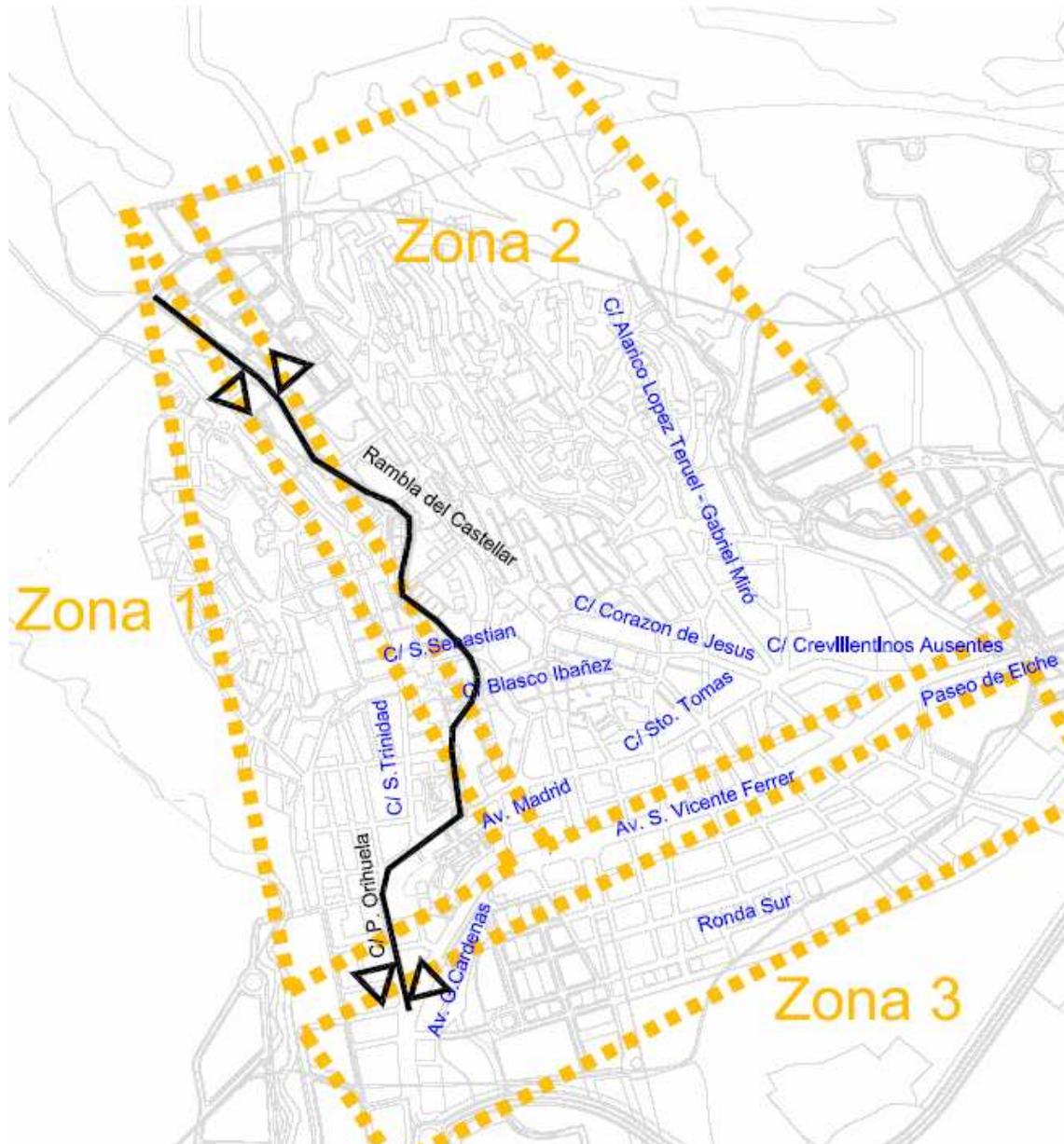
Acceso a la zona Norte de la ciudad desde la entrada por Elche:

- Alarico López Teruel-Gabriel Miró
- Corazón de Jesús



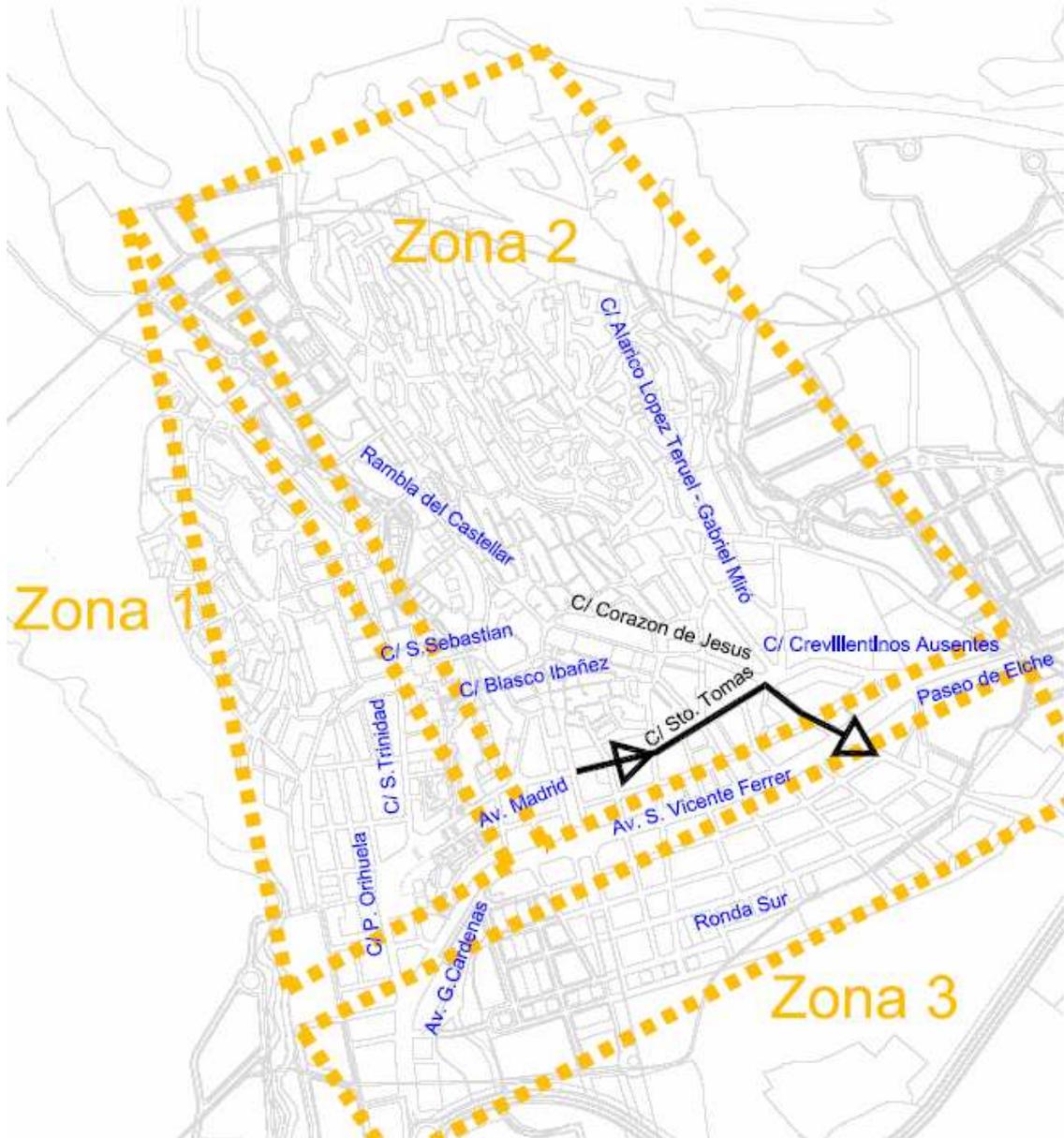
Acceso a la zona Norte de la ciudad desde la entrada por Albatera:

- calle Puertas de Orihuela
- calle Rambla del Castellar



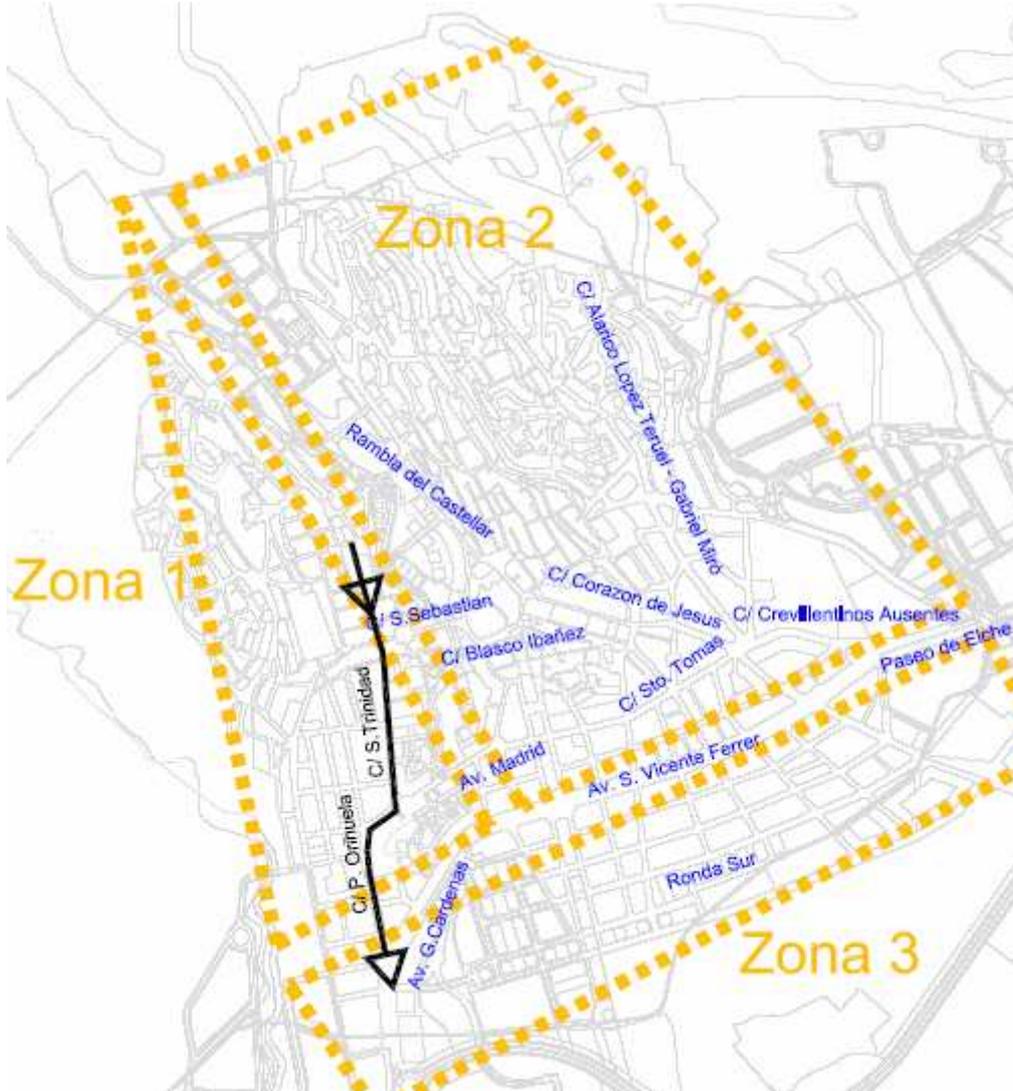
Salida de la zona Norte de la ciudad hacia Elche

- calle Santo Tomas - Corazón de Jesús



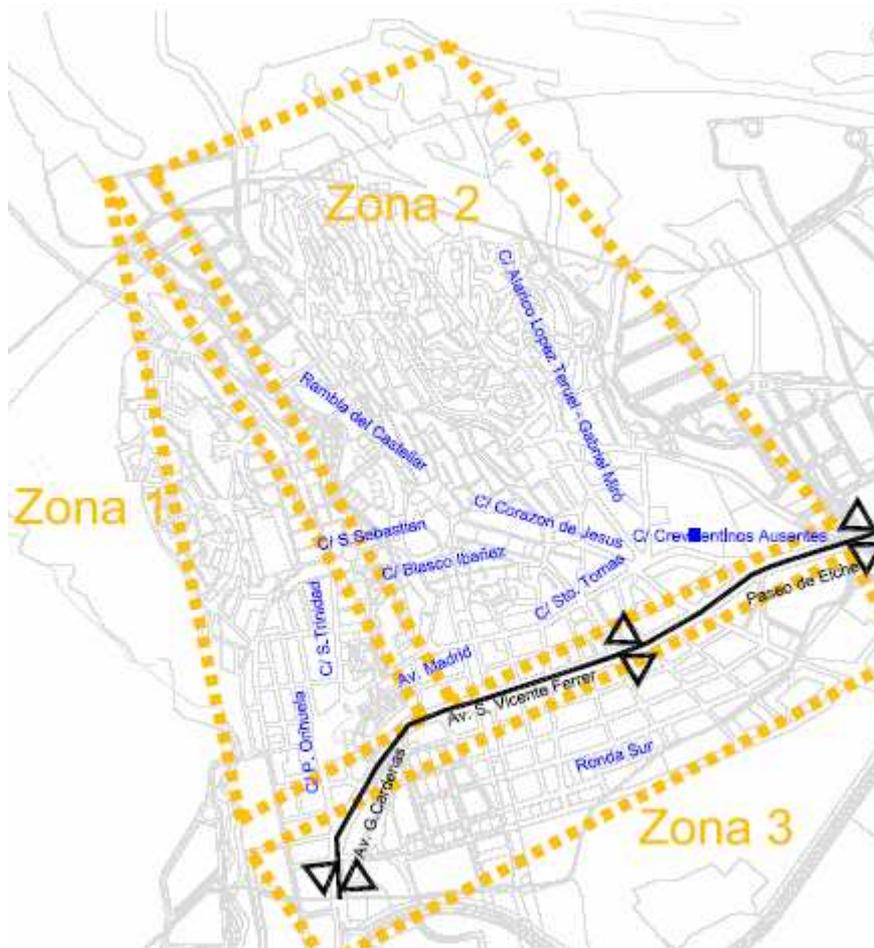
Salida de la zona Norte de la ciudad hacia Albaterra

- calle Santísima Trinidad-Puertas de Orihuela



Circulación Este-Oeste y Oeste-Este

- paseo de Elche-Avenida San Vicente Ferrer-Avenida Gutierre de Cárdenas



Las características de las vías citadas son:

Acceso a la zona Norte de la Ciudad desde la entrada por Elche

Calles A. López Teruel-Gabriel Miró Tiene una longitud aproximada de 300 metros y un ancho de 14 metros, su sección está formada por aceras de 2 metros y calzada de sentido único con doble banda de aparcamiento. Este vial discurre desde la calle Crevillentinos Ausentes hasta Vereda del Hospital.

Calle Corazón de Jesús Tiene una longitud aproximada de 500 metros, el tramo comprendido entre la avenida de S. Vicente y la calle Augusto Aznar tiene un ancho de 12 metros con aceras de 2 metros y calzada de sentido único con doble banda de aparcamiento; el tramo situado entre las calles Augusto Aznar y la plaza de la Constitución dispone de un ancho de 6 metros con aceras de 1 metro y calzada de sentido único sin aparcamiento.

Acceso a la zona Norte de la Ciudad desde la entrada por Albatera

Calle Puertas de Orihuela Tiene una longitud aproximada de 300 metros y un ancho de 16 metros, su sección está formada por aceras de 2 metros y calzadas de doble sentido con doble banda de aparcamiento. Este vial discurre desde la avenida de Gutierre de Cárdenas hasta la calle Santísima Trinidad.

Calle Rambla del Castellar Tiene una longitud aproximada de 1.150 metros, es un vial de reciente urbanización y se sitúa a lo largo del cauce del barranco de Castellar. No dispone de sección viaria uniforme aunque se trata de una vía de doble sentido de tráfico con aparcamientos alternativos en cordón y batería laterales, y zonas puntuales de estacionamiento. Su trazado discurre desde la avenida de Madrid hasta la

Ciudad Deportiva Norte atravesando los puentes de San Sebastián y de Jorge Juan.

Salida de la zona Norte de la ciudad hacia Elche

Calle Santo Tomás

Tiene una longitud aproximada de 370 metros y un ancho de 12 metros, su sección está formada por aceras de 2 metros y calzadas de doble sentido con doble banda de aparcamiento. Este vial discurre desde la avenida de Madrid hasta el Paseo de Los Crevillentinos Ausentes.

Calle Corazon de Jesús (tramo)

Este tramo de la calle Corazón de Jesús discurre desde el Paseo de Los Crevillentinos Ausentes hasta el Paseo de Elche (travesía de la N-332). Tiene una longitud aproximada de 170 metros, su ancho es de 12 metros y su sección está formada por dos aceras de 2 metros, doble banda de aparcamiento en cordón y calzada de sentido único.

Salida de la zona Norte de la ciudad hacia Albaterra

Calle Santísima Trinidad-Puertas de Orihuela

Tiene una longitud total aproximada de 790 (300+490) metros. La calle Puertas de Orihuela dispone de un ancho de 16 metros, su sección está formada por aceras de 2 metros y calzadas de doble sentido con doble banda de aparcamiento. La calle Santísima Trinitat tiene un ancho de 6 metros en el tramo situado entre la calle Virgen del Remedio y Machantero, de 8 metros entre ésta y la calle Palma, y de 12 metros entre ésta y la avenida de Madrid. Dispone de calzada de sentido único de circulación en todo el trazado, los dos primeros tramos tienen aceras

de 1 metro careciendo el primero de aparcamiento y disponiendo el segundo de una banda en cordón. El último tramo dispone de aceras de 2 metros, con bandas de aparcamiento en cordón.

Circulación Este-Oeste y Oeste-Este

Paseo de Elche

Tiene una longitud aproximada de 350 metros y un ancho de 30 metros, su sección está formada por aceras de 3 metros y calzadas de dos carriles con doble sentido de circulación y doble banda de aparcamiento en batería. No dispone de esta sección viaria en todo el tramo. Este vial discurre desde la calle Corazón de Jesús hasta la Vereda Fotxes a lo largo de la travesía de la carretera N-340.

Avda. San Vicente Ferrer

Tiene una longitud aproximada de 620 metros y un ancho de 30 metros, su sección está formada por aceras de 3 metros y calzadas de dos carriles con doble sentido de circulación y doble banda de aparcamiento en batería. Este vial discurre desde la calle Corazón de Jesús hasta la calle Santa María de la Cabeza a lo largo de la travesía de la carretera N-340.

Avda. Gutierre de Cárdenas

Tiene una longitud aproximada de 450 metros y un ancho de 32 metros, su sección está formada por aceras de 6 metros y calzadas de dos carriles con doble sentido de circulación, mediana de 2 metros y doble banda de aparcamiento en cordón. Este vial discurre desde la calle Santa María de la Cabeza hasta la calle Severo Ochoa a lo largo de la travesía de la carretera N-340.

La red viaria estructural periférica

La red viaria estructural periférica que se estudia es la compuesta por los siguientes viarios:

- Carretera N-340 a lo largo de todo el término municipal
- Carretera CV-904 (carretera de Catral) entre la carretera N-340 y la autopista A-7
- Carretera CV-875 (carretera de la Estación) entre la carretera N-340 y la autopista A-7
- Futura Ronda Sur de Crevillent
- Rotondas de intersección

Rotonda nº 1: Carretera N-340 – Carretera CV-904 (Rotonda carretera de Catral)

Rotonda nº 2: Carretera N-340 – Ronda Sur (Rotonda Las Palmeras)

Rotonda nº 3: Ronda Sur – Carretera CV-875 (Rotonda Carretera de la Estación)

Rotonda nº 4: Ronda Sur – Carretera N-340 – carretera N-325 (Rotonda carretera de Elche)

La descripción de los anteriores viarios es la siguiente:

Carretera N-340

A lo largo de todo su recorrido por el término municipal podemos distinguir cuatro tramos:

- 1º tramo Discurre este tramo entre el término municipal de Elche y la rotonda nº 4 (Rotonda carretera de Elche)

Tiene una longitud de aproximadamente, 1.800 m. Su sección está compuesta por dos carriles de 3,50 m. de ancho por sentido de circulación, separados por mediana central. La carretera dispone de vías de servicio laterales para la actividad comercial e industrial. La entrada y salidas al tronco de la vía están canalizadas por dos rotondas, una de 69

m. de diámetro (rotonda nº 4) y otra de 59,50 m. de diámetro (rotonda intermedia). La reserva de espacio para la vía es de 50 m., 43 m., 33 m. y 40 m. de anchura según tramos.

2º tramo Discurre este tramo entre la rotonda nº 4 y la rotonda nº 2 (Rotonda Las Palmeras) y constituye un tramo de travesía urbana de la carretera N-340 a su paso por Crevillent

Tiene una longitud de aproximadamente 2.000 m. y en su inicio en la rotonda nº 4 presenta en la actualidad un carril por sentido de circulación hasta el puesto de la Cruz Roja en donde la travesía presenta dos carriles de circulación por sentido, con bandas de estacionamiento y aceras..

3º tramo Discurre este tercer tramo entre la rotonda nº 2 (rotonda de Las Palmeras) y la rotonda nº 1 (rotonda carretera de Catral)

Tiene una longitud de aproximadamente 1.600 m. y está constituido por un carril de circulación por sentido.

La Revisión del Plan General le reserva una franja de 50 m. de ancho y en el centro del tramo prevé una rotonda de 69 m. de diámetro.

4º tramo Discurre este cuarto tramo entre la rotonda nº 1 (rotonda carretera de Catral) y el final del término municipal en su límite con Albaterra.

Tiene una longitud de aproximadamente 2.700 m. y está constituido por un carril por sentido de circulación.

La Revisión del Plan General le reserva una franja de 50 m. de ancho y en el centro del tramo prevé una rotonda de 69 m. de diámetro.

Carretera CV-904 (carretera de Catral)

Discurre entre la carretera N-340 y el municipio de Catral, si bien la parte de estudio se limita entre su inicio y el comienzo del enlace con la autopista A-70 (final del suelo urbanizable de los sectores I-9 e I-12).

Este tramo tiene una longitud aproximada de 1.000 m. y dispone de un carril por sentido de circulación con una rotonda al final del sector industrial Cachapets.

La Revisión del Plan General se reserva una franja de 60 m. de ancho entre el inicio y las citadas rotondas (final del sector Cachapets) y de 100 m. de ancho desde ese punto hasta el comienzo del enlace con la A-7.

Carretera CV-875 (carretera de la Estación)

Discurre entre la carretera N-340 y la pedanía ilicitana de Matola, si bien la parte de estudio se limita entre su inicio y el comienzo del enlace con la autopista A-7. La longitud aproximada es de 1.450 m. y en ella se distinguen tres tramos: el primero entre la carretera N-340 y la Ronda Sur está constituida por la actual calle, con un carril por sentido de circulación, si bien existe una bifurcación, con sentidos únicos en su conexión con la carretera N-340.

El segundo tramo está formado por una gran rotonda y el actual viario del sector urbano existente en el I-4. El tercer tramo es el situado en la ampliación del sector I-4 y dispone de una reserva de suelo de 30 m. de ancho.

Ronda Sur

La Revisión del Plan General prevé una vía de dos carriles por sentido, separados por mediana central, para eliminar la travesía urbana de la carretera N-340 a su paso por el centro urbano de Crevillent. Esta vía se la denomina Ronda Sur y discurre entre la rotonda nº 2 (rotonda Las Palmeras) y la rotonda nº 4 (rotonda carretera de Elche).

Esta vía eliminará el paso por el centro urbano, tanto del tráfico de paso como el industrial de comunicación de las zonas industriales Oeste, Sur y Este.

Rotondas

Rotonda nº 1.- Diseñada para las intersecciones de la carretera N-340 y la carretera CV-904 (carretera de Catral). Tiene un diámetro de 58,50 m.

Rotonda nº 2.- Diseñada para la intersección de la carretera N-340 y la Ronda Sur. Está situada frente al restaurante Las Palmeras y tiene un diámetro de 64 m.

Rotonda nº 3.- Diseñada para la intersección de la Ronda Sur y la carretera de la Estación (CV-875) y tiene un diámetro de 64m.

Rotonda nº 4.- Diseñada para la intersección de la Ronda Sur y la carretera N-340 y N-325 y tiene un diámetro de 69 m.

La movilidad entre las Zonas actuales

Los barrios existentes en la ciudad así como los núcleos periféricos, el actual suelo industrial, las dotaciones urbanas, la red viaria y el estacionamiento actuales se han descrito en el punto 1 del presente Estudio.

Se estudiará en el punto 4.5.1 de este Estudio la movilidad de vehículos entre las Zonas 1, 2 y 3 definidas anteriormente. En el punto 4.5.2 la movilidad a lo largo de la travesía N-340, en el punto 4.5.3 la movilidad en la red viaria básica urbana y en el 4.5.4 la movilidad peatonal.

Movilidad en las zonas de nuevo desarrollo según las previsiones de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana.

En el punto 6 de este Estudio se estudiarán las previsiones de desarrollo a medio plazo y en el punto 7 las previsiones de desarrollo a largo plazo.

Para ambos plazos se estudiarán las previsiones de suelo urbano residencial, de dotaciones, de suelo industrial y de viario y estacionamiento en los futuros desarrollos así como la evolución del tráfico.

4.- SITUACION ACTUAL

4.1.- El tráfico rodado: aforos

Para el análisis del tráfico y de la capacidad de las infraestructuras viarias principales previstas en la Revisión del Plan General de Crevillent, en particular la conocida como Ronda Sur de Crevillent, se ha abordado la toma de datos en dos fases diferenciadas.

- En primer lugar se ha recabado la información existente (aforos) de los organismos titulares de las vías que afectan al casco urbano y su zona de expansión: Ministerio de Fomento (N-340 y N-325), Consellería d'Infraestructures y Transport (CV-904) y Diputación Provincial de Alicante (CV-875).
- En segundo lugar se han realizado aforos manuales en cinco intersecciones del viario principal. Tres intersecciones urbanas y dos periurbanas.

Las intersecciones urbanas aforadas son:

- Intersección Avda. San Vicente Ferrer-Calle Corazón de Jesús-Paseo de la Estación.
- Intersección de las calles Santo Tomas-Corazón de Jesús-Alarico López Teruel-Crevillentinos Ausentes - Corazón de Jesús.
- Intersección Avenida Gutierre de Cárdenas - Puertas de Orihuela.

Las intersecciones periurbanas por las que se accede al núcleo urbano de Crevillent han sido:

- Intersección carreteras N-340 – CV-904
- Intersección carreteras N-340 – N-325

4.1.1.- Recopilación de aforos oficiales

Se han recopilado datos de aforos de las administraciones titulares de las vías precitadas. Los resultados obtenidos se pueden resumir en el siguiente cuadro:

Carretera	Estación	Año	IMD
N-340	A-15	2004	16.474
N-340	A-43	2004	12.809
N-325	A-174	2004	2.314
CV-904	PK 0+500	2005	8.421
CV-875	Pk 10+990	2002	4.921

Como puede observarse dichos datos no son homogéneos, por cuanto corresponden a años diversos, razón por la cual lo primero que hemos hecho con dichos datos es homogeneizarlos, y para ello hemos tomado como año origen o de referencia el presente 2006.

Para homogeneizar los datos se requiere conocer el factor de crecimiento del tráfico en las vías afectadas. A dichos efectos se ha considerado como patrón o indicador del factor de crecimiento del tráfico el correspondiente al experimentado por el tráfico de la N-340 en su estación de aforos A-15. Se ha seleccionado dicha carretera y dicha estación por ser las que mayor IMD soportan, y porque se cuenta con una serie mayor de datos anuales a efectos de calcular dicho factor de crecimiento.

Para analizar el factor de crecimiento necesitaremos al menos cinco años para considerar un periodo significativo.

El factor de crecimiento del tráfico basándonos en la evolución del tráfico en la estación A-15 de la carretera N-340 es:

Año	IMD	% crecimiento	% crecimiento acumulado
1999	15.032	0,00	0,00
2000	15.668	4,23	4,23
2001	16.572	5,77	5,00
2002	15.418	- 6.96	1,01
2003	16.175	4,91	1,99
2004	16.474	1,85	1,96

En consecuencia, y previo redondeo, adoptaremos un factor de crecimiento del tráfico del 2,00 % anual.

Aplicando el factor de crecimiento del tráfico obtenemos:

Carretera	Estación	Año	IMD
N-340	A-15	2006	17.126
N-340	A-43	2006	13.316
N-325	A-174	2006	2.406
CV-904	PK 0+500	2006	8.586
CV-875	Pk 10+990	2006	5.318

4.1.2.- Aforos manuales

Se han realizado aforos manuales de ocho horas de duración en las cinco intersecciones citadas.

Los aforos se han realizado en las siguientes fechas:

Intersección Avda. San Vicente Ferrer - Calle Corazón de Jesús-Paseo de la Estación	12 de septiembre
Intersección de las calles Santo Tomas -Corazón de Jesús-Alarico López Teruel - Crevillentinos Ausentes-Corazón de Jesús	11 de septiembre
Intersección Avenida Gutierre de Cárdenas - Puertas de Orihuela	11 de septiembre
Intersección N-340 / CV-904	5 de septiembre
Intersección N-340 / N-325	6 de septiembre

Las citadas fechas han sido días sin ningún acontecimiento ni fiesta en la comarca, sin lluvia y sin que se hubiera producido algún accidente en la red viaria que pudiese distorsionar los resultados.

Los datos obtenidos se recogen en **los anejos nº 2** y su resumen y tratamiento se expone seguidamente:

Intersección Av. San Vicente Ferrer - C/ Corazón de Jesús-Paseo de Elche (Intersección N-340 – CV-875)

Carretera	Origen	Destino	Hora max. intensidad	Nº veh. h. max.	Total veh. en 8h.	Total pesados en 8 h.
CV-875	Estación	Crev. Norte	19-20 h.	393	2.371	141
CV-875	Crevillent	Estación	19-20 h.	316	2.191	102
N-340	Crevillent	Estación	19-20 h.	145	939	69
N-340	Crevillent	Estación	19-20 h.	183	1.151	36
CV-875	Estación	Giro drcha.	8-9 h.	208	1.334	132
CV-875	Estación	Giro izda.	19-20 h.	144	689	60

Intersección c/Santo Tomás-Corazón de Jesús -Alarico López Teruel-Crevillentinos Ausentes-Corazón de Jesús

Origen	Destino	Hora max. intensidad	Nº veh. h. max.	Total veh. en 8h.
N-340	C A	9-10 h.	542	3.584
C A	N-340	9-10 h.	144	859
C A	C J	19-20 h.	307	1.855
C A	A L T	8-9 h.	142	870
A M	S T	19-20 h.	537	3.611
S T	N-340	18-19h.	167	998
S T	C J	8-9 h.	224	1.542
S T	A L T	19-20 h	181	1.071

C A - Crevillentinos Ausentes
 A M - Avenida de Madrid
 C J - Corazon de Jesús
 S T - Santo Tomas
 A L T - Alarico López Teruel

Intersección Avd. Gutierre de Cárdenas - calle Puertas de Orihuela

Origen	Destino	Hora max. intensidad	Nº veh. h. max.	Total veh. en 8h.
GC (sentido Elche)	P O (entrada)	19-20 h	203	1.084
GC (sentido Albatera)	P O (entrada)	19-20 h	154	1.033
P O (salida)	GC (sentido Elche)	8-9 h	122	792
P O (salida)	GC (sentido Albatera)	8-9 h	195	1.195

GC – Gutierrez de Cardenas
PO – Puertas de Orihuela

Intersección N-340 – CV-904

Carretera	Origen	Destino	Hora max. intensidad	Nº veh. h. max.	Total veh. en 8h.	Total pesados en 8 h.
CV-904	Catral	Crevillent	19-20 h.	290	1.731	128
CV-904	Catral	Albatera	18-19 h.	41	285	56
N-340	Albatera	Crevillent	19-20 h.	350	1.659	107
N-340	Albatera	Catral	18-19 h.	66	370	74
N-340	Crevillent	Catral	8-9 h.	285	2.097	149
N-340	Crevillent	Albatera	8-9 h.	231	1.464	109

Intersección N-340 – N-325

Carretera	Origen	Destino	Hora max. intensidad	Nº veh. h. max.	Total veh. en 8h.	Total pesados en 8 h.
N-340	Elche	Aspe	7-8 h.	70	373	54
N-340	Elchel	Crevillent	11-12 h.	634	3.974	213
N-340	Crevillent	Aspe	8-9 h.	127	903	81
N-340	Crevillent	Elche	19-20 h.	623	4.515	260
N-325	Aspe	Crevillent	19-20 h.	122	779	69
N-325	Aspe	Elche	18-19 h.	60	371	39

Con la simple adición de las intensidades de cada movimiento que confluyen en un determinado carril, y a efectos poderlos contrastar con los aforos homogeneizados al 2006 que hemos determinado anteriormente y estimando que las máximas intensidades horaria son aforadas son el 10 % de los IMD, obtenemos los siguientes cuadro-resumen:

Intersección Av. San Vicente Ferrer - C/ Corazón de Jesús-Paseo de Elche (Intersección N-340 – CV-875)

Carretera	Situación	Sentido	IMH	%	IMD	Total
CV-875	Calle Salvador Int N-340	Elche	208	52,93	2.080	
CV-875	Calle Salvador Int N-340	Albatera	144	36,64	1.440	
CV-875	Calle Salvador Int N-340	Centro ciudad	41	10,43	410	3.930

N-340	Int N-340 con CV-875	Centro ciudad > CV-875	316	49,07	3.160	
N-340	Int N-340 con CV-875	N-340 giro izq. > CV-875	145	22,52	1.450	
N-340	Int N-340 con CV-875	N-340 giro der. > CV-875	183	28,42	1.830	6.440
CV-875	Bifurcación viario urbano	Crevillent – Estación	644	62,10	6.440	
CV-875	Bifurcación viario urbano	Estación - Crevillent	393	37,90	3.930	10.370

**Intersección c/Santo Tomás - Corazón de Jesús - Alarico López Teruel-
Crevillentinos Ausentes-Corazón de Jesús**

Calle	Sentido	IMH	%	IMD	
CA	Entrada intersección	542	50.23	5.540	
ST	Entrada intersección	537	49.77	5.370	10.790
C J	N-340	283	26.22	2.830	
CJ	Norte	484	48.86	4.440	
A L T	Norte	312	24.92	3.120	10.790

CA - Crevillentinos Ausentes
CJ - Corazón de Jesús
ST - Santo Tomas
ALT - Alarico López Teruel

Intersección Avda. Gutierre de Cárdenas-calle Puertas de Orihuela

Calle	Sentido	IMH	%	IMD	
C G (entrada)	Albatera	203	56.70	2.030	
C G (entrada)	Elche	154	43.30	1.540	3.570
C G (salida)	Albatera	195	61.50	1.950	
C G (salida)	Elche	112	38.50	1.120	3.170
P O	Entrada	357	53.00	3.570	
P O	Salida	317	47.00	3.170	6.740

GC - Gutierre de Cárdenas
PO - Puertas de Orihuela

Intersección N-340 – CV-904

Carretera	Situación	Sentido	IMH	%	IMD	Total
-----------	-----------	---------	-----	---	-----	-------

Carretera	Situación	Sentido	IMH	%	IMD	Total
N-340	Int. CV-904 lado Albaterra	Albaterra – Crevillent	416	60,47	4.160	
N-340	Int. CV-904 lado Albaterra	Crevillent - Albaterra	272	39,53	2.720	6.880
N-340	Int. CV-904 lado Crevillent	Albaterra – Crevillent	640	55,36	6.400	
N-340	Int. CV-904 lado Crevillent	Crevillent - Albaterra	516	44,64	5.160	11.560
CV-904	Intersección N-340	N-340 – Catral	351	51,47	3.510	
CV-904	Intersección N-340	Catral – N-340	331	48,53	3.310	6.820

Intersección N-340 – N-325

Carretera	Situación	Sentido	IMH	%	IMD	Total
N-340	Int. N-325 lado Elx	Crevillent - Elx	683	49,24	6.830	
N-340	Int. N-325 lado Elx	Elx – Crevillent	704	50,76	7.040	13.870
N-340	Int. N-325 lado Crevillent	Crevillent – Elx	750	49,80	7.500	
N-340	Int. N-325 lado Crevillent	Elx – Crevillent	756	50,20	7.560	15.060
N-325	Intersección N-340	Crevillent – Aspe	197	51,98	1.970	
N-325	Intersección N-340	Aspe - Crevillent	182	48,02	1.820	3.790

De los aforos realizados se deduce que la hora de mayor intensidad de 19 a 20 h., que las intensidades en los diferentes sentidos de circulación están bastante equilibradas y que el porcentaje de pesados es del 6,9 %.

Si comparamos los datos de los aforos oficiales con los obtenidos el pasado mes de septiembre, tenemos:

Carretera	Estación	IMD Aforo oficial	IMD Aforo obtenido
N-340	A-15	17.126	13.870
N-340	A-43	13.316	11.560
N-325	A-174	2.406	3.790
CV-904	PK 0+500	8.586	6.820
CV-875	Pk 10 + 990	5.318	10.370

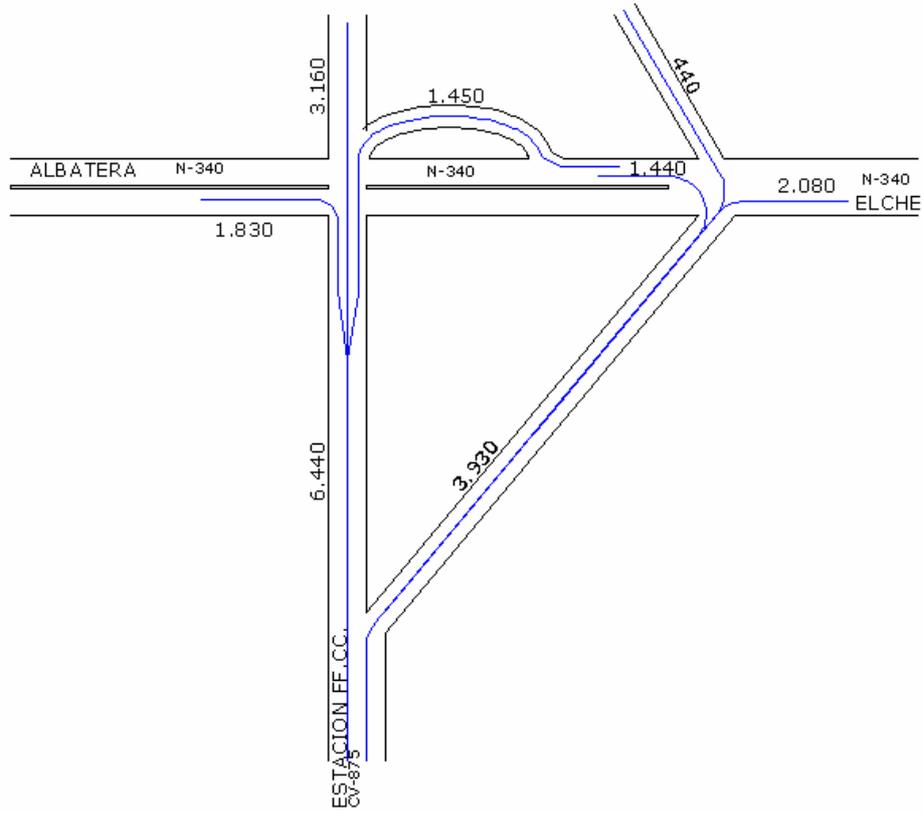
No existen aforos oficiales en las tres intersecciones urbanas aforadas.

Para la realización del presente trabajo vamos a usar como IMD la mayor de las obtenidas para cada uno de los puntos aforados, o sea:

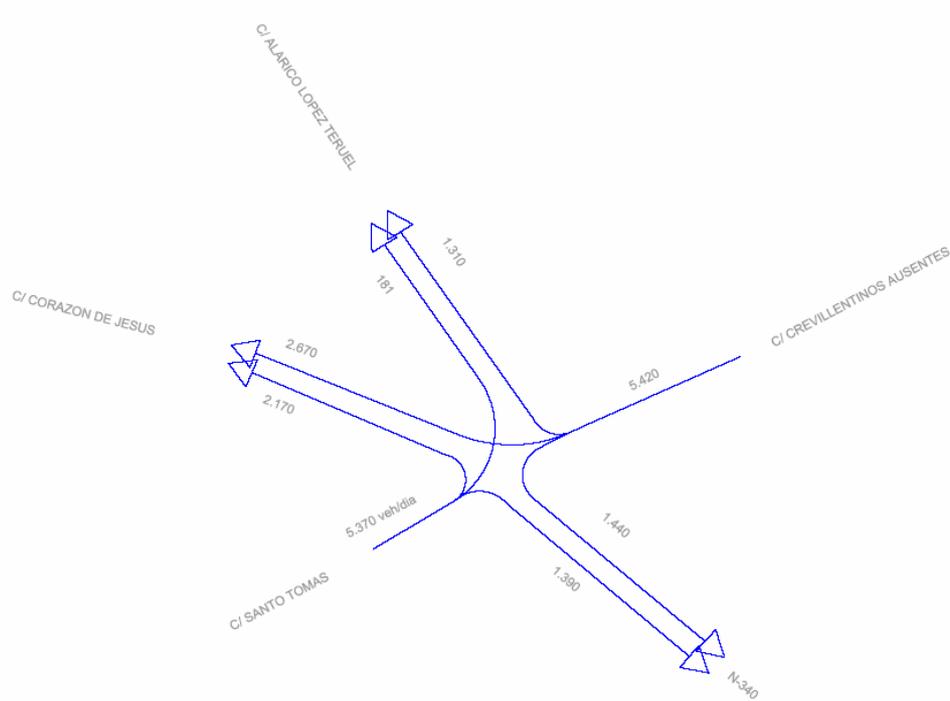
Vía	Estación	Sentido	IMD	Total (veh/d)
N-340	A-15	Entrada	8.693	
N-340	A-15	Salida	8.432	17.125
N-325	A-174	Entrada	1.819	
N-325	A-174	Salida	1.971	3.790
N-340	A-43	Entrada	7.372	
N-340	A-43	Salida	5.944	13.316
CV-904	PK 0+500	Entrada	4.167	
CV-904	PK 0+500	Salida	4.119	8.586
CV-875	PK 10+990	Entrada	3.930	
CV-875	PK 10+990	Salida	6.440	10.370
C A	-	Entrada	5.420	
S T	-	Entrada	5.370	10.790
C J	-	Hacia N-340	2.830	
C J	-	Hacia centro	4.840	
A L T	-	Hacia Norte	3.126	10.790
P O	-	Salida	3.170	
P O	-	Entrada	3.570	6.740

En cuanto a los repartos de tráfico, vamos a usar con las IMD anteriores los porcentajes obtenidos en los aforos realizados, con lo que resulta la siguiente composición:

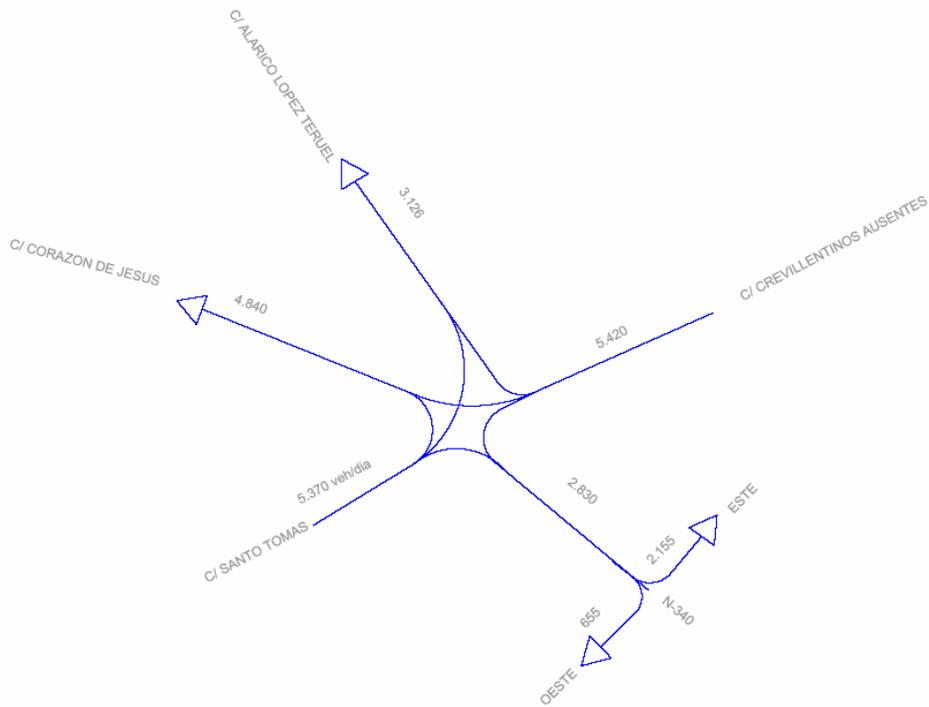
**Intersección Av. San Vicente Ferrer- C/ Corazón de Jesús-Paseo de Elche
(Intersección N-340 – CV-875)**



Intersección c/Santo Tomás-Corazón de Jesús -Alarico López Teruel- Crevillentinos Ausentes-Corazón de Jesús IMD

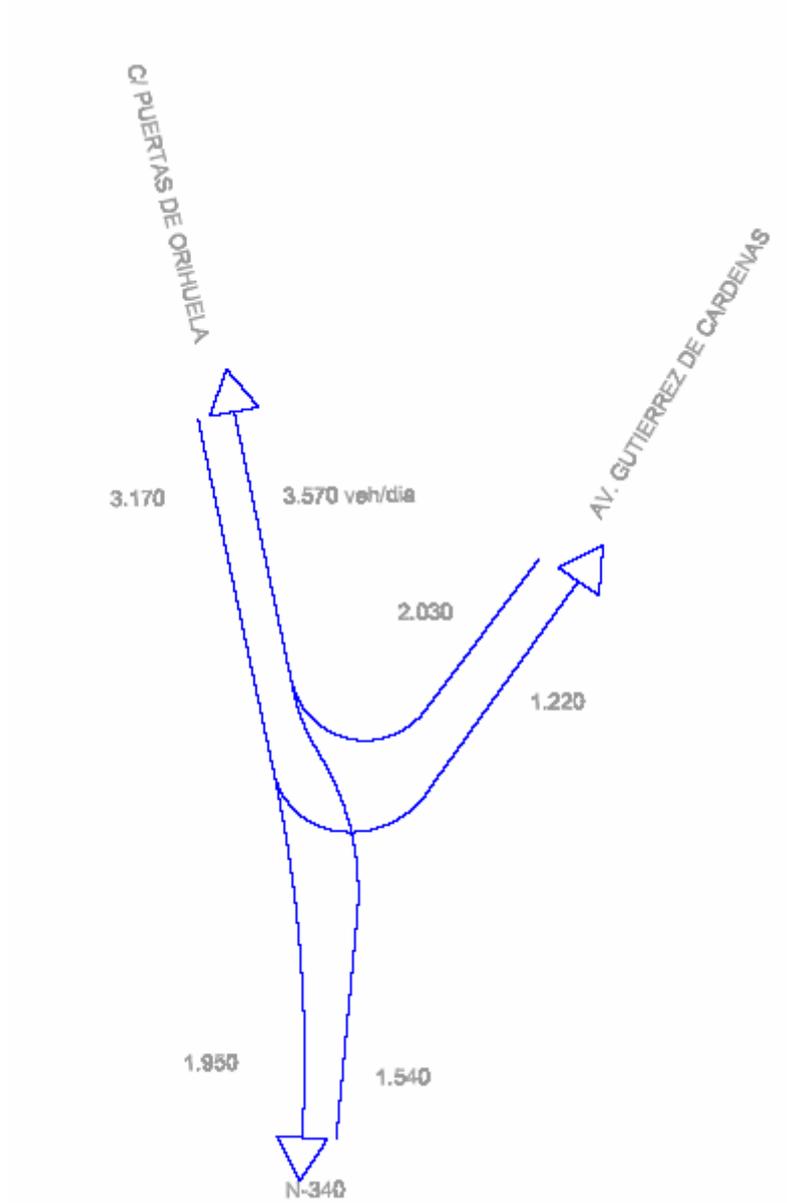


DATOS PREVIOS

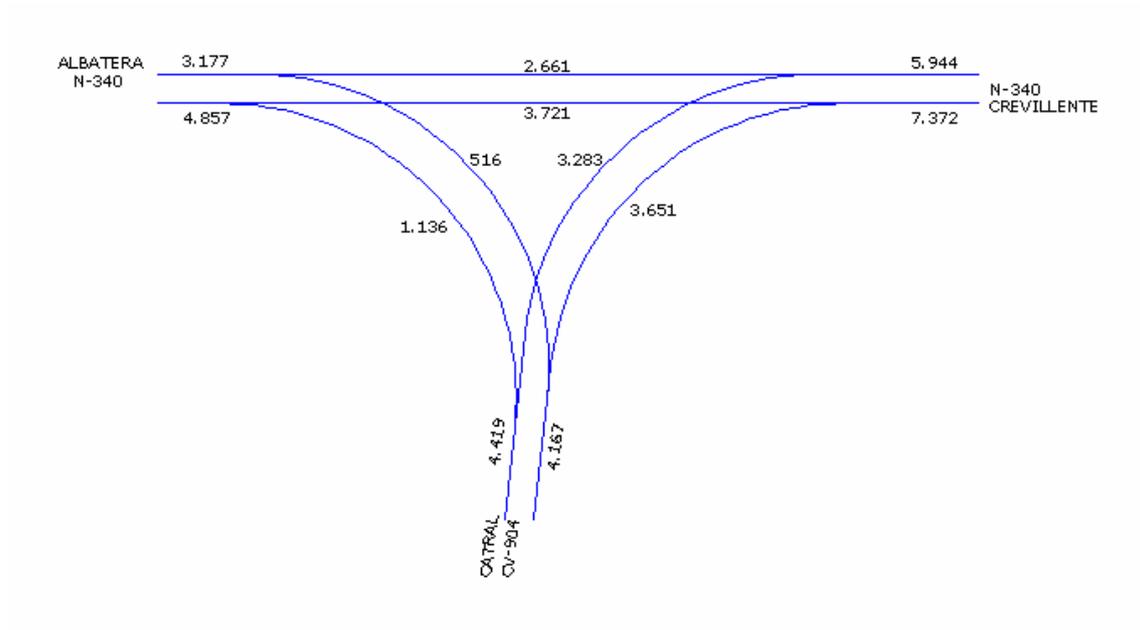


DATOS FINALES

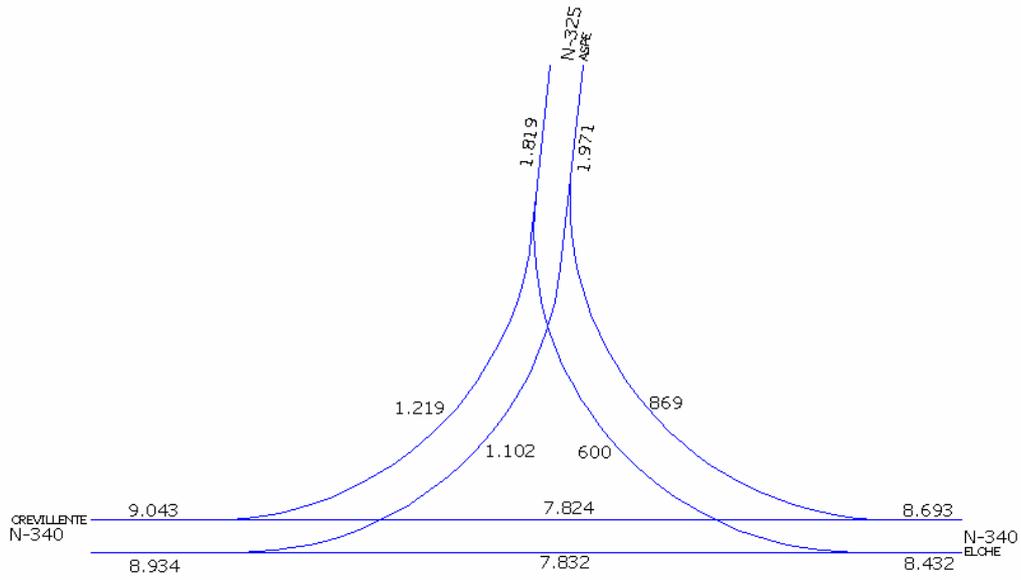
Intersección Avda. Gutierrez de Cárdenas - Calle Puertas de Orihuela IMD



Intersección N-340 / CV-904 IMD



Intersección N-340 / N-325 IMD



4.2.- El transporte público en autobús

La población de Crevillent no dispone en la actualidad de transporte público urbano.

Existe, sin embargo, transporte público interurbano en autobús cuyas líneas y horarios son los siguientes:

LINEA INTERURBANA CREVILLENT – MURCIA AUTOBUSES ALSA-ALBATERENSE HORARIO			
--	--	--	--

CREVILLENT	MURCIA	MURCIA	CREVILLENT
08:50	10:30	05:15	06:35
09:05	10:45	07:15	08:55
11:05	12:45	08:15	09:55
12:50	14:30	08:15	09:55
13:05	14:45	10:15	11:55
15:05	16:45	12:15	13:55
16:50	18:30	12:15	13:55
17:05	18:45	14:15	15:55
19:05	20:45	16:15	17:55
21:05	22:45	16:15	17:55
21:05	22:45	18:15	19:55

LINEA INTERURBANA CREVILLENT – VALENCIA AUTOBUSES ALSA-ALBATERENSE HORARIO			
--	--	--	--

CREVILLENT	VALENCIA	VALENCIA	CREVILLENT
06:10	09:15	06:00	08:45
17:45	20:45	19:30	22:25
19:45	22:45		

**LINEA INTERURBANA CREVILLENT – VILLENA
AUTOBUSES ALSA-ALBATERENSE
HORARIO**

CREVILLENT	VILLENA	VILLENA	CREVILLENT
06:10	07:30	07:25	08:45
17:45	19:05	21:00	22:25
19:45	21:05		

COOPERATIVA DE ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS

LINEA CREVILLENT – UNIVERSIDAD DE ALICANTE

HORARIO DE AUTOBUSES

CREVILLENT

Salidas hacia la Universidad

7.00, 8.00, 9.15, 14.30

Regresos a Crevillent

13.10, 14.10, 15.10, 19.15, 21.15,

Atención:

Los viernes se suprime el horario de las 14.10 y el de las 21.15.

Los viernes no hay autobús a las 19.15. En su lugar hay un autobús a las 20.30.

U.A. – ELCHE – CREVILLENT – ALBATERA

12:30, 15:15, 21:10

SABADOS

CREVILLENT – ELCHE – U.A.

07:45

U.A. – ELCHE – CREVILLENT

12:10

AUTOBUSES COSTA AZUL
<p style="text-align: center;"><u>HORARIO</u></p>
<p style="text-align: center;"><u>Alicante - Dolores</u></p> <p style="text-align: center;">12.30 - 19.30</p>
<p style="text-align: center;"><u>Dolores – Alicante</u></p> <p style="text-align: center;">07.45 - 15.00 Lunes a Viernes laborables y Sábados laborables</p> <p style="text-align: center;">07.45 - 16.00 Domingos y festivos</p> <p style="text-align: center;">Este servicio pasa por : Elche - Crevillent - El Realengo - San Felipe Neri – Catral</p>
<p style="text-align: center;"><u>Elda - Cartagena</u></p> <p style="text-align: center;">07.30. este servicio pasa también por: Crevillent - Catral - Dolores - Almoradí - Rojales - Guardamar</p>
<p style="text-align: center;"><u>Cartagena - Elda</u></p> <p style="text-align: center;">18.00 Guardamar - Rojales - Almoradí - Dolores - Catral - Crevillent - Elche</p>

ALBATERA - CREVILLENTE - UNIVERSIDAD ALICANTE Autobuses Mollá -SuBus	
ALBATERA -> UNIV. ALICANTE	UNIV. ALICANTE -> ALBATERA
ALBATERA: PARADA BUS	UNIVERSIDAD ALICANTE (PAR. SALIDA)
Crevillente: Fontenay	Crevillente: Hotel Sultán
Hotel Sultan	Fontenay
Universidad Alicante (Parada I)	ALBATERA: PARADA BUS
Universidad Alicante (Parada II)	
Universidad Alicante (Parada III)	
UNIVERSIDAD ALICANTE (PARADA IV)	
SALIDAS DESDE ALBATERA	SALIDAS DESDE UNIVERSIDAD (PARADA SALIDA)
6:25	12:30
9:40	15:15
14:00	21:10

ELCHE - ALICANTE - CREVILLENTE Autobuses Mollá -SuBus	
CREVILLENTE -> ALICANTE	ALICANTE -> CREVILLENTE
CREVILLENTE: FONTENAY	ALICANTE: ESTACIÓN DE AUTOBUSES
Hotel Sultán	San Gabriel (1)
Polígono del Boch (N. Soledad)	Agua Amarga (Restaurante Pili) (1)
Polígono Boch (Final vía servicio)	Matadero (1)
Vereda de los Mallorcas (Rotonda)	Butano (1)
Moraval	CAM (1)
Ford	Carelsa (1)
Carrefour (Carril de entrada)	Báscula de Pesaje (1)
Elche: Cementerio	Gruas Cabeza (1)
Ambulatorio	Colegio Aitana (1)
Estación Autobuses	Catedrát. Soler (DNI) (2) (3)
Altabix	Catedrát. Soler (Div. Azul) (2) (3)
Vía Parque (4)	Loren. Carbonell / Gran Vía (2) (3)
Polígono Indus:C/ Severo Ochoa Nº 8 (4)	Makro (2)
C/ Ramón y Cajal Nº 37 (4)	La Casera (parada bus) (2)
C/ Ramón y Cajal Nº 19 (4)	Bacarot: Gasolinera (2)
C/ Ramón y Cajal Nº 5 (4)	Cementera (2)
Azulejos Antón Blasco	Pasado el puente (2)
Quiles	Bacarot (2)
Masía de Chencho	Estanco (2)
Venta Verdú	Vía Parque (3)
Hoyo de la Olivera	Torrellano
Polígono Industrial (Gasolinera)	Parque Industrial (Gasolinera)
Torrellano (4)	Elche: Hoyo de la Olivera
Vía Parque (3)	Venta Verdú
IFA (1) (4)	Masía de Chencho

ELCHE - ALICANTE - CREVILLENTE	
Autobuses Mollá -SuBus	
Alicante: Colegio Aitana (1) (4)	Quiles
Gruas Cabeza (1) (4)	Citroen
Báscula de Pesaje (1) (4)	Altabix
Carelsa (1) (4)	Estación Autobuses
CAM (1) (4)	Ambulatorio
Butano (1) (4)	Cementerio
Matadero (1) (4)	Carrefour (Salida dir. Crevillente)
Agua Amarga (Rest. Pili) (1) (4)	Ford (antes de la rotonda)
San Gabriel (1) (4)	Antes de Venta La Rosa
Bacarot: Estanco (2)	Hiperber
Bacarot (pueblo) (2)	Vereda de las Mallorcas (Vía servi)
Cementera (2)	Polígono de Fayma (Vía servicio)
Pasado el puente (2)	Polígono Boch (vía servicio final)
Gasolinera (2)	Tienda Todo 100 (antes de rotonda)
Alicante: La Casera (2)	Hotel Sultán
EuroServ (Fte. Makro) (2)	CREVILLENTE: FONTENAY
Loren. Carbonell / Gran Vía (2) (3)	
Catedrát. Soler (Div. Azul) (2) (3)	
Catedrát. Soler Nº 47 (DNI) (2) (3)	
ESTACIÓN DE AUTOBUSES	
SALIDAS DESDE CREVILLENTE	SALIDAS DESDE ALICANTE
7.00	6.45
7.30	7.15
8.00	7.45
8.30	8.15
9.00	8.45
9.30	9.15
10.00	9.45
10.30	10.15
11.00	10.45
11.30	11.15
12.00	11.45
12.30	12.15
13.00	12.45
13.30	13.15
14.00	13.45
14.30	14.15
15.00	14.45
16.00	15.45
17.00	16.45
18.00	17.45
19.00	20.00
20.00	21.00
21.00	21.25

En resumen existen las siguientes líneas de autobuses interurbanos que comunican a Crevillent con algunas ciudades de la comarca

Crevillent – Murcia	11 salidas / día
Murcia – Crevillent	11 llegadas / día
Crevillent – Valencia	3 salidas / día
Valencia – Crevillent	2 llegadas / día
Crevillent – Villena	3 salidas / día
Villena – Crevillent	2 llegadas / día
Crevillent - Universidad de Alicante	4 salidas / día
Universidad de Alicante – Crevillent	5 llegadas / día
Crevillent – Elche – Alicante	23 salidas / día
Alicante – Crevillent	23 llegadas / día
Alicante – Crevillent – Dolores	2 viajes / día
Dolores – Crevillent – Alicante	2 viajes / día
Elche – Crevillent – Cartagena	1 viaje / día
Cartagena – Crevillent – Elda	1 viaje / día

En total se disponen de 93 viajes en autobús cuyo origen o destino en Crevillent, lo que suponiendo autobuses de 50 plazas y un nivel de ocupación del 75 %, produce una movilidad total en este modo de transporte de 3.500 viajes / día con origen o destino en Crevillent.

4.3.- El transporte público en tren

Crevillent dispone de una estación de ferrocarril en la línea férrea de Alicante a Murcia. La estación de ferrocarril se sitúa al Sur de la población en el denominado “Barrio de la Estación” y conectada con ella por medio de la carretera provincial CV-875 (Carretera de la Estación).

Esta carretera tiene su inicio en la ciudad de Crevillent en la intersección de la Avenida San Vicente Ferrer con la calle Corazón de Jesús, y, dentro del casco urbano se denomina Paseo de la Estación. Esta vía de conexión atraviesa la futura Ronda Sur y la autopista A-7 hasta llegar al barrio de la Estación, teniendo una longitud de unos 4,1 Km.

Los horarios de los trenes son los siguientes:

**LINEA CERCANIAS RENFE
ALICANTE – CREVILLENTE – MURCIA
HORARIOS**

ALICANTE	CREVILLENTE	MURCIA
06.05	06.41	07.24
07.05	07.41	08.26
08.05	08.42	09.31
09.05	09.42	10.23
10.05	10.42	11.26
11.05	11.42	12.26
12.05	12.41	13.26
13.05	13.42	14.30
14.05	14.49	15.35
15.05	15.41	16.26
16.05	16.41	17.26
17.05	17.41	18.26
18.05	18.39	19.26
19.05	19.42	20.26
20.05	20.41	21.28
21.05	21.44	22.27
22.05	22.41	23.25

**LINEA CERCANIAS RENFE
MURCIA – CREVILLENTE - ALICANTE
HORARIOS**

MURCIA	CREVILLENTE	ALICANTE
05.55	06.39	07.19
06.55	07.40	08.19
07.55	08.40	09.19
08.55	09.39	10.19
09.55	10.39	11.19
10.55	11.39	12.19
11.55	12.39	13.19

LINEA CERCANIAS RENFE MURCIA – CREVILLENTE - ALICANTE HORARIOS		
12.55	13.39	14.19
14.15	15.04	15.38
14.55	15.43	16.19
15.55	16.40	17.19
16.55	17.39	18.19
17.55	18.42	19.19
18.55	19.39	20.19
19.55	20.39	21.19
21.00	21.42	22.20
22.05	22.55	23.33

Como puede observarse, existen 17 trenes en cada sentido que comunican a Crevillent con Murcia y Alicante y con todas las estaciones intermedias del recorrido. Prácticamente existe un tren cada hora en ambos sentidos.

La media diaria de viajeros que suben y bajan en la Estación de Crevillent, según datos dados por RENFE, es de 224 viajeros/día, con una punta de 20 viajeros en el tren de Crevillent - Alicante de las 08.41 horas y otra punta de Crevillent - Alicante de las 17.40 horas con 22 viajeros.

4.4.- Caracterización de los flujos de tráfico actual

4.4.1.- Generación de tráfico

Se considera como tráfico generado una media de 2,35 viajes por persona y día, de los cuales, al no existir transporte público, un 55% se realizará en coche y un 45% a pie.

El número de viajes en vehículo privado que tienen un origen o destino en cada una de las zonas en que hemos dividido el núcleo urbano será:

Zona 1	Nº de habitantes	11.192
	Nº de viajes.....	2,35 v/hab/día
	% viajes a pie	45%
	% viajes en coche	55%
	Origen o Destino	0,5

Nº de viajes en vehículo privado generados:

$$11.192 \times 2.35 \times 0.55 \times 0.5 = 7.232 \text{ viajes/día}$$

Zona 2	Nº de habitantes	4.862
	Nº de viajes.....	2,35 v/hab/día
	% viajes a pie	45%
	% viajes en coche	55%
	Origen o Destino	0,5

Nº de viajes en vehículo privado generados:

$$4.862 \times 2.35 \times 0.55 \times 0.5 = 3.145 \text{ viajes/día}$$

Zona 3	Nº de habitantes	6.721
	Nº de viajes.....	2,35 v/hab/día
	% viajes a pie	45%
	% viajes en coche	55%
	Origen o Destino	0,5

Nº de viajes en vehículo privado generados:

$$6.721 \times 2.35 \times 0.55 \times 0.5 = 4.343 \text{ viajes/día}$$

En el núcleo urbano de Crevillent se generan en total 14.717 viajes/día en automóvil.

4.4.2.- Destino del tráfico

El destino del tráfico generado en las tres zonas en las que hemos dividido a la ciudad lo asimilamos a los siguientes destinos:

- Trafico que circula hacia las zonas industriales de la ciudad
- Trafico interno entre las zonas
- Trafico exterior a las zonas

1.- Trafico que circula hacia las zonas industriales de la ciudad

En el punto 1.3 del presente Estudio se ha expuesto el suelo urbano industrial existente en la ciudad de acuerdo con el actual Plan General de Ordenación así

como las extensiones de los polígonos, su coeficiente de consolidación y su situación.

A efectos de la movilidad, tanto actual como futura, podemos agrupar este tipo de suelo en tres grandes zonas en función de su situación y de la carretera actual sobre la que gravita tanto el tráfico que atraen como, lógicamente, el que generan.

- La **zona oeste**, que gravita sobre el tramo oeste de la carretera N – 340 y sobre la carretera CV – 904 y, lógicamente, sobre la intersección de ambas
- La **zona sur** que gravita sobre la carretera CV – 875
- La **zona este** que gravita sobre la carretera N – 340

Agrupadas con estos criterios las zonas de suelo urbano industrial resulta el siguiente cuadro resumen:

Zona	Denominación	M² techo existente
Oeste	Cachapets	129.823
	I-8	112.865
	Oeste	16.219
	Total	258.907
Sur	I-4	Total 351.085
Este	Este	118.818
	Imperial	47.890
	Cerámica	26.801
	I-6	70.252
	I-7	103.845
	Faima	226.265
	Crevillent industrial	93.021
	Total	686.884
Total techo industrial actual		1.296.884 m²

De lo anterior podemos concluir que el actual suelo urbano industrial de la ciudad, puede agruparse a efectos de origen/destino, en tres grandes zonas:

Zona	M ² techo industrial	%	Viario sobre el que gravitan
Oeste	258.907	20%	N-340 tramo oeste, salida hacia Albaterra, CV-904 (carretera de Carral) e intersección de ambas
Sur	351.085	27%	Carretera CV-875 (carretera de la Estación)
Este	686.884	53%	Carretera N-340, tramo este, salida hacia Elche
Total Crevillent	1.296.884 m ²		

En el **plano nº 6** “Base + ZI” está reflejado el suelo urbano industrial y su relación con la red viaria existente, y en el **plano nº 7** “Base + ZI + Zonas” el suelo urbano industrial agrupado en las zonas oeste, sur y este, y su relación con la red viaria actual, así como con el núcleo urbano.

Lógicamente, el número de viajes que de cada zona tiene su origen/destino en cada zona industrial será proporcional a la superficie de cada zona industrial.

Por otra parte, teniendo en cuenta que el número de habitantes de Crevillent que trabaja en sus zonas industriales es de 6.486 personas y que la movilidad por motivos de trabajo (viajes / persona) en coche es de 0,94, resulta que los desplazamientos a las zonas industriales tendrán la siguiente distribución:

Origen	Destino	Nº de viajes/día	Total
Zona 1	Zona Industrial Oeste	$6.486 \times 0,491 \times 0,94 \times 0,20 =$	599
	Zona Industrial Sur	$6.486 \times 0,491 \times 0,94 \times 0,27 =$	808
	Zona Industrial Este	$6.486 \times 0,491 \times 0,94 \times 0,53 =$	1.587
			2.994
Zona 2	Zona Industrial Oeste	$6.486 \times 0,213 \times 0,94 \times 0,20 =$	260
	Zona Industrial Sur	$6.486 \times 0,213 \times 0,94 \times 0,27 =$	351
	Zona Industrial Este	$6.486 \times 0,213 \times 0,94 \times 0,53 =$	688
			1.299
Zona 3	Zona Industrial Oeste	$6.486 \times 0,296 \times 0,94 \times 0,20 =$	361

Origen	Destino	Nº de viajes/día	Total
	Zona Industrial Sur	$6.486 \times 0,296 \times 0,94 \times 0,27 =$	487
	Zona Industrial Este	$6.486 \times 0,296 \times 0,94 \times 0,53 =$	947
TOTAL			6.088

Del total de viajes en coche que generan diariamente, que según los cálculos del apartado anterior se elevan a 14.717 vehículos/día, 6.088 viajes tienen por destino las zonas industriales de la ciudad. Esta cifra representa un 41,36% del total de viajes generados.

2.- Tráfico interno de las zonas

Dadas las distancias medias de recorrido existentes dentro de cada zona así como los problemas de estacionamiento actual en algunas de ellas, el tráfico interno en vehículo privado dentro de cada zona es muy pequeño y podría estimarse en un 5% del tráfico generado en cada una de ellas, con lo que resultaría la siguiente distribución de viajes:

Origen	Destino	Nº de viajes/día	
Zona 1	Zona 1	$7.232 \times 0,05 =$	366
Zona 2	Zona 2	$3.142 \times 0,05 =$	157
Zona 3	Zona 3	$4.343 \times 0,05 =$	217
TOTAL			740

Del total de viajes en vehículo que diariamente se generan y que se estiman en 14.717 viajes/día, 740 viajes se estima que tienen como origen y destino dentro de ellas cada una de las zonas.

3.- Tráfico exterior de las zonas

Los viajes que se originan en la ciudad y que su destino no son las zonas industriales ni las propias zonas donde se generan, se realizarán proporcionalmente a los tráficos de salida hacia el Oeste (Albatera - Catral), hacia el Sur (Estación) y hacia el Este (Elche) que según los datos obtenidos en los aforos del apartado 4.1 de este Estudio son:

- 35% Carretera N-340 Oeste (Albatera-Catral)
- 20% Carretera de la Estación (CV-875)

45% Carretera N-340 Este (Elche)

Según la siguiente distribución, teniendo en cuenta que el 46,36% de los viajes generados han sido distribuidos tanto hacia las zonas industriales como internamente, se obtiene:

Origen	Destino	Nº de viajes/día	Total
Zona 1	N-340 Oeste	$7.232 \times 0,5364 \times 0,35 =$	1.358
	CV-875	$7.232 \times 0,5364 \times 0,20 =$	776
	N-340 Este	$7.232 \times 0,5364 \times 0,45 =$	1.746
			3.890
Zona 2	N-340 Oeste	$3.142 \times 0,5364 \times 0,35 =$	590
	CV-875	$3.142 \times 0,5364 \times 0,20 =$	337
	N-340 Este	$3.142 \times 0,5364 \times 0,45 =$	758
			1.685
Zona 3	N-340 Oeste	$4.343 \times 0,5364 \times 0,35 =$	815
	CV-875	$4.343 \times 0,5364 \times 0,20 =$	466
	N-340 Este	$4.343 \times 0,5364 \times 0,45 =$	1.048
			2.329
TOTAL			7.844

4.5.- Situación actual de la movilidad

4.5.1.- Movilidad de vehículos

Con los valores obtenidos anteriormente, puede obtenerse la siguiente matriz de movilidad:

Destino/Origen	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Total
Z.I. Oeste	599	260	361	1.220
Z.I. Sur	808	351	487	1.646
Z.I. Este	1.587	688	947	3.222
N-340 Oeste	1.358	590	815	2.763
CV-875	776	337	466	1.579
N-340 Este	1.746	758	1.048	3.552
Total	6.874	2.984	4.124	13.982

Como los accesos a las zonas industriales coinciden con las salidas de la ciudad a efectos de tráfico pueden agruparse, obteniéndose la siguiente matriz de movilidad relativa a la zona de origen/vía de salida:

Destino/Origen	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Total
N-340 Oeste	1.957	850	1.176	3.983
CV-875	1.584	688	953	3.225
N-340 Este	3.333	1.446	1.995	6.774
Total	6.874	2.984	4.124	13.982

En resumen, tenemos que los viajes que origina la ciudad son:

Hacia la N-340-Oeste	3.983 viajes/día
Hacia la CV-875-Estación	3.225 viajes/día
Hacia la N-340-Este	6.774 viajes/día
Total	13.892 viajes/día

Y los viajes que la ciudad recibe son:

A la zona 1 llegan	6.874 viajes/día
A la zona 2 llegan	2.984 viajes/día
A la zona 3 llegan	4.124 viajes/día
Total	13.892 viajes/día

4.5.2.- Movilidad en la Travesía de la N-340

Aceptando que el número de vehículos/día que origina cada una de las zonas en que hemos dividido la ciudad es el mismo que su destino, es decir, que entran en cada zona tantos vehículos/día como salen de ella, podemos estudiar el tráfico global en la travesía urbana de la carretera N-340 que constituye el eje básico del tráfico en la ciudad.

Para ello vamos a estudiar el tráfico en sentido Oeste-Este y en sentido Este-Oeste usando los datos deducidos anteriormente de la movilidad que origina la ciudad y los obtenidos mediante los aforos efectuados:

Dirección Oeste-Este

(Salidas de la travesía según cálculos y entradas según aforos)

Nº de vehiculos/día que acceden a la ciudad según aforo	7.371 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 2 según cálculos	- 850 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según aforo	+ 1.270 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 1 según cálculos	- 1.957 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según aforo	+ 1.841 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 3 según cálculos	- 1.176 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según aforo	+ 2.080 vehículos/día
Nº de vehículos/día que siguen por la travesía en dirección Elche	8.429 vehículos/día

(Salidas de la travesía según aforos y entradas según cálculos)

Nº de vehiculos/día que acceden a la ciudad según aforo	7.371 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 2 según aforos	- 1.540 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según cálculos	+ 850 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según cálculos	+ 1.957 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 3 según aforo	- 1.830 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según calculo	+ 1.176 vehículos/día
Nº de vehículos/día que siguen por la travesía en dirección Elche	7.984 vehículos/día

Estas dos cifras obtenidas, 8.429 vehiculos/día y 7.984 vehiculos/día, considerando las entradas en la travesía según aforos y las salidas según cálculos y viceversa son perfectamente comparables entre sí y con el aforo en la salida que es de 8.934 vehiculos/día, dado que la diferencia entre ellas es del 5%, valor aceptable en esta clase de estimaciones.

Dirección Este-Oeste

(Salidas de la travesía según cálculos y entradas según aforos)

Nº de vehiculos/día que acceden a la ciudad según aforo	9.043 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 1 según cálculos	- 3.330 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según aforo	+ 1.055 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 2 según cálculos	- 1.446 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según aforo	+ 1.590 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 3 según cálculos	- 1.955 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según aforo	+ 1.440 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que siguen por la travesía en dirección Albufera	6.394 vehículos/día

(Salidas de la travesía según aforos y entradas según cálculos)

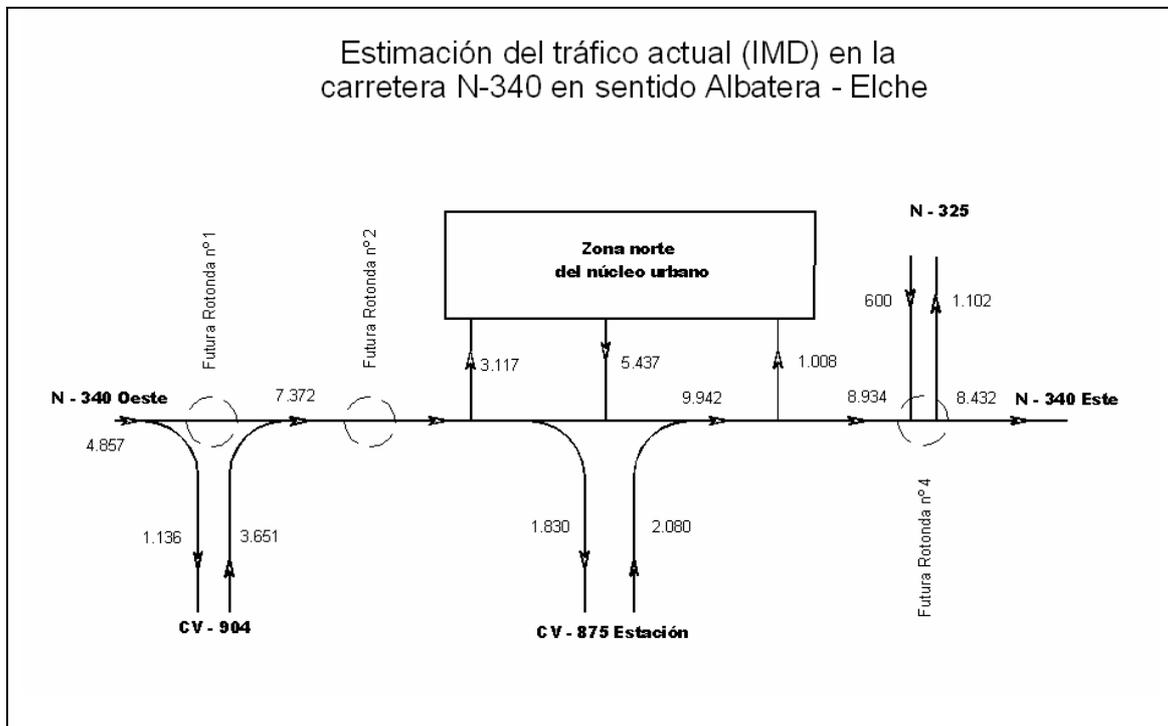
Nº de vehiculos/día que acceden a la ciudad según aforo	9.043 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 1 según aforo	- 5.420 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según cálculos	+ 1.055 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 2 según aforo	- 2.030 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que acceden a la N-340 según calculo	+ 1.446 vehículos/día
Nº de vehiculos/día que se dirigen a la zona 3 según aforo	- 1.450 vehículos/día

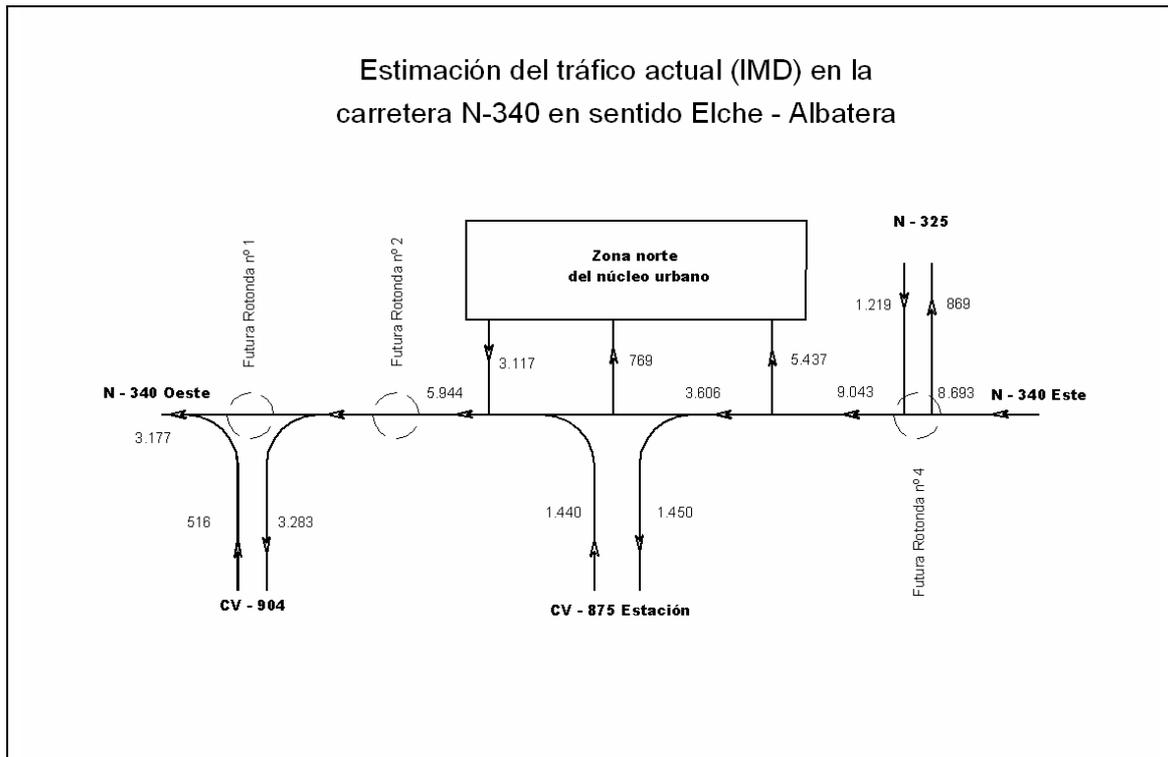
Nº de vehículos/día que acceden a la
N-340 según calculo + 1.955 vehículos/día

**Nº de vehículos/día que siguen por
la travesía en dirección Albaterra 6.877 vehículos/día**

Las cifras obtenidas, 6.394 vehículos/día y 6.877 vehículos/día, considerando igual que el sentido contrario, las entradas según aforos y las salidas según cálculos y viceversa, son comparables entre sí y con el aforo en la salida de Albaterra que es de 5.944 vehiculos/día, dado que la diferencia entre ellas es del 7%, se considera un valor aceptable.

De esta forma el tráfico en la travesía se refleja en los croquis siguientes:



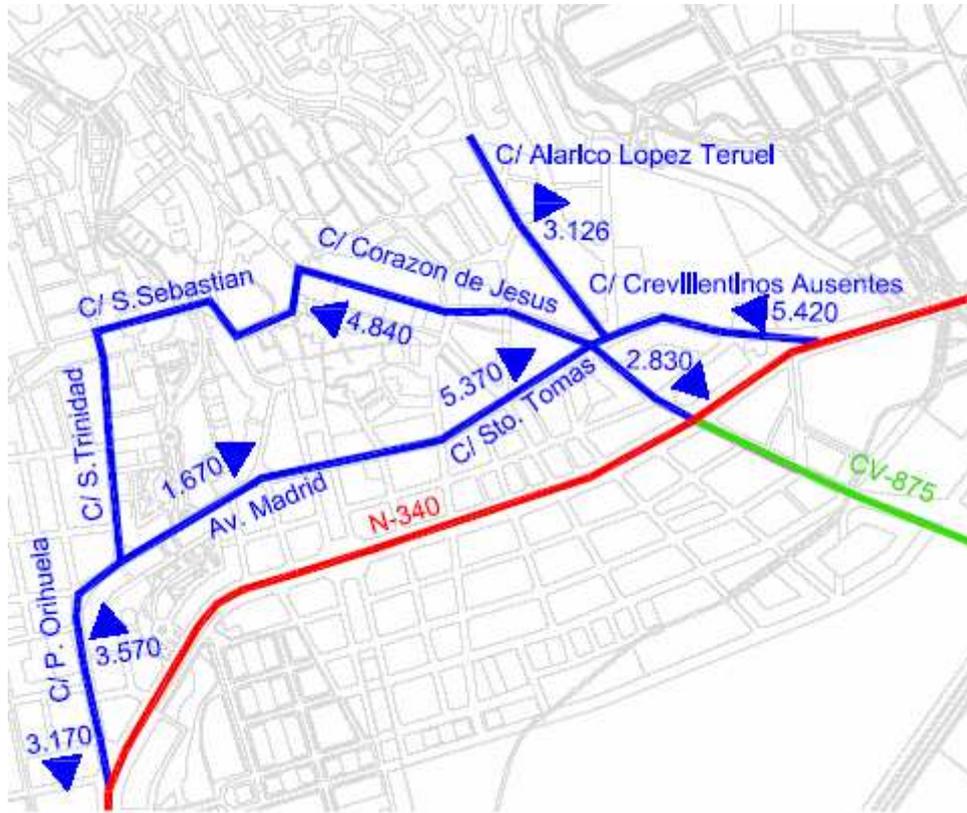


4.5.3.- Movilidad en la red viaria urbana básica

Los vehículos/día que circulan por la red viaria urbana básica son, aproximadamente, los siguientes:

Calle	Sentido	Vehiculos/día
Corazon de Jesus	Norte	4.840
	Sur	2.830
Alarico Lopez Teruel	Norte	3.126
Crevillentinos Ausentes	Oeste	5.420
Santisima Trinidad	Sur	4.840
Avda. Madrid	Este	5.240
Santo Tomas	Este	5.370
Puertas Orihuela	Norte	3.570
	Sur	3.170

Los datos anteriores se grafían en el croquis siguiente:



4.5.4.- Movilidad peatonal

Si, lógicamente, se considera como tráfico generado una media de 2,35 viajes/persona/día, de los cuales al no existir transporte público, un 45% se realizará a pie y el 55% restante en coche.

El número de viajes peatonales que se generan en las zonas y la distribución de los puntos de atracción peatonal en la ciudad (equipamientos) no supone saturación peatonal en ningún vial de la población.

El número de viajes que tienen un origen o destino en cada una de las zonas en que hemos dividido el núcleo urbano será:

Zona 1	Nº de habitantes	11.192
	Nº de viajes.....	2,35 v/hab/día
	% viajes a pie	45%
	% viajes en coche	55%
	Origen y Destino	1

Nº de viajes generados:

$$11.193 \times 2.35 \times 0.45 \times 1 = 11.835 \text{ viajes/día}$$

Zona 2	Nº de habitantes	4.862
	Nº de viajes.....	2,35 v/hab/día
	% viajes a pie	45%
	% viajes en coche	55%
	Origen y Destino	1

Nº de viajes generados:

$$4.862 \times 2.35 \times 0.45 \times 1 = 4.951 \text{ viajes/día}$$

Zona 3	Nº de habitantes	6.721
	Nº de viajes.....	2,35 v/hab/día
	% viajes a pie	45%
	% viajes en coche	55%
	Origen y Destino	1

Nº de viajes generados:

$$6.721 \times 2.35 \times 0.45 \times 1 = 7.107 \text{ viajes/día}$$

En el núcleo urbano de Crevillent se generan en total 23.893 viajes/día a pie.

Dado el número de viajes originados la densidad peatonal es baja para el viario existente, si bien la circulación es incomoda debido a las características topográficas y estrechez de muchas aceras.

La distancia entre los centros de gravedad de las tres zonas en que hemos dividido la población es del orden de 700 metros y la máxima distancia entre extremos de la población es del orden de 1.800 metros, por lo que, suponiendo una velocidad peatonal de 4 km/h los tiempos medios de recorrido están entre 10-15 minutos.

Respecto a la distribución de los equipamientos, resulta una aceptable distribución de los centros docentes, dado que existen en la zona central (Rambla) y en cinco barrios (Coves Nord, Coves Oest, Puixança, Parquet y Parc Nou). En el extrarradio, junto a la futura Ronda Sur existen dos equipamientos docentes.

Las dotaciones culturales y administrativas (Mercado municipal, Biblioteca, Teatro Chapi, Casa de la Cultura y Ayuntamiento) se encuentran concentradas en la zona central de la ciudad y las deportivas repartidas por toda ella (Polideportivo "Abrets" y gimnasio municipal en el centro), existiendo

importantes equipamientos deportivos en el Norte, en el Sur y en el Este. (Ciudad Deportiva Norte, Ciudad Deportiva Sur y campo de fútbol, respectivamente).

El equipamiento sanitario está concentrado en el barrio Parc Nou.

La distribución de las dotaciones de la ciudad facilitan la accesibilidad y producen, en conjunto, una movilidad peatonal uniforme.

Situación diferente es la que los núcleos periféricos (San Felipe Neri, El Realengo, La Estación, Las Casicas y El Rincón de los Pablos) cuya accesibilidad al centro de la ciudad y a los servicios públicos está condicionado al uso del vehículo privado.

5.- ANALISIS DE LOS FLUJOS DE TRAFICO ACTUALES UTILIZANDO LA NUEVA RONDA SUR

La futura Ronda Sur, comienza en el tramo oeste de la N-340, en la rotonda nº 2 (rotonda de Las Palmeras); tiene en su recorrido una intersección con la carretera CV-875, configurándose la rotonda nº 3 (rotonda de la Estación) y finaliza en la parte este de la ciudad, intersección con las carreteras N-340 y N-325 configurando la rotonda nº 4 (rotonda de Elche).

La puesta en servicio de esta nueva e importante vía modificará de forma muy importante la movilidad en Crevillent, por lo que se considera que las prognosis de movilidad considerando desarrolladas las futuras previsiones de crecimiento urbano residencial e industrial de Crevillent, deben estudiarse partiendo de que esa nueva circunvalación Sur ya está en servicio dado que de no ser así, si todo el tráfico que generará los nuevos polígonos previstos en la Revisión del Plan General circulase por la actual travesía de la carretera N-340, además del colapso que en ella se produciría, estaríamos en un escenario que - en términos de razonabilidad - no sería real en el futuro.

En la hipótesis de que se construyese, el tráfico que se estima que circularía por ella sería:

- **Acceso por la N-340 Oeste**

Número de vehículos/día que acceden a la ciudad $T_A = 7.372$ veh/día

Número de vehículos/día que se dirigen a la zona
norte de la ciudad $T_N = 3.117$ veh/día

Número de vehículos/día que se dirigen a la travesía $T_T = 4.255$ veh/día

Considerando que aunque esté construida la Ronda Sur, un 15 % de los vehículos continuarán dirigiéndose a la travesía tendremos:

Número de veh/día que acceden a la Ronda Sur desde la N-340 – Oeste

$$N = T_A - T_N - 0,85 T_T = 3.617 \text{ veh/día}$$

- **Acceso por la N-340 Este**

Número de vehículos/día que acceden a la ciudad $T_A = 9.043$ veh/día

Número de vehículos/día que se dirigen a la zona
norte de la ciudad $T_N = 5.437$ veh/día

Número de vehículos/día que se dirigen a la travesía $T_T = 3.606$ veh/día

Considerando que aunque esté construida la Ronda Sur un 15 % de los vehículos continuarán dirigiéndose a la travesía, tendremos:

Número de veh/día que acceden a la Ronda Sur desde la N-340 – Este

$$N = T_A - T_N - 0,85 T_T = 3.066 \text{ veh/día}$$

- **Acceso por carretera CV- 875 dirección norte**

Número de vehículos/día que se dirigen a la zona
norte de la ciudad 3.930 veh/día

- **Acceso por la carretera CV-875 dirección sur**

Número de vehículos/día que se dirigen desde la
zona sur de la ciudad hacia zonas industriales $T_I = 2.457$ veh/día

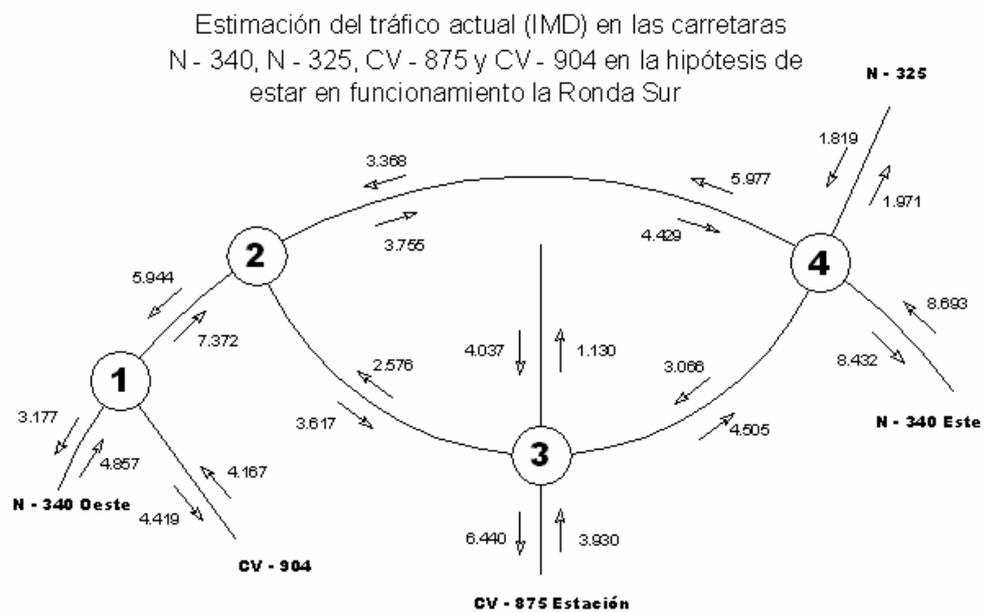
Número de vehículos/día que desde la zona norte se
dirigen hacia la zona sur $T_S = 3.160$ veh/día

Considerando que un 50 % de los vehículos que desde la zona norte a la zona sur se dirigirán a la Ronda Sur tendremos:

Número de veh/día que acceden a la Ronda Sur desde la CV-875 dirección Sur

$$N = T_I + 0,5 T_S = 4.037 \text{ veh/día}$$

Con estas consideraciones, y en la hipótesis de que estuviera construida la Ronda Sur, el tráfico que circularía actualmente por los diferentes tramos de la N-340 a su paso por Crevillent sería el que se refleja en el siguiente croquis:



6.- PREVISIONES DE DESARROLLO A MEDIO PLAZO

La Revisión del Plan General de Crevillent prevé el crecimiento de la ciudad a medio plazo mediante el desarrollo del **Suelo urbanizable con ordenación pormenorizada** tanto residencial (1.075.180 m²) como industrial (418.293 m²) y a largo plazo por el desarrollo del suelo que califica como **Suelo urbanizable sin ordenar pormenorizadamente** tanto residencial (1.843.545 m²) como industrial (2.623.873 m²) y de equipamiento (60.405 m²).

6.1.- Previsión de revisión del Plan General a medio plazo

6.1.1.- Suelo urbanizable residencial ordenado

El suelo urbanizable residencial con ordenación pormenorizada está formado en la Revisión del Plan General (planos de Clasificación y Calificación, planos ORD 1 y 2) por los sectores R1, R2, R3 y R4, contiguos al centro urbano actual y por los sectores R5 (El Realengo), R6 (San Felipe), R7 (Estación), R8 (Club de Tenis) y R12 (Las Casicas) situados en pedanías aisladas en la parte sur del término municipal según la siguiente distribución:

Sector	M ² suelo	Nº viviendas
R1	80.447	724
R2	69.912	524
R3	164.185	821
R4	435.615	1.304
R5 (El Realengo)	108.088	270
R6 (San Felipe)	54.474	409
R7 (Estación)	7.770	67
R8 (Club de Tenis)	138.775	278
R12 (Las Casicas)	15.914	72
Total	1.075.180	4.469

A efectos de la generación de tráfico a medio plazo, los sectores R1, R2, R3 y R4 pueden agruparse con el centro urbano actual; los sectores R5 (Realengo), R6 (San Felipe Neri) y R12 (Las Casicas) generarán tráfico hacia la carretera de Catral (CV-904) y el Sector R7 (Estación) generará tráfico hacia la carretera de la Estación (CV-875).

El sector R-8 (Club de Tenis) está situado en medio del suelo no urbanizable, cerca del término municipal de Albatera y el tráfico que genera circulará por un nuevo vial que conecta con la carretera N-340 en su tramo oeste, salida hacia Albatera, entre la intersección con la carretera de Carral y el restaurante Las Palmeras.

En el siguiente cuadro se refleja, a efectos de generación de tráfico, la influencia de los sectores de suelo urbanizable residencial con ordenación pormenorizada.

Sectores	Número de viviendas	Viario sobre el que gravitan
R1, R2, R3 y R4	3.373	Integración con el centro urbano existente y sobre la carretera N-340 en el tramo de travesía urbana
R5, R6 y R12	751	Sobre la carretera de Catral CV-904
R7	67	Sobre la carretera de la Estación CV-875
R8	278	Sobre la carretera N-340 en su tramo oeste

6.1.2.- Dotaciones

Las dotaciones previstas en cada uno de los sectores de suelo urbanizable residencial con ordenación pormenorizada según dispone la revisión del PGOU es la siguiente:

Sector	Equipamiento	Superficie (m2)
R1	ED/TD/RD	4.575
	ED	13.400
	ID	8.250
R2	ED	13.800
	ED	7.500
	ED	7.000
R3	ED	14.483

Sector	Equipamiento	Superficie (m2)
	ED	5.164
R4	ED	28.095
R5 (El Realengo)	ED/TD/RD	1.574
	ED	4.940
R6 (San Felipe)	ED/TD/RD	3.216
	ED	4.504
R7 (Estación)	ED/TD/RD	763
R8 (Club de Tenis)	ID	4.217
	ED	8.718
R12 (Las Casicas)	ED	1.193

ED - Equipamiento Educativo-Cultural
 RD - Equipamiento Deportivo
 DT - Equipamiento Asistencial
 ID - Infraestructuras Servicio Urbano
 AD - Administrativo Institucional

En el siguiente cuadro se refleja, a efectos de generación de tráfico, la influencia de los sectores de suelo urbanizable residencial con ordenación pormenorizada.

Sectores	M2 de dotación	Viaro sobre el que gravitan
R1, R2, R3 y R4	102.267	Integración con el centro urbano existente y sobre la carretera N-340 en el tramo de travesía urbana
R5, R6 y R12	15.427	Sobre la carretera de Catral CV-904
R7	763	Sobre la carretera de la Estación CV-875
R8	12.935	Sobre la carretera N-340 en su tramo oeste

6.1.3.- Suelo industrial urbanizable ordenado

El suelo urbanizable industrial con ordenación pormenorizada está formado en la Revisión del Plan General (Planos de Calificación y Clasificación, planos

ORD 1 y 2) por los sectores este y oeste contiguos al centro urbano y el sector I-11 situado junto a la autovía AP-70 en el extremo sur del término municipal y ofrece las siguientes superficies:

Sector	M ² suelo	edificabilidad	Superficie de techo (m ²)
Este	22.541	2 m ² /m ²	45.082
Oeste	105.180	2 m ² /m ²	210.360
I-11	100.830	2 m ² /m ²	201.660

A efectos de generación de tráfico a medio plazo, el sector Este gravitará sobre lo que se ha denominado **zona Este** relativa al suelo urbano industrial, el sector Oeste a la **zona Oeste** y el sector I-11 también a la zona Oeste por generar / atraer tráfico sobre la carretera de Catral CV – 904.

En el siguiente cuadro se refleja, a efectos de generación de tráfico la agrupación de los sectores de suelo urbanizable industrial con ordenación pormenorizada.

Sector	M ² techo industrial	Zona con la que se agrupan
Este	45.082	Zona Este
Oeste e I-11	412.020	Zona Oeste

En el siguiente cuadro se refleja, a efectos de generación de tráfico, la influencia de los sectores de suelo industrial urbanizable con ordenación pormenorizada

Sector	M ² techo industrial	Viario sobre el que gravitan
Este	45.082	Integración con el centro urbano existente y sobre la carretera N-340 en el tramo de travesía urbana
Oeste e I-11	412.020	Sobre la carretera de Catral CV-904

En el **plano nº 8** está reflejado el suelo urbanizable con ordenación pormenorizada tanto residencial como industrial, agrupado en las zonas Este y Oeste y su relación con la red viaria.

6.1.4.- Viario y estacionamiento

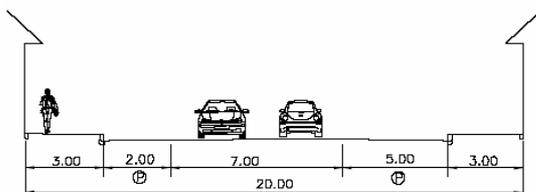
El viario y el estacionamiento del suelo urbanizable residencial con ordenación pormenorizada se encuentra grafiado en los planos de clasificación y de calificación (planos ORD-1 y ORD-2) de la Revisión del Plan General.

Resumidamente el ancho del viario, sección transversal y número de plazas de estacionamiento en superficie previstas en cada uno de los sectores que conforman el suelo urbanizable residencial ordenado es:

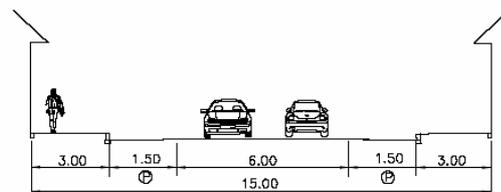
Sector R1

Este sector tiene una superficie de viario de 32.995 m² y esta formado por calles de 10,16 y 20 metros de anchura. La calle de 20 metros de ancho, de separación entre las zonas dotacionales y las manzanas residenciales dispone de dos aceras de 3 metros de ancho, una banda de aparcamiento en batería, una banda de aparcamiento en cordón en el lateral y una calzada de 7 metros de ancho. El viario de 15 metros de ancho, dispone de dos aceras de 3 metros de ancho cada una, dos bandas de estacionamiento en cordón y una calzada de 6 metros de ancho. La calle de 10 metros de ancho, situada en el borde Sur dispone de dos aceras de 3 y 2 metros, una banda de estacionamiento y una calzada de 3 metros.

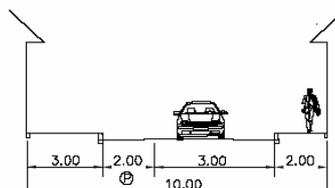
El numero de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 400 unidades.



SECTOR R1 – SECCION TIPO 20 m



SECTOR R1 – SECCION TIPO 15 m

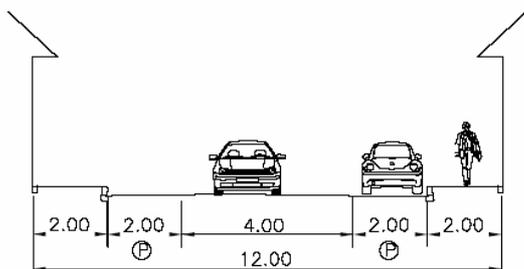


SECTOR R1 – SECCION TIPO 10 m

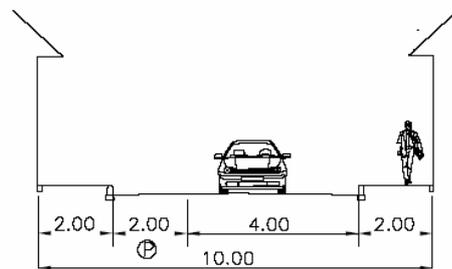
Sector R2

Este sector tiene una superficie de viario de 29.505 m² y esta formado por calles de 10 y 12 metros de anchura. La calle de 12 metros de ancho dispone de dos aceras de 2 metros de ancho, doble banda de aparcamiento en cordón y una calzada de 4 metros de ancho. El viario de 10 metros de ancho, dispone de dos aceras de 2 metros de ancho cada una, una banda de estacionamiento en cordón y una calzada de 4 metros de ancho.

El número de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 428 unidades.



SECTOR R2 – SECCION TIPO 12 m

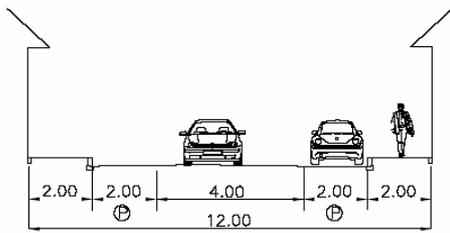


SECTOR R2 – SECCION TIPO 10 m

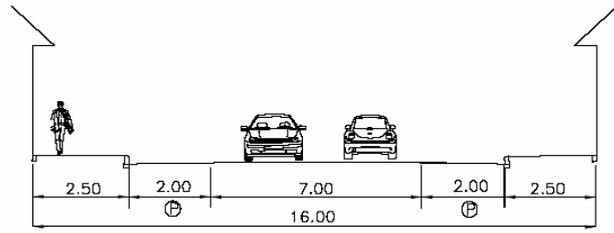
Sector R3

Este sector tiene una superficie de viario de 58.739 m² y esta formado por calles de 12, 16 y 20 metros de anchura. La calle de 12 metros de ancho dispone de dos aceras de 2 metros de ancho, doble banda de aparcamiento en cordón y una calzada de 4 metros de ancho. El viario de 16 metros de ancho, dispone de dos aceras de 2.50 metros de ancho cada una, doble banda de estacionamiento en cordón y una calzada de 7 metros de ancho. El viario de 20 metros tiene dos aceras de 3 metros, una banda de aparcamiento en cordón, otra banda en batería y una calzada de 7 metros.

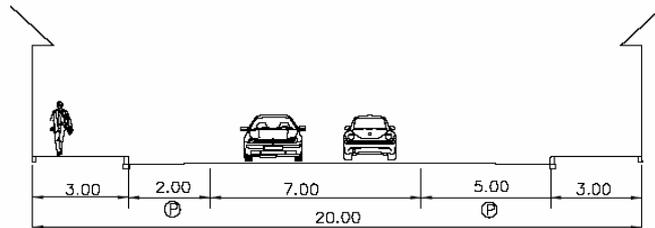
El número de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 560 unidades.



SECTOR R3 – SECCION TIPO 12 m



SECTOR R3 – SECCION TIPO 16 m

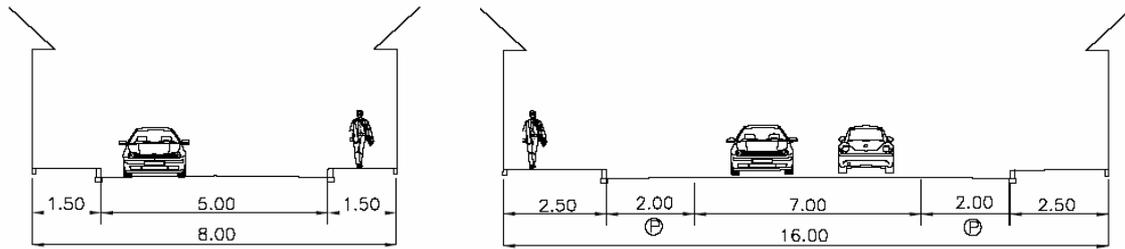


SECTOR R3 – SECCION TIPO 20 m

Sector R4

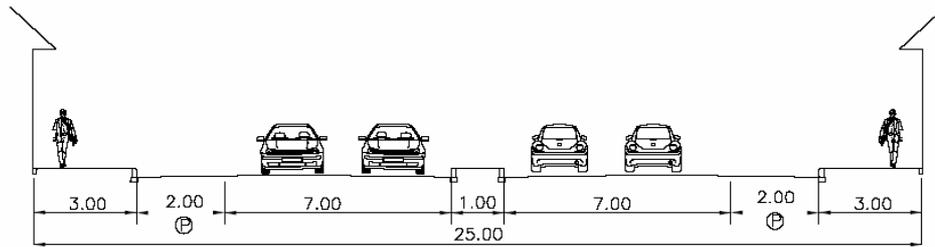
Este sector tiene una superficie de viario de 101.500 m² y esta formado por calles de 8, 16 y 25 metros de anchura. La calle de 8 metros de ancho dispone de dos aceras de 1.50 metros de ancho y una calzada de 5 metros de ancho. El viario de 16 metros de ancho, dispone de dos aceras de 2.50 metros de ancho cada una, doble banda de estacionamiento en cordón y una calzada de 7 metros de ancho. El viario de 25 metros tiene dos aceras de 3 metros, doble banda de aparcamiento en cordón, una mediana de 1 y doble calzada de 7 metros.

El numero de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 995 unidades.



SECTOR R4 – SECCION TIPO 8 m

SECTOR R4 – SECCION TIPO 16 m

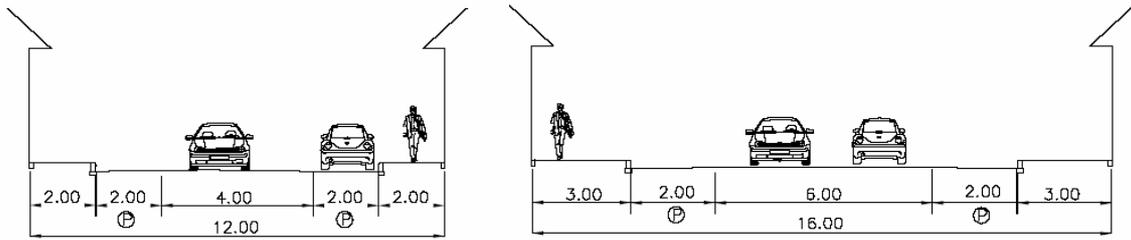


SECTOR R4 – SECCION TIPO 25 m

Sector R5

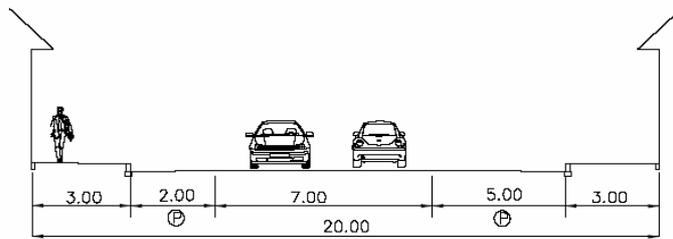
Este sector tiene una superficie de viario de 26.614 m² y esta formado por calles de 12, 16 y 20 metros de anchura. La calle de 12 metros de ancho dispone de dos aceras de 2 metros de ancho, doble banda de aparcamiento en cordón y una calzada de 4 metros de ancho. El viario de 16 metros de ancho, dispone de dos aceras de 3 metros de ancho cada una, doble banda de estacionamiento en cordón y una calzada de 6 metros de ancho. El viario de 20 metros tiene dos aceras de 3 metros, una banda de aparcamiento en cordón, otra banda en batería y una calzada de 7 metros.

El numero de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 815 unidades.



SECTOR R5 – SECCION TIPO 12 m

SECTOR R5 – SECCION TIPO 16 m

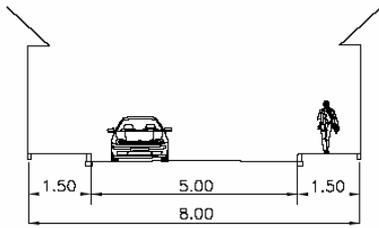


SECTOR R5 – SECCION TIPO 20 m

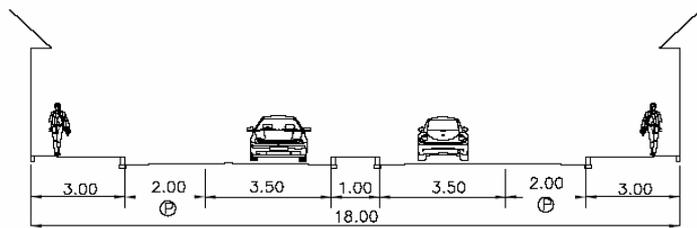
Sector R6

Este sector tiene una superficie de viario de 58.739 m² y esta formado por calles de 8, 12, 16 y 18 metros de anchura. La calle de 8 metros de ancho dispone de dos aceras de 1.50 metros de ancho y una calzada de 5 metros de ancho. La calle de 12 metros de ancho dispone de dos aceras de 2 metros de ancho, doble banda de aparcamiento en cordón y una calzada de 4 metros de ancho. El viario de 16 metros de ancho, dispone de dos aceras de 3 metros de ancho cada una, doble banda de estacionamiento en cordón y una calzada de 6 metros de ancho. El viario de 18 metros tiene dos aceras de 3 metros, doble banda de aparcamiento en cordón, dos carriles de 3.50 m separados por una mediana de 1 metro.

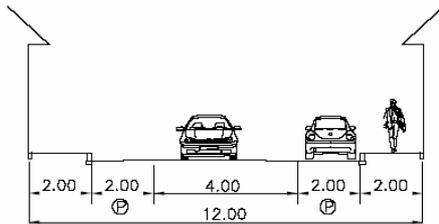
El número de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 215 unidades.



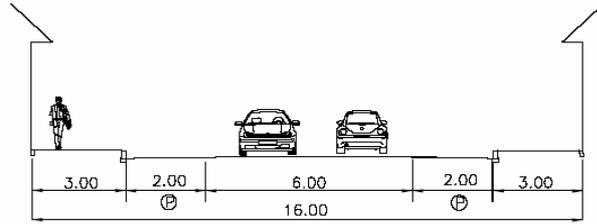
SECTOR R6 – SECCION TIPO 8 m



SECTOR R6 – SECCION TIPO 18 m



SECTOR R6 – SECCION TIPO 12 m

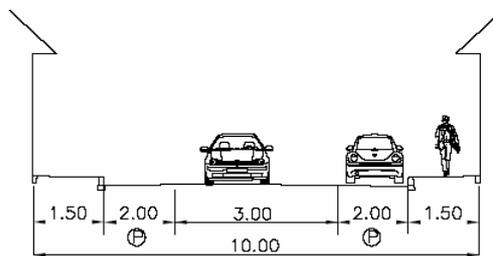


SECTOR R6 – SECCION TIPO 16 m

Sector R7

Este sector tiene una superficie de viario de 6.294 m² y esta formado por calles de 10 metros de anchura. La calle de 10 metros de ancho dispone de dos aceras de 1.50 metros de ancho, doble banda de aparcamiento en cordón y una calzada de 3 metros de ancho.

El numero de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 120 unidades.

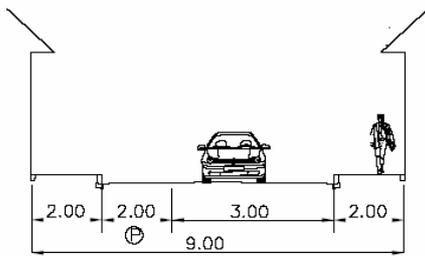


SECTOR R7 – SECCION TIPO 10 m

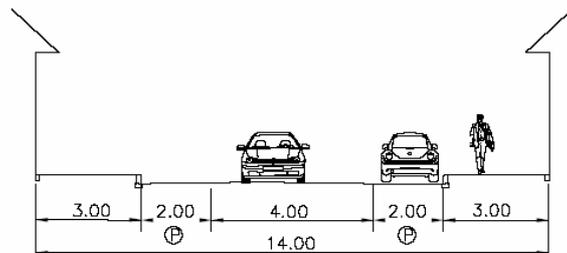
Sector R8

Este sector tiene una superficie de viario de 28.575 m² y esta formado por calles de 9, 14 y 18 metros de anchura. La calle de 9 metros de ancho dispone de dos aceras de 2 metros de ancho, un banda de aparcamiento en cordón y una calzada de 3 metros de ancho. El viario de 14 metros de ancho, dispone de dos aceras de 3 metros de ancho cada una, doble banda de estacionamiento en cordón y una calzada de 4 metros de ancho. El viario de 18 metros tiene una acera de 2, otra acera de 5 metros, una banda de aparcamiento en cordón y otra en batería, y, una calzada de 4 metros.

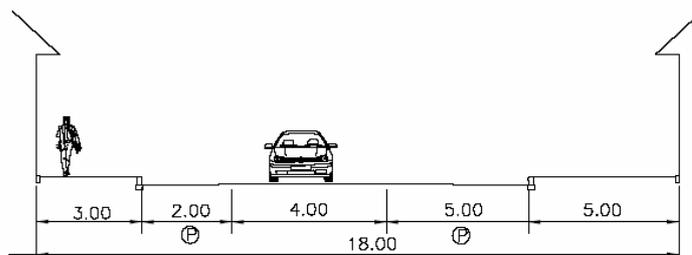
El numero de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 630 unidades.



SECTOR R8 – SECCION TIPO 9 m



SECTOR R8 – SECCION TIPO 14 m

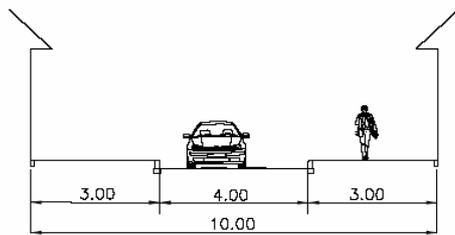


SECTOR R8 – SECCION TIPO 18 m

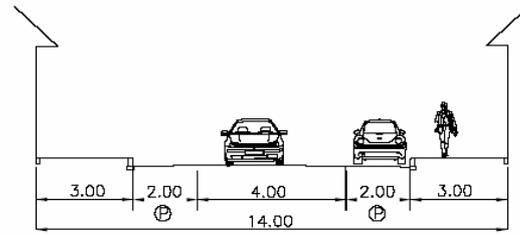
Sector R12

Este sector tiene una superficie de viario de 6.895 m² y esta formado por calles de 10 y 14 metros de anchura. La calle de 10 metros de ancho dispone de dos aceras de 3 metros de ancho y una calzada de 4 metros de ancho. La calle de 14 metros de ancho dispone de dos aceras de 3 metros de ancho, doble banda de aparcamiento en cordón y una calzada de 4 metros de ancho.

El número de plazas de estacionamiento de este sector es de, aproximadamente, 100 unidades.



SECTOR R12 – SECCION TIPO 10 m



SECTOR R12 – SECCION TIPO 14 m

6.2.- Desarrollo a medio plazo

Considerando a medio plazo el desarrollo del suelo urbano residencial con ordenación pormenorizada contemplado en la Revisión del Plan General resultaría:

Uso Residencial: Viviendas

		Existentes en 2005	Nº de viviendas previstas en la Revisión del Plan General en suelo urbanizable ordenado pormenorizadamente	Total de viviendas a medio plazo
Habitadas	66,2 %	8.934	2.958	11.892
Secundarias	18,8 %	2.535	841	3.376
Vacías	15,0 %	2.017	670	2.687
TOTAL	100 %	13.486	4.469	17.955

Suponiendo el mismo índice de ocupación resultaría que a medio plazo la población de Crevillent será de $11.892 \times 3,06 = 36.389$ habitantes.

El plazo de tiempo necesario para alcanzar esa cifra, teniendo en cuenta el crecimiento de los últimos cinco años será:

$$\text{Crecimiento últimos cinco años } r = (27.323-25.101)/25.101 \cdot 5 = 0,0177$$

$$\text{Plazo de tiempo necesario } P_t = P_0 \times (1 + r^n)$$

$$P_t = 36.389 \text{ habitantes}$$

$$P_0 = 27.323 \text{ habitantes}$$

$$r = 0,0177 \text{ en tanto por uno}$$

$$36.389 = 27.323 (1 + 0,0177)^n$$

con lo que resulta $n \approx 17$ años

Actividad industrial

Considerando a medio plazo el desarrollo del suelo urbanizable industrial con ordenación pormenorizada resultaría

Zona	M ² de techo industrial actual	M ² de techo industrial previstos en la Revisión del Plan General en suelo ordenado pormenorizadamente	Total m ² techo industrial a medio plazo
Oeste	258.907	412.020	670.927
Sur	245.759	-	245.759
Este	795.209	45.082	840.291
Total	1.299.875	457.102	1.756.977

Suponiendo los mismos índices de superficies y número de trabajadores por industria resultaría:

Zona	Nº actual de industrias	Nº de industrias previstas en la Revisión del Plan General en suelo ordenado pormenorizadamente	Nº de industrias a medio plazo
Oeste	182	290	472
Sur	173	-	173
Este	561	32	593
Total	916	322	1.238

Zona	Nº actual de trabajadores	Nº de trabajadores previstos en la Revisión del Plan General en suelo ordenado pormenorizadamente	Nº de trabajadores a medio plazo
Oeste	1.285	2.047	3.332
Sur	1.222	-	1.222
Este	3.961	226	4.187
Total	6.468	2.273	8.741

6.3.- Evolución del tráfico

6.3.1.- Evolución del tráfico rodado

El aumento de las IMD en las carreteras N-340, N-325, CV-875 y CV-904 en el futuro suelo urbano de Crevillent cuando esté totalmente desarrollado el suelo que la Revisión del Plan General califica como urbanizable con ordenación pormenorizada, considerando éste como desarrollo a medio plazo (17 años según se ha calculado en el apartado anterior del presente estudio) se deberá tanto al desarrollo de la comarca en la que se encuentra como al desarrollo de su suelo que hoy cuenta con ordenación pormenorizada.

El aumento de las IMD en la red viaria estructural actual y propuesta de la Revisión del Plan debido al crecimiento de la comarca (Aspe, Elche, Catral y Albatera) lo estimamos en un 0,5 % anual y el aumento de las IMD en la misma red viaria debido al crecimiento de Crevillent a medio plazo lo fijaremos en función de las viviendas a construir y de los desarrollos industriales previstos en este período, asignando los viajes que originan a las zonas en donde están previstos estos crecimientos.

El aumento de las IMD actuales debido al crecimiento de la comarca se calcula por la fórmula:

$$IMD_N = IMD_0 (1 + r)^n$$

IMD_N = Intensidad Media Diaria futura

IMD_0 = Intensidad Media Diaria actual

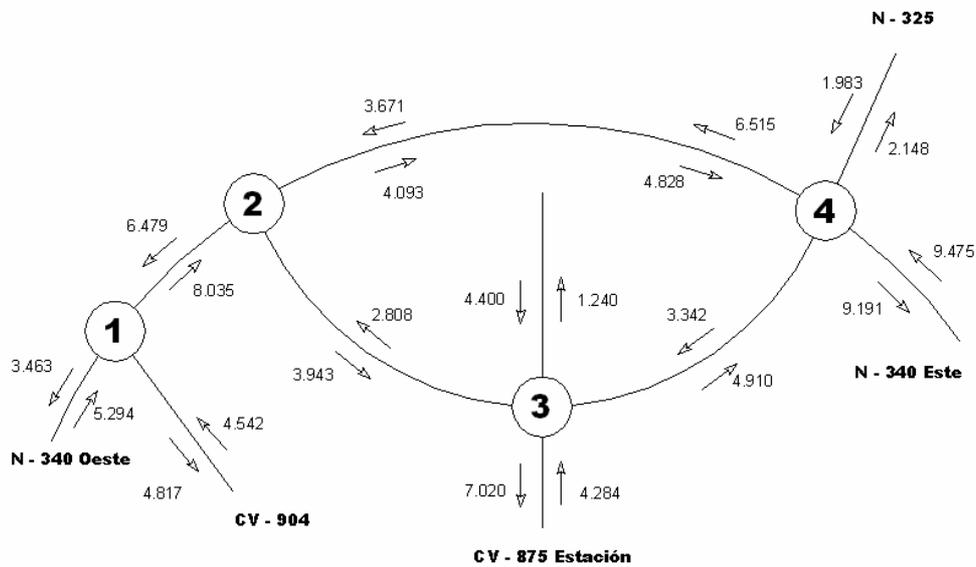
r = tasa de crecimiento 0,5 %

t = número de años 17

$$IMD_N = 1,09 \cdot IMD_0$$

Las IMD futuras a medio plazo, por incremento del tráfico en la comarca a medio plazo serán las reflejadas en el croquis nº 1

Estimación de las IMD futuras a medio plazo por incremento del tráfico en la comarca a medio plazo



croquis 1

El aumento de las IMD debido a los futuros desarrollos urbanos del suelo ordenado pormenorizadamente, tanto residencial como industrial y sus zonas de asignación, según se desprende del apartado 6.1.1 y 6.1.3 del presente estudio, son los siguientes:

Suelo urbanizable residencial con ordenación pormenorizada

sector	Nº de viviendas	Hab/viv	Viajes/hab	Total viajes	Asignación
R1	724	3,05	1,3	2.870	100 % N-340 Oeste Travesía
R2	524	3,05	1,3	2.077	50 % N-340 Oeste Travesía

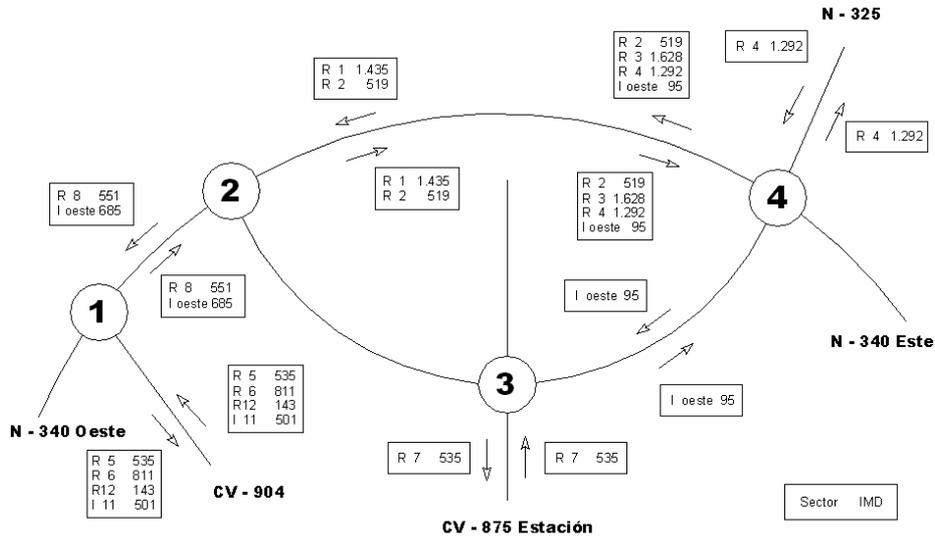
sector	Nº de viviendas	Hab/viv	Viajes/hab	Total viajes	Asignación	
					50 %	N-340 Este Travesía
R3	821	3,05	1,3	3.256	100 %	N-340 Este Travesía
R4	1.304	3,05	1,3	5.170	50 %	N-325
					50 %	N-340 Este Travesía
R5	270	3,05	1,3	1.070	100 %	CV-904
R6	409	3,05	1,3	1.622	100 %	CV-904
R7	67	3,05	1,3	266	100 %	CV-875
R8	278	3,05	1,3	1.102	100 %	N-340 entre R1 y R2
R12	72	3,05	1,3	286	100 %	CV-904

Suelo urbanizable industrial con ordenación pormenorizada

Sector	M2. de techo industrial	Nº de personas	Viajes por persona y día	Número de viajes	Asignación	
Este	45.082	293	1,3	381	50 %	N-340 Travesía Este
					50 %	Ronda Sur R3 y R4
Oeste	210.360	1.053	1,3	1.369	50 %	N-340 Oeste R1 y R2
I-11	201.660	771	1,3	1.002	100 %	CV - 904

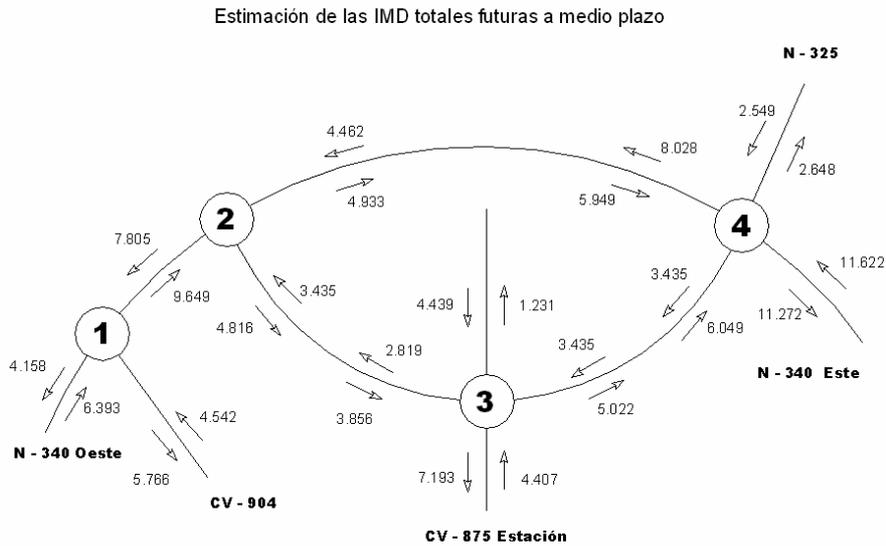
Las IMD futuras a medio plazo debidas al desarrollo urbanístico del suelo y sus puntos de asignación serán las reflejadas en el croquis nº 2.

Estimación de las IMD futuras a medio plazo debidas al desarrollo urbanístico del suelo con ordenación pormenorizada



croquis 2

Sumando las IMD futuras a medio plazo, tanto por incremento del tráfico en la comarca como por el desarrollo urbano (residencial e industrial) de Crevillent y repartiendo el tráfico en las rotondas en igual proporción que el reparto actual, resulta que a medio plazo las IMD en la red viaria estructural de Crevillent será el reflejado en el croquis nº 3.



El análisis del tráfico en cada rotonda es el siguiente:

Rotonda nº 1

Año 2006	IMD Total = 29.936 veh/día
Incremento por sinergia comarcal	2.694 veh/día
Incremento por desarrollo urbano	6.453 veh/día
Medio plazo	IMD total
	39.082 veh/día

El incremento en 17 años ha resultado ser de 9.146 veh/día, lo que representa un crecimiento anual del 1,6 %.

Rotonda nº 2

Año 2006	IMD Total = 26.632 veh/día
Incremento por sinergia comarcal	2.397 veh/día

Incremento por desarrollo urbano	6.380 veh/día
Medio plazo	IMD total
	35.409 veh/día

El incremento en 17 años ha resultado ser de 8.777 veh/día, lo que representa un crecimiento anual del 1,7 %.

Rotonda nº 3

Año 2006	IMD _{Total} = 29.300 veh/día
Incremento por sinergia comarcal	2.637 veh/día
Incremento por desarrollo urbano	456 veh/día
Medio plazo	IMD total
	32.393 veh/día

El incremento en 17 años ha resultado ser de 3.093 veh/día, lo que representa un crecimiento del 0,6 %.

Rotonda nº 4

Año 2006	IMD _{Total} = 38.892 veh/día
Incremento por sinergia comarcal	3.500 veh/día
Incremento por desarrollo urbano	9.842 veh/día
Medio plazo	IMD total
	52.234 veh/día

El incremento en 17 años ha resultado ser de 13.342 veh/día, lo que representa un crecimiento anual del 1,75 %.

Los valores de las IMD a medio plazo en las vías principales de Crevillent, en la hipótesis de que esté construida la nueva Ronda Sur son aceptables y el tráfico en ellas será fluido.

6.3.2.- Evolución del tráfico peatonal

El suelo residencia que se prevé desarrollar a medio plazo se encuentra unido a los barrios existentes y tiende, con muy buena lógica, a cerrar vacíos existentes.

De esta forma el Sector R1, de 80.447 m² de suelo, en el que se construirán 724 viviendas (2.172 habitantes) se sitúa entre los barrios de Parquet y Puixança dando continuidad peatonal a la ciudad en el extremo Sur. Este sector dispondrá de dotaciones docentes, deportivas, asistenciales y de servicios por lo que su desarrollo tenderá a mejorar la movilidad peatonal en la zona.

El Sector R2, de 69.912 m² de suelo, se sitúa al Norte de la ciudad, entre los barrios de Coves Nord y Rambla. Tendrá una capacidad para edificar de 524 viviendas (1.572 habitantes) y en él se prevén importantes dotaciones docentes.

El Sector R3, de 164.185m² de suelo, se sitúa en la parte Este de la ciudad, entre los barrios de Coves Nord y Parc Nou, y, la zona deportiva del Campo de Fútbol. En él se construirán 821 viviendas (2.463 habitantes) y en él están previstas dotaciones docentes.

Estos tres sectores (R1, R2 y R3) cierran tres vacíos urbanos existentes y su proximidad al centro urbano de la ciudad garantiza la accesibilidad a los servicios públicos y su integración de la movilidad urbana. Las dotaciones previstas en ellas reequilibran la ciudad y facilitan la movilidad peatonal.

El Sector R4, de 435.615 m² de suelo, está situado en la zona Este de la ciudad, junto a la carretera N-325. Se trata de un desarrollo de baja intensidad de edificación pues está previsto construir 1.304 viviendas, lo que supone 30 viviendas/Hectárea. En él se prevén dotaciones docentes. La movilidad peatonal interior de este sector será buena, si bien, la accesibilidad al resto de dotaciones públicas de la ciudad está condicionada por la distancia.

El desarrollo de los núcleos periféricos R5 (El Realengo), R6 (San Felipe Neri), R7 (Estación) y R12 (Las Casicas) en 270, 409, 67 y 72 viviendas cada una, dotará a estos núcleos de dotaciones docentes, deportivas y asistenciales, lo que mejorará la accesibilidad a determinados servicios, si bien esta población estará condicionada al uso del vehículo privado para acceder a servicios públicos culturales, sanitarios y docentes según nivel de estudios. Para mejorar esta saturación en el apartado correspondiente se propondrá la construcción de carriles-bici entre estas zonas y el centro de la ciudad así como el estudio de viabilidad de la implantación de algún transporte urbano.

Mención especial merece el sector R8 (Club de tenis) de 138.775 m² de suelo, que prevé la construcción de 278 viviendas (20 viviendas por hectárea) y que contará con dotaciones docentes y de servicios urbanos. Su accesibilidad al centro de la ciudad está, probablemente siempre unida al uso del vehículo privado, si bien, se propondrá la construcción de un carril-bici para comunicarlo con él.

En conjunto se puede diagnosticar que la movilidad peatonal de los nuevos desarrollos será buena y que los sectores R1, R2 y R3 tienen accesibilidad peatonal al centro de la ciudad y a todos los servicios públicos, accesibilidad que de ser mejorada y potenciada con carriles bici y, a ser posible, cuando se completen sus desarrollos, con transporte urbano.

7.- PREVISION DE DESARROLLO A LARGO PLAZO

7.1.- Previsión de la revisión del Plan General a largo plazo

7.1.1.- Suelo urbanizable residencial sin ordenación

El suelo urbanizable residencial sin ordenación pormenorizada está formado en la Revisión del Plan General (Planos de Clasificación y Calificación, planos ORD 1 y 2) por el sector A (contiguo por el sur al casco urbano actual), el sector R9 (situado al norte de la zona industrial oeste), y por los sectores R10 y R11 (situados entre los sectores industriales Cerámica, Faima y Crevillent Industrial) según la siguiente distribución:

Sector	M ² suelo	Nº viviendas
A	298.846	1.433
R9	670.124	670
R10	455.289	1.082
R11	264.453	526
Total	1.688.712	3.711

A efectos de generación de tráfico a largo plazo, el sector A puede agruparse con centro urbano actual, el sector R9 generará tráfico hacia el tramo oeste de la carretera N-340 y los sectores R10 y R11 pueden agruparse y generarán tráfico hacia el tramo este de la carretera N-340.

En el siguiente cuadro se reflejan a efectos de generación de tráfico la influencia de los sectores de suelo urbanizable residencial sin ordenación pormenorizada.

Sector	Nº de viviendas	Viaro sobre el que gravitan
A	1.433	Integración con la zona Sur del centro urbano existente y sobre la Ronda Sur de futura construcción
R9	670	Sobre la carretera N-340 en el tramo Oeste
R10 y R11	1.608	Sobre la carretera N-340 en su tramo Este

7.1.2.- Dotaciones

La Revisión del Plan General de Ordenación no contempla las dotaciones de los sectores de futuro suelo urbanizable residencial sin ordenación pormenorizada, por lo que no es posible su descripción y valoración.

7.1.3.- Suelo urbanizable industrial sin ordenación

El suelo urbanizable industrial sin ordenación pormenorizada está formado en la Revisión del Plan General (Planos de Clasificación y Calificación, planos ORD 1 y 2) por los sectores I-1, I-2, I-3, I-9, I-10, I-12 e I-13 situados junto a la carretera N-340 en la salida hacia Albaterra (tramo Oeste) y junto a la carretera de Catral (CV-904); por la ampliación del sector I-4 situado junto a la carretera de la Estación (CV-875) y por el sector I-5 situado junto a la carretera N-340 en su tramo este (salida hacia Elche) y ofrece las siguientes superficies:

sector	M² área de reparto	M² superficie computable	Edificabilidad M²/M²	Aprovechamiento Sup. Techo/m²
I-1	164.182	149.330	0,60	89.598
I-2	158.775	149.209	0,60	89.525
I-3	187.850	187.850	0,60	112.710
I-9	280.066	266.672	0,60	160.003
I-10	376.014	356.027	0,60	213.616
I-12	223.711	221.391	0,60	132.935
I-13	554.837	554.837	0,60	332.902
I-4	404.364	396.621	0,60	237.973
ampliación				
I-5	363.170	341.936	0,60	205.162
Total	2.712.969	2.623.873		1.574.324

A efectos de generación de tráfico a largo plazo, los sectores I-1, I-2, I-3, I-9, I-10, I-12 e I-13 gravitarán sobre lo que se ha denominado **zona Oeste**, el sector I-4 ampliación sobre la **zona Sur** y el sector I-5 sobre la **zona Este**.

En el siguiente cuadro se refleja a efectos de generación de tráfico la influencia de los sectores de suelo urbanizable industrial sin ordenación pormenorizada.

Sector	M² de techo industrial	Zona con la que se agrupa	Viario sobre el que gravita
I-1, I-2, I-3, I-9, I-10, I-12 e I-13	1.131.289	Zona Oeste	N-340 tramo oeste, salida hacia Albuera, CV-904 (carretera de Carral) e intersección de ambas
Ampliación I-4	237.973	Zona Sur	Sobre la carretera de la Estación CV-875
I-5	205.162	Zona Este	Sobre la carretera N-340 en su tramo Este

7.1.4.-Suelo urbanizable de equipamientos sin ordenar pormenorizadamente

El suelo urbanizable de equipamientos sin ordenar pormenorizadamente está formado en la Revisión del Plan General (planos de Clasificación y Calificación, planos ORD 1 y 2) por el sector Las Palmeras situado en la rotonda intersección de la carretera N-340 con la futura Ronda Sur y ofrece el siguiente aprovechamiento:

sector	M² área de reparto	M² superficie computable	Edificabilidad M²/M²	Aprovechamiento Sup. Techo/m²
Las Palmeras	60.405	60.405	0,60	36.243

A efectos de generación de tráfico, el sector Las Palmeras gravitará sobre lo que se ha denominado **Zona Oeste**.

Sector	M² de techo equipamiento	Zona con la que se agrupa	Viario sobre el que gravita
Las Palmeras	36.243	Zona Oeste	Integración con la zona Sur del centro urbano existente y sobre la Ronda Sur de futura construcción

En el **plano nº 9** “Base + ZI02 + viario” está reflejado el suelo urbanizable industrial sin ordenación pormenorizada tanto industrial como residencial y de equipamientos, agrupado en las zonas Oeste, Sur y Este y su relación con la red viaria.

7.1.4.- Viario y estacionamiento

La Revisión del Plan General no contempla la estructura viaria de los sectores del futuro suelo urbanizable residencial sin ordenación pormenorizada, por lo que no es posible su descripción y valoración.

7.2.- Desarrollo a largo plazo

Considerando a largo plazo el desarrollo del suelo urbano residencial con ordenación pormenorizada contemplado en la Revisión del Plan General resultaría:

Uso Residencial: Viviendas

		Existentes a medio plazo	Nº de viviendas previstas en la Revisión del Plan General en suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada	Total de viviendas a largo plazo
Habitadas	66,2 %	11.892	2.457	14.349
Secundarias	18,8 %	3.376	698	4.074
Vacías	15,0 %	2.687	556	3.243
TOTAL		17.955	3.711	21.666

Suponiendo el mismo índice de ocupación resultaría a largo plazo la población de Crevillent será de $14.349 \times 3,06 = 43.908$ habitantes.

El plazo de tiempo necesario para alcanzar esa cifra, teniendo en cuenta el crecimiento de los últimos cinco años será:

$$\text{Crecimiento últimos cinco años } r = (27.323 - 25.101) / 25.101 \cdot 5 = 0,0177$$

$$\text{Plazo de tiempo necesario } P_t = P_0 \times (1 + r^n)$$

$$P_t = 43.908 \text{ habitantes}$$

$$P_0 = 36.389 \text{ habitantes}$$

$$r = 0,0177 \text{ en tanto por uno}$$

$$43.908 = 36.389 (1 + 0,0177)^n$$

con lo que resulta $n \approx 11$ años

El largo plazo se establece por tanto en $17 + 11 = 28$ años

Actividad industrial

Considerando a largo plazo el desarrollo del suelo urbanizable industrial con ordenación pormenorizada resultaría

Zona	M ² de techo a medio plazo	M ² de techo industrial previstos en la Revisión del Plan General en suelo sin ordenación pormenorizada	Total m ² techo industrial a largo plazo
Oeste	670.927	1.131.289	1.802.216
Sur	245.759	237.973	483.732
Este	840.291	205.162	1.045.453
Total	1.756.977	1.574.424	3.331.401

Suponiendo los mismos índices de superficies y número de trabajadores por industria resultaría:

Zona	Nº de industrias a medio plazo	Nº de industrias previstas en la Revisión del Plan General en suelo sin ordenación pormenorizada	Nº de industrias a largo plazo
Oeste	472	797	1.268
Sur	173	167	340
Este	593	145	738
Total	1.238	1.109	2.347

Zona	Nº de trabajadores a medio plazo	Nº de trabajadores previstos en la Revisión del Plan General en suelo sin ordenación pormenorizada	Nº de trabajadores a largo plazo
Oeste	3.332	5.627	8.959
Sur	1.222	1.179	2.401
Este	4.741	1.024	5.762
Total	8.741	7.830	17.125

7.3.- Evolución del tráfico

7.3.1.- Evolución del tráfico rodado

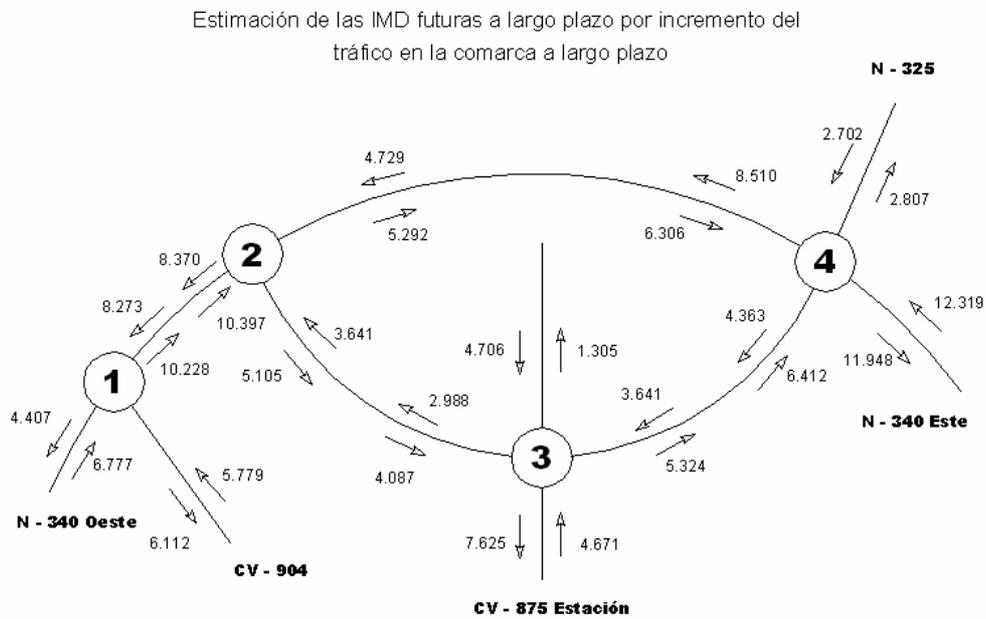
El aumento de las IMD en las carreteras N-340, N-325, CV-875 y CV-904 en el futuro a largo plazo en Crevillent, cuando esté totalmente desarrollado el suelo que la actual Revisión del Plan General califica como urbanizable sin ordenación pormenorizada, considerando el largo plazo a 28 años, según se ha calculado en el apartado anterior del presente estudio, se deberá, al igual que el aumento a medio plazo, tanto al desarrollo de la comarca como al desarrollo del propio suelo.

Al igual que en el medio plazo, se estima que, debido al crecimiento de la comarca (Aspe, Elche, Catral y Albaterra) el tráfico general se incrementará en las vías de Crevillent en un 0,5 % anual y debido al crecimiento residencial, industrial y de equipamiento, las IMD crecerán en función de las viviendas a construir y de los desarrollos industriales previstos en este segundo periodo de 11 años, y se asignarán a las zonas donde están previstas esos futuros crecimientos.

El aumento de las IMD calculadas para el medio plazo crecerán debido al desarrollo comarcal en

$$IMD_N = IMD_0 (1 + 0,05)^{11} = 1,06 \cdot IMD_0$$

Las IMD futuras a largo plazo por ese concepto están representadas en croquis nº 4:



El aumento de las IMD debidas a los desarrollos urbanos del suelo urbanizable son ordenación pormenorizada, desarrollo a largo plazo, tanto del suelo residencial como industrial y de equipamientos y sus zonas de asignación según se desprende del apartado 7.1.1 y 7.1.3 del presente estudio, son los siguientes:

Suelo urbanizable residencial sin ordenación pormenorizada

sector	Nº de viviendas	Hab/viv	Viajes por día/hab	Nº de Viajes/día	Asignación
A	1.433	3,05	1,3	5.681	60 % A Ronda Sur 40 % N-340 Travesía R2 y R4
R9	670	3,05	1,3	2.656	50 % N-340 Travesía oeste 50 % N-340 entre R1 y R2
R10	1.082	3,05	1,3	4.290	100 % N-340 Entre R4 y Elche
R11	526	3,05	1,3	2.086	100 % N-340 entre R4 y Elche

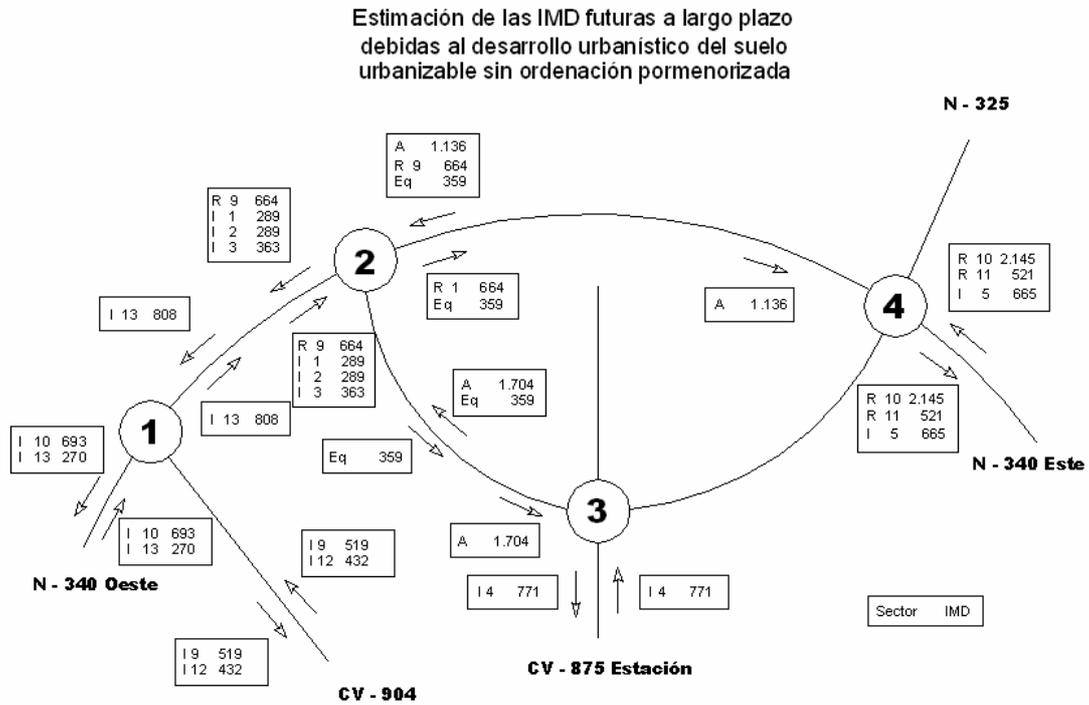
Suelo urbanizable industrial sin ordenación pormenorizada

Sector	M2. de techo industrial	Nº de personas	Viajes por persona y día	Número de viajes	Asignación
I-1	89.598	445	1,30	578	100 % N-340 Oeste entre R1 y R2
I-2	89.525	445	1,30	578	100 % N-340 Oeste entre R1 y R2
I-3	112.710	558	1,30	725	100 % N-340 Oeste entre R1 y R2
I-9	160.003	798	1,30	1.037	100 % CV-904 crta. de Catral entre N-340 y Autopista
I-10	213.616	1.066	1,30	1.386	100 % N-340 Oeste entre R1 y Albaterra
I-12	132.935	664	1,30	2.156	100 % crta. Catral entre N-340 y Autopista
I-13	332.902	1.659	1,30	1.542	75 % N-340 oeste R1 y R2 25 % N-340 oeste entre Albaterra y R1
I-4 ampliación	237.973	1.659	1,30	1.542	100 % CV-875 crta. Estación entre R3 y Autopista
I-5	205.162	1.023	1,30	1.330	100 % N-340 Este entre R4 y Elche

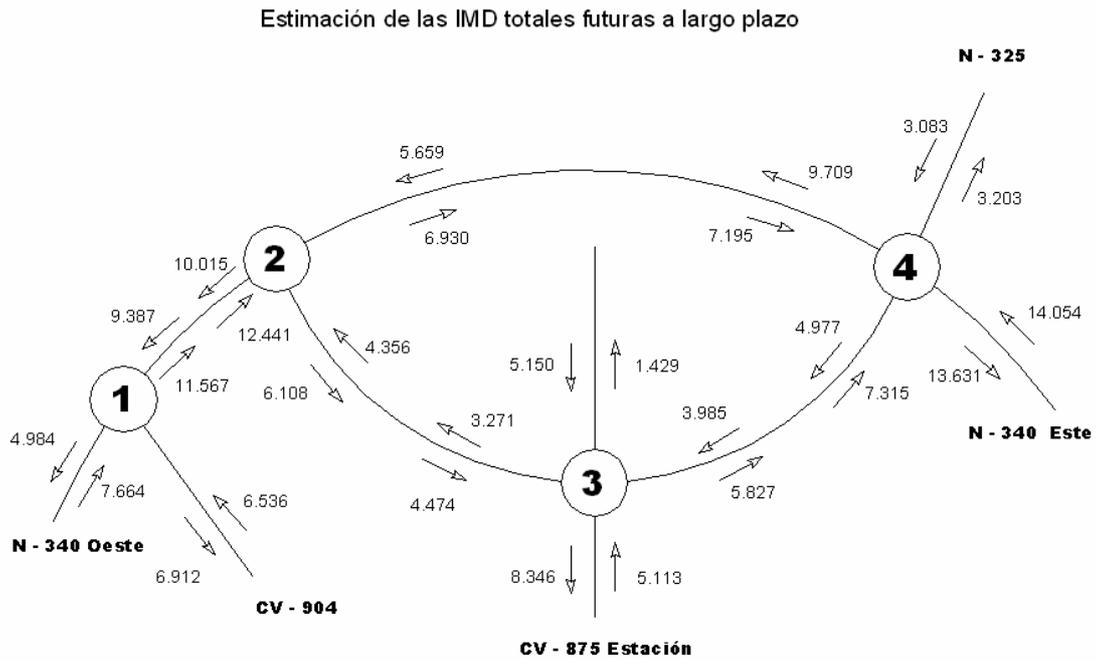
Suelo urbanizable de equipamiento sin ordenación pormenorizada

sector	M2 techo	Viviendas equip.	Nº de personas	Viajes pers/día	Total viajes	Asignación
Las Palmeras	36.243	362	1.104	1,3	1.435	50 % N-340 Oeste Travesía 40 % N-340 Ronda Sur entre R2 y R4

Las IMD futura debidas al desarrollo urbanístico a largo plazo y sus puntos de asignación se representan en el croquis nº 5



Sumando las IMD futuras a largo plazo, tanto por incremento del tráfico en la comarca como por el desarrollo urbano (residencial, industrial y de equipamientos) previsto en la Revisión del Plan General y repartiendo el tráfico en las mismas proporciones que el tráfico estimado a medio plazo resulta para el largo plazo las siguientes IMD en la red viaria estructural de Crevillent se representa en el croquis nº 6.



croquis 6

El análisis del tráfico en cada rotonda es el siguiente:

Rotonda nº 1

Medio plazo		IMD _{Total} = 39.082 veh/día
Incremento por sinergia comarcal		2.345 veh/día
Incremento por desarrollo urbano		5.592 veh/día
Largo plazo	IMD total	47.019 veh/día

El incremento en los 11 años del largo plazo ha resultado ser de 7.937 veh/día, lo que representa un crecimiento anual del 1,69 %.

Rotonda nº 2

Medio plazo		IMD _{Total} = 35.409 veh/día
Incremento por sinergia comarcal		2.125 veh/día
Incremento por desarrollo urbano		7.378 veh/día
Largo plazo	IMD total	44.912 veh/día

El incremento en los 11 años del largo plazo ha resultado ser de 9.503 veh/día, lo que representa un crecimiento anual del 2,18 %.

Rotonda nº 3

Medio plazo		IMD _{Total} = 32.393 veh/día
Incremento por sinergia comarcal		1.944 veh/día
Incremento por desarrollo urbano		3.256 veh/día
Largo plazo	IMD total	37.593 veh/día

El incremento en los 11 años del largo plazo ha resultado ser de 5.200 veh/día, lo que representa un crecimiento anual del 1,36 %.

Rotonda nº 4

Medio plazo		IMD _{Total} = 52.234 veh/día
-------------	--	---------------------------------------

Incremento por sinergia comarcal		3.134 veh/día
Incremento por desarrollo urbano		7.798 veh/día
Largo plazo	IMD total	63.166 veh/día

El incremento en los 11 años del largo plazo ha resultado ser de 10.932 veh/día, lo que representa un crecimiento anual del 1,74 %.

Los valores de las IMD a largo plazo y la previsión de funcionamiento de las rotondas con el tráfico calculado, harán necesarias las ampliaciones a cuatro carriles de los extremos Este y Oeste de la travesía urbana de la N-340, de la CV-904 entre la autopista A-7 y la carretera N-340 y la CV-875 entre la Ronda Sur y la autopista A-7. Pueden quedar con un carril por sentido de circulación la carretera N-325 y la CV-875 entre la Ronda Sur y el centro de la ciudad.

Para estas ampliaciones de viario así como para construir las rotondas con los diámetros señalados, la Revisión del Plan General cuenta con las reservas de suelo necesarias.

7.3.2.- Evolución del tráfico peatonal

El suelo residencial que la Revisión del Plan General prevé desarrollar a largo plazo y sobre el que, lógicamente, no existe ordenación pormenorizada está formado por los sectores A, R9, R10 y R11.

El Sector A, en el que se prevén construir 1.433 viviendas sobre 298.844 m² de suelo y cuya población será del orden de 4.300 habitantes se encuentra en prolongación del barrio de Puixança y limitado en el Sur por la nueva Ronda Sur. Estos límites hacen que el Sector A se encuentre muy bien comunicado tanto con la ciudad actual como con las zonas industriales y las entradas/salidas a Elche, Aspe por un extremo y a Catral y Albufera por el otro. La accesibilidad peatonal del futuro Sector A será buena pues dispondrá de dotaciones y su viario tendrá aceras amplias conectadas con las existentes en el barrio de Puixança.

Situación peatonal diferente será la de los nuevos sectores de desarrollo a largo plazo R9, R10 y R11 pues si bien vehicularmente están perfectamente conectados con la ciudad, la distancia a la que se encuentran del centro urbano dificultan, especialmente en el R10 y el R11 la accesibilidad peatonal. En las propuestas finales se establecerá la necesidad de construir carriles-bici y de establecer transporte urbano para facilitar la movilidad de estos sectores.

En el Sector R9, de 670.124 m² de suelo, prevé la Revisión del Plan General construir 670 viviendas, lo que dará lugar a unos 2.000 habitantes. Se trata de un sector de muy baja densidad edificatoria (10 viviendas/hectárea) que se

encuentra en la zona Oeste de la ciudad, separada de la misma por un barranco y conectada a ella por el puente existente en prolongación de la calle San Fernando. Existe también una conexión de este Sector con la carretera N-340 por un vial de la Zona Industrial Este.

En el Sector R10, de 455.289 m² de suelo, la Revisión del Plan General prevé construir 1.082 viviendas, lo que dará lugar a una población de 3.250 habitantes. En el Sector R11, de 264.453 m², se prevén construir 526 viviendas, que darán lugar a una población de 1.600 habitantes. Ambos sectores se encuentra e la derecha (sentido de entrada a Crevillent) de la carretera N-340, por lo que, como se ha dicho, tendrá muy buena accesibilidad en vehículo rodado, si bien, al estar lejos del centro urbano de la ciudad se deberá disponer de carriles-bici y de transporte público para reducir el empleo de vehículos privados y ampliar la movilidad a las personas que no lo dispongan.

8.- CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

8.1.- Conclusiones

Entendiendo por *movilidad* el conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural o de ocio, o por cualquier otro y por *movilidad sostenible* la movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas, y por *accesibilidad* la capacidad de llegar en condiciones adecuadas a todos los lugares de destino desde la residencia urbana de los ciudadanos y viceversa, disponiendo de infraestructuras y servicios de transporte, y de acuerdo con lo expuesto en el estudio que precede pueden realizarse los siguientes diagnósticos:

8.1.1.- Situación actual

1.- MOVILIDAD PEATONAL

Crevillent conserva su configuración originaria, casco antiguo de típico trazado morisco, dos barrios de viviendas-cuevas y unos barrios de nuevo trazado. Esto significa calles estrechas y aceras mínimas en el primero, gran amplitud de espacio público en los segundos y aceras de más de 1,5 metros de ancho en los terceros. Con todo ello la movilidad peatonal es irregular, con tendencia a mejorar con las obras de urbanización que se están llevando a cabo en la Ciutat Vella y en el barrio de San Rafael. Como dificultades a la movilidad peatonal debemos añadir que los desniveles existentes entre algunas calles que están resueltas mediante escaleras, especialmente en el casco antiguo y los vehículos mal aparcados que entorpecen el tráfico peatonal al invadir aceras en los nuevos barrios.

Dado que las distancias entre los barrios del centro de la ciudad (entendiendo por este la Vila-Vella – Ayuntamiento – Iglesia Parroquial) no son excesivas, la distribución homogénea de los centros docentes en toda la ciudad y la existencia de comercio en todos los barrios, aunque hay mayor cantidad en las zonas centro y sur, hacen posible mediante la adopción de medidas que se citarán en las propuestas (punto 8.2), de aumentar y mejorar la movilidad peatonal en el núcleo urbano actual de Crevillent.

Las condiciones medio ambientales del viario son aceptables, siendo únicamente desfavorables en los puntos de mayor concentración de tráfico rodado en calles estrechas (por ejemplo, el Corazón de Jesús, Santísima Trinidad, etc.)

2.- MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO

El tráfico de acceso a Crevillent se caracteriza por estar repartido en tres entradas/salidas, cuyas intensidades medias son:

VIA	MOVIMIENTO	I.M.D.
Avda. de Elche	Entrada a Crevillent	9.043 veh/día
	Salida de Crevillent	8.934 veh/día
Avda. Gutierre de Cárdenas	Entrada a Crevillent	7.372 veh/día
	Salida de Crevillent	5.944 veh/día
Avda. de la Estación	Entrada a Crevillent	3.930 veh/día
	Salida de Crevillent	6.440 veh/día
<u>Total</u>		<u>41.663 veh/día</u>

El tráfico en el interior de la ciudad se reparte básicamente en las calles Corazón de Jesús, Puente de San Sebastián, Santísima Trinidad, Puertas de Orihuela, avenida de Madrid y Santo Tomás que aportan entre 3.000 y 5.500 vehículos al día.

En Crevillent se genera al día del orden de 15.000 viajes internos en vehículo privado.

La construcción de la nueva Ronda Sur mejorará notablemente el tráfico en el Paseo de Elche, avenida Gutierre de Cárdenas y avenida de la Estación puesto que circunvala la ciudad desde la rotonda de intersección de las carreteras N-340/N-325-Ronda Sur (Rotonda 4) hasta la rotonda intersección de la Ronda Sur-N-340 (Rotonda 2) con intersección con la carretera de la Estación (Rotonda 3). Los flujos de tráfico antes referidos pasarán a ser:

VIA	MOVIMIENTO	I.M.D.
Paseo de Elche	Entrada a Crevillent	6.000 veh/día
	Salida de Crevillent	4.400 veh/día
Avda. Gutierre de Cárdenas	Entrada a Crevillent	3.750 veh/día
	Salida de Crevillent	3.400 veh/día

VIA	MOVIMIENTO	I.M.D.
Avda. de la Estación	Entrada a Crevillent	1.100 veh/día
	Salida de Crevillent	4.000 veh/día
Total		22.650 veh/día

Lo que supone una disminución del 45% del tráfico que actualmente circula por las citadas avenidas que atraviesan la ciudad y que, si bien en su día fueron su circunvalación, hoy constituyen la principal avenida de la zona mas comercial y transitada de la ciudad.

8.1.2.- Situación a medio plazo

El suelo urbanizable con ordenación pormenorizada, cuyo desarrollo será a medio plazo, estimado este en 17 años, prevé suelo para construir 4.469 viviendas, de las cuales 2.069 están previstas en los sectores R1, R2, y R3 que completan el núcleo urbano actual en un vacío existente, al suroeste, al norte y al este, respectivamente. El sector R4, al este de la ciudad, situado después del sector R3 tiene capacidad para edificar 1.904 viviendas.

En los núcleos periféricos (El Realengo, San Felipe Neri, Estación, Club de Tenis y Las Casicas) se podrán edificar hasta 1.096 viviendas.

El desarrollo de la movilidad como consecuencia del desarrollo de estos sectores será:

1.- MOVILIDAD PEATONAL

La movilidad peatonal actual será poco alterada por el desarrollo de los tres nuevos sectores R1, R2 y R3 porque están situados en los tres vértices de la ciudad (sureste, norte y este) y se integran fácilmente en la trama urbana que prácticamente la envuelve. Aunque situada en los extremos de la actual ciudad, la distancia de estos tres sectores al centro es lo suficientemente pequeña para poder realizar los trayectos a pie. El ancho de las aceras de este sector es de 2 y 3 metros, lo que facilitará el uso de ellas caminando.

La situación del sector R4, situado al Este del R3, y por lo tanto, un poco mas lejos el centro de la población, teniendo en cuenta la relatividad de las distancias en ciudades de tamaño medio/pequeño, está en el limite de viajes a pie al centro de la ciudad.

2.- MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO

Con el desarrollo de las rotondas programadas a medio plazo, el tráfico en los accesos aumentará ligeramente y, con relación al actual, en la hipótesis de que esté ejecutada la nueva Ronda Sur será:

VIA	MOVIMIENTO	I.M.D.
Avda de Elche	Entrada a Crevillent	8.000 veh/día
	Salida de Crevillent	5.900 veh/día
Avda. Gutierre de Cárdenas	Entrada a Crevillent	4.900 veh/día
	Salida de Crevillent	4.500 veh/día
Avda. de la Estación	Entrada a Crevillent	1.250 veh/día
	Salida de Crevillent	4.450 veh/día
Total		29.000 veh/día

En conjunto se estima que aumentará un 21,9% en los próximos 17 años lo que supone una tasa de crecimiento de 1,3% anual.

Respecto al tráfico en el interior de la ciudad, el desarrollo de los sectores a medio plazo influirá muy poco, porque solo el sector R2 provocará aumento del tráfico rodado en la red viaria urbana básica, dado que al estar situado en la zona norte de la ciudad, el tráfico que genera circulará por este viario. Este sector de 1.500 habitantes provocará al día del orden de 2.000 viajes/día, cantidad asumible en el viario principal actual. Los sectores R1, R2 y R3, al no tener accesos por las calles actuales al centro de la ciudad provocarán un aumento de los IMDs en ellas.

8.1.3.- Situación a largo plazo

El suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada cuyo desarrollo será a largo plazo, estimado éste en 28 años (11 años para su desarrollo después de los 17 años considerado para el medio plazo), prevé suelo para construir 3.711 viviendas entre los sectores A, R9, R10 y R11.

El sector A, en el que se prevén construir 1.433 viviendas, está situado en prolongación del barrio de Puixança hasta la Nueva Ronda Sur. El sector R9, situado al Oeste del núcleo urbano actual, será una extensa zona de 670.000 m² con tan solo 670 viviendas, lo que supone una densidad de 10 viviendas/hectárea.

Los sectores R10 y R11, que totalizan la construcción de 1.608 viviendas están situados en la carretera de Elche, junto al sector “Cerámica la Asunción” el primero y detrás de la zona industrial “Faima” el segundo.

El diagnóstico de movilidad como consecuencia del desarrollo de estos sectores, será:

1.- MOVILIDAD PEATONAL

La movilidad peatonal del sector A se integrará con las del barrio de Puixança y con la del sector R1 y a través de ellos con el centro de la ciudad.

La movilidad peatonal del sector R9 hacia el centro de la ciudad está dificultada tanto por la gran extensión del sector como por la estrecha zona de contacto existente entre él y el núcleo urbano.

La comunicación peatonal entre los sectores R10 y R11 será difícil de conseguir dada la distancia existente entre estos sectores, especialmente el R11, y el centro urbano.

En el punto 8.2, Propuestas, se citarán algunas sugerencias para mejorar la movilidad de estos tres sectores respecto al centro de la ciudad.

2.- MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO

Con el desarrollo de los sectores programados a largo plazo el tráfico en los accesos tiene la previsión de aumentar, aproximadamente, hasta los siguientes valores:

VIA	MOVIMIENTO	I.M.D.
Paseo de Elche	Entrada a Crevillent	9.000 veh/día
	Salida de Crevillent	7.200 veh/día
Avda. Gutierrez de Cardenas	Entrada a Crevillent	6.900 veh/día
	Salida de Crevillent	5.650 veh/día
Avda. de la Estación	Entrada a Crevillent	1.400 veh/día
	Salida de Crevillent	5.150 veh/día
	Total	35.300 veh/día

En conjunto se estima que aumentará un 17,8% en los once años de desarrollo del largo plazo. Este total de vehículos día que se prevé que movilizarán en el futuro lejano (28 años) es inferior en un 15,3% al tráfico que actualmente soportan estas vías, que se ha estimado en 41.663 vehículos/día, por lo que, incluso en ese largo periodo de tiempo se prevé esté mejorada la movilidad en vehículo privado respecto a la situación actual.

8.2.- PROPUESTAS

A partir del conocimiento de los indicadores de la diagnosis de movilidad expuestos anteriormente, se realizan las siguientes propuestas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos:

8.2.1.- Movilidad peatonal

La movilidad peatonal debe ser favorecida de manera prioritaria, diseñándose itinerarios peatonales como un conjunto articulado de calles en las que, unas veces cerradas al tráfico y otras conviviendo con él, se tomen medidas favorables al peatón.

Todas las aceras deben dimensionarse adecuadamente, con un ancho mínimo de 1,50 m, y preferentemente de 2,00 m, y evitar a ultranza la invasión de coches y motocicletas.

Se proponen las siguientes secciones transversales-tipo para el viario de la población:

- Ancho viario inferior a 6 metros: Calle peatonal, con plataforma única y acceso exclusivo de vehículos a garajes de residentes.
- Ancho viario de 6 metros: Calle de uso mixto (tráfico peatonal/rodado), con plataforma única y elementos separadores del tráfico (hitos). Formado por bandas laterales peatonales de 1.50 m y carril único de tráfico rodado de 3 m.
- Ancho viario de 7 metros: Calle de uso mixto (tráfico peatonal/rodado), con plataforma única y elementos separadores del tráfico (hitos). Formado por bandas laterales peatonales de 1.75 m y carril único de tráfico rodado de 3.50 m.
- Ancho viario de 8 metros:

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 4 m y aceras laterales de 2 m.

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 3.50 m, banda de aparcamiento en cordón de 2 m y aceras laterales de 1.50 m

- Ancho viario de 9 metros:

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 6 m con doble sentido de circulación y aceras laterales de 1,50 m.

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 3.50 m, banda de aparcamiento en cordón de 2 m y aceras laterales de 1.50 m. con arbolado sobre la banda de aparcamiento.

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 4 m y aceras laterales de 2.50 m. con arbolado.

- Ancho viario de 10 metros:

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 3.50 m, banda de aparcamiento en cordón de 2 m y aceras laterales de 2.25 m. con arbolado.

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 6 m con doble sentido de circulación y aceras laterales de 2 m. con arbolado.

- Ancho viario de 11 metros:

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 3.50 m, banda de aparcamiento en cordón de 2 m y aceras laterales de 2.75 m. con arbolado.

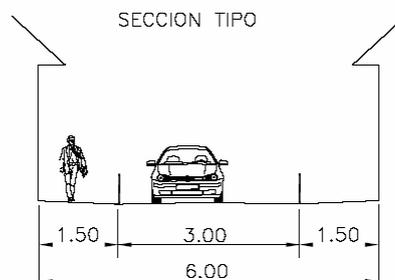
Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 6 m con doble sentido de circulación y aceras laterales de 2.50 m. con arbolado.

- Ancho viario de 12 metros:

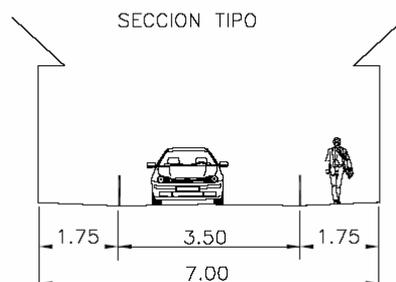
Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 3 m, doble banda de aparcamiento en cordón de 2 m y aceras laterales de 2.50 m. con arbolado.

Calle formada por calzada para el tráfico rodado de 6 m con doble sentido de circulación y aceras laterales de 3 m. con arbolado

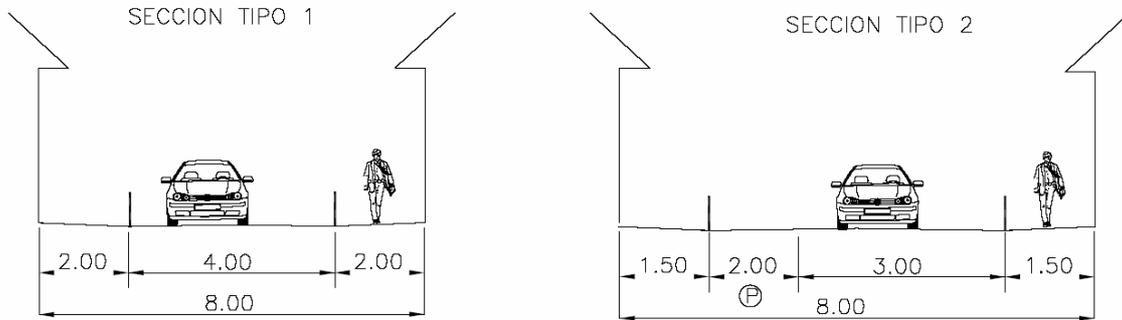
ANCHO VIARIO 6 METROS



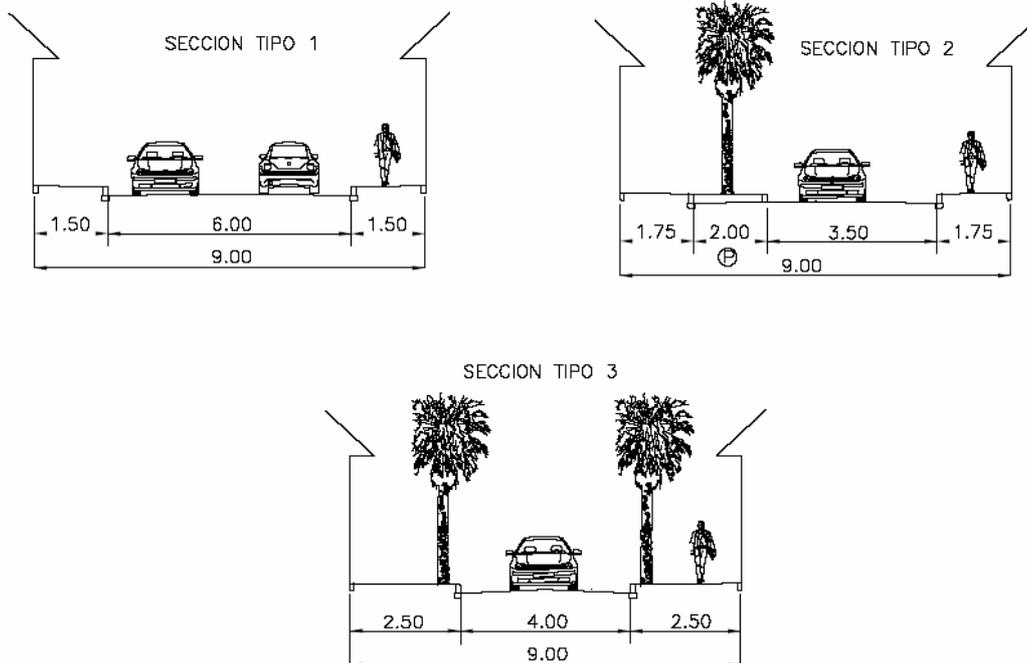
ANCHO VIARIO 7 METROS



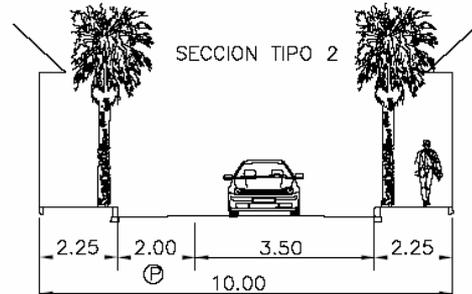
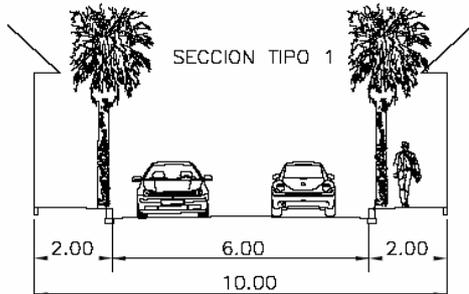
ANCHO VIARIO 8 METROS



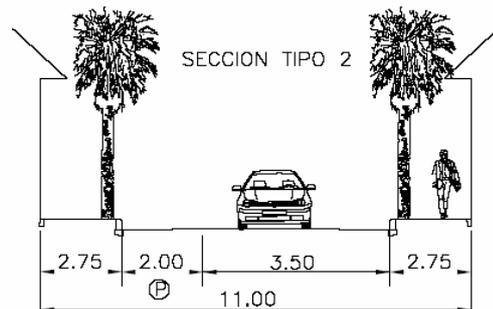
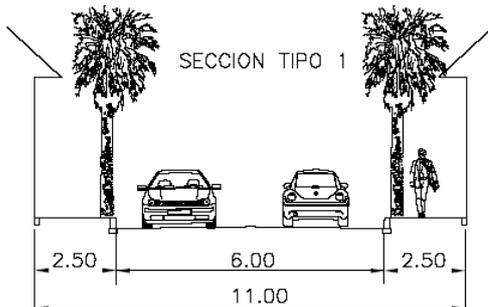
ANCHO VIARIO 9 METROS



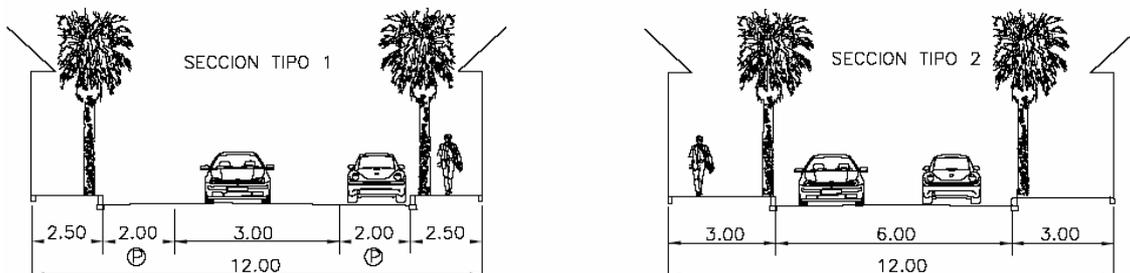
ANCHO VIARIO 10 METROS



ANCHO VIARIO 11 METROS



ANCHO VIARIO 12 METROS



8.2.2.- Transporte en bicicleta

Para comunicarse mediante transporte en bicicleta toda la ciudad y sus zonas industriales deben establecerse los siguiente carriles-bici:

- **Itinerario Este-Oeste:** Debe establecerse a lo largo de toda la carretera N-340 entra la entrada desde la autopista A-7 hasta el cruce con la carretera de Catral. Este itinerario dará servicio a los siguientes sectores:
 - Crevillent Industrial (actual)
 - Sector R11 (desarrollo a largo plazo)
 - Poligono Faima (actual)
 - Sector R10 (desarrollo a largo plazo)
 - Sector I-7 (actual)
 - Sector Boch (actual)
 - Sector I-5 (desarrollo a largo plazo)
 - Sector Ceramica la Asunción (actual)
 - Sector R4 (desarrollo a medio plazo)
 - Sector R3 (desarrollo a medio plazo)
 - Area industrial Este (actual)
 - Avenida de Elche (actual)
 - Avenida de San Vicente Ferrer (actual)
 - Sector R1 (desarrollo medio plazo)
 - Avenida Gutierrez de Cardenas (actual)
 - Area Industrial Oeste (desarrollo a medio plazo)
 - Sector E1 (desarrollo a largo plazo)
 - Sector I-3 (desarrollo a largo plazo)
 - Sector I-1 (desarrollo a largo plazo)
 - Sector I-2 (desarrollo a largo plazo)
 - Sector I-13 (desarrollo a largo plazo)
 - Sector I-8 "Cachapets" (actual)

- **Itinerario Núcleos Periféricos:** Debe establecerse a lo largo de la carretera de Catral, entre la intersección con la carretera N-340 hasta el núcleo periférico del Rincón de los Pablos. Este itinerario dará servicio a los siguientes sectores:
 - Sector I-8 “Cachapets” (actual)
 - Sector I-9 (desarrollo a largo plazo)
 - Sector I-12 (desarrollo a largo plazo)
 - Núcleo periférico El Realengo (actual)
 - Sector I-11 (desarrollo a medio plazo)
 - Núcleo periférico San Felipe Neri (actual)
 - Núcleo periférico Las Casicas (actual)
 - Núcleo periférico El Rincón de los Pablos

- **Itinerario Paseo de la Estación:** Debe establecerse a lo largo de esta vía, entre el Paseo de Elche y la estación de ferrocarril. Este itinerario dará servicio a los siguientes sectores:
 - Área industrial Este (actual)
 - Sector A (desarrollo a largo plazo)
 - Sector I-4 (actual)
 - Sector I-4 Ampliación (desarrollo a largo plazo)
 - Barrio de la Estación.

- **Itinerario Campo de Fútbol:** Debe establecerse desde el Parc Nou hasta el campo de fútbol municipal por las calles Vial Parc/Vereda de Fotxes y Manuel Sanchos Guarner, y, dará servicio al Instituto de Educación Secundaria “Maciá Abela”, el Colegio Público “Francisco Candela” y al Campo de Fútbol municipal.

- **Itinerario Centro:** Debe establecerse en el circuito central formado por las calles Corazón de Jesús, San Sebastián, Santísima Trinidad, avenida de Madrid y calle Santo Tomás. Este circuito conectará los barrios Eixample Sur, Parc Nou, San Rafael, Vila Vella, Eixample Oest, Calvari, Rambla y Parquet.

- **Itinerario Este:** Debe establecerse en las calles centrales de la zona Este de la ciudad: Calles Crevillentinos Ausentes, Alarico López Teruel, Gabriel Miró, Polideportivo Abrets, calle Virgen de la Salud y calle Taibilla, conectando los barrios de Puixança, Parc Nou, San Rafael y Coves Nord.

- **Itinerario Oeste:** Debe establecerse en las calles centrales de la zona Oeste de la ciudad: Calles San Isidro, Reyes Católicos,

Boquera Marchante, Boquera Calvari, Reverendo Pascual Martinez, San Fernando y Puertas de Orihuela, conectando los barrios de Parquet, Calvari, Eixample Oest y Coves Oest.

- **Itinerario Rambla:** Debe establecerse en las calles de la Rambla, desde la avenida de Madrid hasta la Zona Deportiva Norte y conectará los barrios de Rambla, San Rafael, Eixample Oest, Coves Nord y Coves Oest.
- **Itinerario Ronda Sur:** Comunicará la carretera N-340 y N-325 con el Área Industrial Este, el sector industrial Imperial, el sector A, el sector R1 y el área industrial Oeste.

La inseguridad ante el robo, en el destino de los viajes es un problema a resolver, debiéndose construir aparcamientos con sistema de bloqueo de bicicletas para paliar este problema en los centros de gran capacidad de atracción (zonas deportivas, colegios, etc.) con una zona de fácil vigilancia (plaza de la Constitución, Parc Nou, Paseo de Fontenay, plaza de Chapí, plaza de España, etc.)

Los itinerarios se representan en los **planos 10 y 11** “carril bici 1 y 2”

8.2.3.- Transporte colectivo urbano

La futura política necesaria restrictiva del uso del vehículo privado, precisa de una red alternativa de transporte colectivo de gran accesibilidad y calidad.

A medio plazo debe establecerse una red de transporte urbano con los siguientes itinerarios:

- **Itinerario Este-Oeste:** Debe establecerse a lo largo de toda la carretera N-340 desde el polígono industrial “Crevillent Industrial” y el Sector R11 hasta el Sector Industrial Cachapets. Esta línea comunicará todos los sectores residenciales e industriales de la carretera de Elche con el centro de la ciudad a través del Paseo de Elche, avenida San Vicente Ferrer y avenida Gutierre de Cárdenas con el Área Industrial Oeste.
- **Itinerario Núcleos Periféricos:** Será necesario a medio plazo establecer una línea de autobuses urbanos entre los núcleos periféricos de Las Casicas, San Felipe Neri y El Realengo con el centro urbano de la ciudad fijado a estos efectos en la intersección del paseo de Fontenay con la avenida de San Vicente Ferrer.

- **Itinerario Avenida de la Estación:** Se deberá estudiar a largo plazo el establecimiento de una línea de autobús urbano entre la Estación del Ferrocarril y el centro de la ciudad, fijado a estos efectos en el punto señalado anteriormente.

Una cuestión a estudiar particularmente será el establecimiento de un sistema de transporte escolar para los centros de enseñanza actuales y futuros que por su situación sea posible en términos de razonabilidad establecer transporte escolar.

Otra cuestión a estudiar para la organización del transporte público es el establecimiento de una estación de autobuses o lugar de parada adecuado para el transporte interurbano por autobuses.

Estudiada la estructura urbana de Crevillent, el viario disponible y la necesidad de centralidad del punto de subida/bajada de viajeros respecto de toda ciudad para facilitar la movilidad peatonal de las personas que desde todos los barrios se dirijan a coger un transporte público interurbano por carretera, se ha concluido que la mejor situación para poder establecer las paradas de los autobuses interurbanos que conectan Crevillent con ciudades próximas y lejanas, según se ha descrito en el punto 4.2 del presente Estudio, es en la Avenida de San Vicente Ferrer, cerca del Paseo de Fontenay, en donde podrían situarse las paradas en línea de los autobuses y disponer de lugar de espera e información de viajeros, si fuese posible, en algún bajo comercial próximo o, en cualquier caso, en las aceras en línea con marquesinas para la protección de los viajeros o bien en el sector A junto al sector R1. La falta de centralidad de esta ubicación podría compensarse con las ventajas que supone disponer de unas instalaciones amplias, modernas y más cómodas para los viajeros.

En ambos casos se debería constituir un intercambiador de viajeros entre el transporte público urbano e interurbano en autobús, y debería estar perfectamente acondicionado. La pavimentación, iluminación, mobiliario urbano y protección de la intemperie serán factores que disminuirán el negativo impacto que el tiempo de espera produce en el usuario, en general muy superior en su percepción al tiempo de viaje.

Los itinerarios se representan en el **plano nº 12** "Lineas bus"

8.2.4.- Aparcamiento y viario

El aparcamiento es uno de los objetivos fundamentales de las políticas de movilidad. La regulación del aparcamiento en las áreas de atracción de viajes es el instrumento más potente de disuasión y restricción del uso del vehículo privado.

En el área central el aparcamiento de los no residentes debe limitarse favoreciendo el de los residentes. A tal objeto podrían construirse, bien para residentes o bien para uso mixto, un estacionamiento subterráneo en la Plaza de la Constitución y/o en el paseo de Fontenay.

A la vista del resultado de la explotación de ese estacionamiento podría, a medio plazo, ponderar la conveniencia de construir otro estacionamiento subterráneo para residentes en El Calvari.

A largo plazo, será posible construir otro estacionamiento subterráneo para uso mixto (residentes y pago por uso) en el subsuelo de la Avenida de San Vicente Ferrer que es un lugar central en la ciudad, desde el cual se puede ir a pie a la mayor parte de los barrios y, en cualquier caso, a los de mayor actividad cultural, administrativa y comercial, siendo ésta una avenida con ancho suficiente para su ubicación.

Las actuaciones en infraestructuras viarias están muy bien planteadas en la Revisión del Plan General, pues consisten en la ejecución de una vía de circunvalación que aleja el tráfico del centro de la ciudad y cuya puesta en servicio disminuirá notablemente, como se ha señalado en el punto 8.1.1 de este Estudio, el tráfico en el Paseo de Elche y las avenidas de San Vicente Ferrer y Gutierre de Cárdenas.

En el **plano nº 13** se incluye la propuesta de ubicación de los aparcamientos subterráneos.

Crevillent, septiembre de 2007

El equipo redactor del estudio:

Lázaro López Andrés
Ingeniero de Caminos,
Canales y Puertos

Luis Rodríguez Robles
Ingeniero de Caminos,
Canales y Puertos

Fernando V.Ochando Pinto
Ingeniero Técnico de
Obras Públicas

ANEJO 1.- INDICADORES SOCIOECONÓMICOS, DEMOGRÁFICOS E INDUSTRIALES DE CREVILLEN

Presidencia

Unidad de Documentación

CREVILLENT

[POBLACIÓN DE HECHO](#)

[MENÚ PRINCIPAL](#) - [BUSCAR OTRO MUNICIPIO](#) - [VOLVER](#)

[POBLACIÓN DE DERECHO](#)

[EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN](#)

DEMOGRAFÍA

Población de hecho

1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991
10.726	10.452	11.216	11.991	11.403	12.636	14.047	16.901	20.841	22.660

Los datos proceden de los censos de población

Fuente: INE - Series históricas de población

 [Volver](#)

Población de derecho

1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
21.553	21.748	22.122	22.269	22.456	22.694	22.850	23.260	23.626	23.737

Los datos corresponden a población de derecho, son anuales y derivan de las renovaciones y rectificaciones padronales

Fuente: INE - Series históricas de población

 [Volver](#)

Evolución de la población

1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
23.781	23.945	24.408	24.690	25.101	25.654	26.260	26.632	27.323

A partir de 1996 se produce un cambio legislativo que elimina la distinción entre poblaciones de hecho y derecho

Fuente: INE - Instituto Nacional de Estadística

 [Volver](#)

Presidencia

Unidad de Documentación

CREVILLENT

MENÚ PRINCIPAL - BUSCAR OTRO MUNICIPIO - VOLVER
REVISIÓN PADRÓN MUNICIPAL

MOVIMIENTOS DE POBLACIÓN

CENSO 2001

REVISIÓN PADRÓN MUNICIPAL

Pirámide de población 2005 (sexo y edad)

	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	+
Total	1.584	1.489	1.543	1.715	2.104	2.575	2.519	2.299	2.069	1.751	1.530	1.488	1.173	980	997	711	533	
Hombres	805	740	768	887	1.118	1.446	1.337	1.227	1.049	946	757	738	624	475	468	319	220	
Mujeres	779	749	775	828	986	1.129	1.182	1.072	1.020	805	773	750	549	505	529	392	313	

Fuente: INE. Revisión Padrón 2005

Población según lugar de nacimiento 2005

(Unidad: personas)

	Total	Varones	Mujeres
Población total	27.323	14.014	13.309
Nacidos en España	24.605	12.344	12.261
*Misma C.Autónoma	21.935	11.025	10.910
*Misma Provincia	21.811	10.969	10.842
*Mismo Municipio	14.718	7.321	7.397
*Misma Provincia, distinto Municipio	7.093	3.648	3.445
*Misma C.Autónoma, distinta Provincia	124	56	68
*Distinta C.Autónoma	2.670	1.319	1.351
Nacidos en el Extranjero	2.718	1.670	1.048

Fuente: INE. Revisión Padrón 2005

Población según nacionalidad

(Unidad: personas)

Sexo	Año 2003			Año 2004			Año 2005		
	Total	Españoles	Extranjeros	Total	Españoles	Extranjeros	Total	Españoles	Extranjeros
ambos sexos	26.260	24.704	1.556	26.632	24.772	1.860	27.323	24.877	2.446
Varones	13.325	12.367	958	13.553	12.425	1.128	14.014	12.476	1.538
Mujeres	12.935	12.337	598	13.079	12.347	732	13.309	12.401	908

Fuente: INE. Revisión Padrón 2005

Población extranjera según el continente de origen

Año	Total extranjeros	Europa	África	América	Asia	Resto mundo
2000	298	68	201	26	3	0
2001	650	118	437	89	8	0
2002	1.115	198	642	266	8	1
2003	1.556	331	780	438	7	0
2004	1.860	464	914	471	11	0
2005	2.446	640	1.298	497	11	0

Fuente: INE. Revisión Padrón 2005

MOVIMIENTOS DE POBLACIÓN

Movimiento natural de la población

1991 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2002

nacidos vivos	282	272	278	270	263	251	268	287
Fuertes fatales	0	0	3	1	0	0	1	2
Matrimonios	147	143	154	141	155	125	177	146
Fuertes	157	177	164	161	177	188	201	188
Crecimiento vegetativo	125	95	114	109	86	63	67	99

Fuente: INE

Emigraciones por destino y municipio de origen

A Otras Comunidades Autónomas					A la Comunidad Valenciana				
1998	1999	2000	2001	2002	1998	1999	2000	2001	2002
81	66	93	122	151	286	235	314	277	372

Fuente: IVE - Anuario Municipal y Comarcal 2004

Inmigraciones por origen y municipio de destino

De la Comunidad Valenciana					De Otras Comunidades Autónomas					Del Extranjero				
1998	1999	2000	2001	2002	1998	1999	2000	2001	2002	1998	1999	2000	2001	2002
241	250	291	243	357	98	127	143	130	193	51	90	316	380	365

Fuente: IVE - Anuario Municipal y Comarcal 2004

Saldo migratorio por ámbito

Comunidad Valenciana					Otras Comunidades Autónomas				
1998	1999	2000	2001	2002	1998	1999	2000	2001	2002
-45	15	-23	-34	-15	17	61	50	8	42

Fuente: IVE - Anuario Municipal y Comarcal 2004

Inmigrantes de nacionalidad extranjera por sexo

	1997	1998	1999	2000	2001
Total	47	65	118	396	463
Hombres	26	41	79	261	290
Mujeres	21	24	39	135	173

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística (consulta 17-05-2005)

MIGRACIONES 2002

EMIGRACIÓN	Total	Hombres	Mujeres	INMIGRACIÓN	Total	Hombres	Mujeres
Total	523	279	244	Del Extranjero	151	78	73
De la Comunidad Valenciana	372	201	171	De la Comunidad Valenciana	523	279	244
De Otras Comunidades Autónomas	151	78	73	De Otras Comunidades Autónomas	372	201	171

SALDO MIGRATORIO	Total	Hombres	Mujeres
Comunidad Valenciana	-15	1	-16
Otras Comunidades Autónomas	42	11	31

Fuente: IVE - Anuario Municipal y Comarcal 2004

MIGRACIONES 2003

EMIGRACIÓN	Total	Hombres	Mujeres	INMIGRACIÓN	Total	Hombres	Mujeres
Total	599	308	291	Total	984	558	426
				Total del extranjero	623	368	255

SALDO MIGRATORIO	Total	Hombres	Mujeres
Total	385	250	135

Fuente: IVE

EVOLUCIÓN SALDO MIGRATORIO

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Comunidad Valenciana	0	14	17	-45	15	-23	-34	-15
Otra Comunidad Autónoma	38	-15	-1	17	61	50	8	42

Fuente: IVE

 [Volver](#)

CENSO 2001

[GLOSARIO]

Colectivo: todas las personas

Pirámide de población 1991 (sexo y edad)

	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	+
Total	1.438	1.696	2.152	2.204	1.981	1.861	1.631	1.457	1.411	1.180	1.064	1.142	1.066	1.011	624	407	217	
Hombres	721	865	1.164	1.156	997	950	840	725	703	635	527	565	547	469	275	182	83	
Mujeres	717	831	988	1.048	984	911	791	732	708	545	537	577	519	542	349	225	134	

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 1991. Resultados definitivos.

Pirámide de población 2001 (sexo y edad)

	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89
Total	1.129	1.177	1.308	1.557	1.868	1.917	2.007	2.004	1.963	1.642	1.499	1.424	1.296	1.463	1.427	1.246	676	370
Hombres	588	585	646	813	981	1.016	1.021	1.029	1.015	855	749	730	641	739	613	515	254	120
Mujeres	561	592	662	744	907	901	986	975	948	787	750	694	655	724	814	731	424	250

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Población según el lugar de nacimiento

Total	Mismo municipio	Otro municipio misma provincia	Otra provincia misma comunidad	Otra comunidad	Nacido en el extranjero
24.786	14.047	6.978	116	2.516	1.129

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Población según nacionalidad (continentes)

Población total	Españoles	Total	Europa	África	Extranjeros	América	Asia	Oceania	Apátridas
24.786	23.963	823	119	474	226	4	0	0	

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Régimen de tenencia de la vivienda

Población total	En propiedad	En alquiler	Cedida gratis o a bajo precio (1)	Otra forma
24.740	22.208	1.613	241	678

(1) Por otro hogar, la empresa...

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Colectivo: residentes en viviendas familiares

Población según sexo y estado civil

Sexo	Total	Soltero	Casado	Viudo	Separado	Divorciado
TOTAL	24.740	10.803	12.132	1.260	373	172
Hombre	12.481	5.877	6.122	251	157	74
Mujer	12.259	4.926	6.010	1.009	216	98

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Población según nacionalidad (continentes)

Población total	Españoles	Total	Europa	África	Extranjeros	América	Asia	Oceania	Apátridas
24.740	23.917	823	24.036	474	226	4	0	0	

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Nivel de estudios (grados)

Total	Analfabetos	Sin estudios	Primer grado	Segundo grado	Tercer grado
24.740	2.570	5.540	6.531	8.819	1.180

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Conocimiento del valenciano

No lo entiende	Solo lo entiende	Lo entiende y lee	Lo entiende y habla	Lo entiende, lee y habla	Lo entiende, lee, habla y escribe
2.453	6.339	864	6.586	3.236	5.262

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Relación con la actividad. Activos.

Total	ACTIVOS		
	Total	Ocupados	Parados
24.740	11.011	9.280	1.731

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Relación con la actividad. Inactivos.

Total	Inactivos	INACTIVOS					
		Estudiantes	Invalidez	Pensionistas Viudedad	Jubilación	Tareas del hogar	Otra situación (1)
24.740	13.729	5.314	463	659	2.635	3.593	1.065

(1) Menores sin escolarizar, rentistas...
Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Datos de la vivienda - Clase de vivienda principal

Población total	Clase de vivienda principal			Disponibilidad de segunda vivienda		
	Vivienda familiar convencional	En alojamientos	En viviendas colectivas	Total	Dispone	No dispone
24.786	24.740	0	46	24.740	6.819	17.921

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Tamaño de los hogares

Total	1 personas	2 personas	3 personas	4 personas	5 personas	6 personas	7 personas	8 personas	9 personas	10 o más
24.740	1.358	3.924	5.457	7.848	3.690	1.398	546	264	81	174

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Colectivo: migrantes

Edad, sexo y nacionalidad

Sexo	Total	Total			Total	Extranjeros			Total	Españoles		
		Menos de 16	16-64	65 o más		Menos de 16	16-64	65 o más		Menos de 16	16-64	65 o más
TOTAL	1.497	108	1.319	70	549	41	500	8	948	67	819	62
Hombre	798	53	723	22	352	26	321	5	446	27	402	17
Mujer	699	55	596	48	197	15	179	3	502	40	417	45

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Relación con la actividad. Activos.

Total	ACTIVOS		
	Total	Ocupados	Parados
1.497	961	750	211

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Relación con la actividad. Inactivos.

Total	Inactivos	INACTIVOS					
		Estudiantes	Invalidez	Pensionistas Viudedad	Jubilación	Tareas del hogar	Otra situación (1)
1.497	536	156	17	18	58	222	65

(1) Menores sin escolarizar, rentistas...
Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Nivel de estudios

Total	Analfabetos	Sin estudios	Primer grado	Segundo grado	Tercer grado
1.497	104	205	357	730	101

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Régimen de tenencia de la vivienda

Régimen de tenencia de la vivienda				Disponibilidad de segunda vivienda		
En propiedad	En alquiler	Cedida gratis o a bajo precio (1)	Otra forma	Total	Dispone	No dispone
937	488	15	57			

(1) Por otro hogar, la empresa...
Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Tamaño de los hogares

Total	1 personas	2 personas	3 personas	4 personas	5 personas	6 personas	7 personas	8 personas	9 personas	10 o más
1.497	88	293	306	344	186	113	87	50	10	20

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Colectivo: extranjeros

Edad, sexo y nacionalidad

Sexo	Total						Europa			África			América			
	Total	Menos de 16	16-64	65 o más	Total	Menos de 16	16-64	65 o más	Total	Menos de 16	16-64	65 o más	Total	Menos de 16	16-64	65 o más
TOTAL	823	162	641	20	119	12	97	10	474	110	361	3	226	40	180	6
Hombre	519	88	418	13	67	5	55	7	338	60	275	3	112	23	87	2
Mujer	304	74	223	7	52	7	42	3	136	50	86	0	114	17	93	4

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Relación con la actividad. Activos.

Total	ACTIVOS	
	Total	Parados
823	488	117

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Relación con la actividad. Inactivos.

Total	Inactivos	INACTIVOS					Otra situación (1)
		Estudiantes	Invalidos	Pensionistas Viudedad	Jubilación	Tareas del hogar	
823	335	161	3	3	19	84	65

(1) Menores sin escolarizar, rentistas...

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Nivel de estudios

Total	Analfabetos	Sin estudios	Primer grado	Segundo grado	Tercer grado
1.497	104	205	357	730	101

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Régimen de tenencia de la vivienda

En propiedad	En alquiler	Cedida gratis o a bajo precio (1)	Otra forma
837	488	15	57

(1) Por otro hogar, la empresa...

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Tamaño de los hogares

Total	1 personas	2 personas	3 personas	4 personas	5 personas	6 personas	7 personas	8 personas	9 personas	10 o más
823	51	88	141	157	98	76	92	65	11	44

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Colectivo: mayores de 65 años

Edad (grupos quinquenales)

Total	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90 o más
3.167	1.042	871	697	367	144	46

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Población según sexo y estado civil

Sexo	Total	Estado civil				Separado	Divorciado
		Soltero	Casado	Viudo	Viuda		
TOTAL	3.167	169	2.027	939	22	10	
Hombre	1.434	69	1.159	190	10	6	
Mujer	1.733	100	868	749	12	4	

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Población según nacionalidad (continentes)

Población total	Españoles	Extranjeros						Apátridas
		Total	Europa	África	América	Asia	Oceanía	
3.167	3.147	20	3.157	3	6	1	0	

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Nivel de estudios

Total	Analfabetos	Sin estudios	Primer grado	Segundo grado	Tercer grado
3.167	376	1.995	614	152	30

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Relación con la actividad. Activos.

Total	ACTIVOS	
	Total	Parados
3.167	75	9

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

finitivos.

Relación con la actividad. Inactivos.

Total	Inactivos	Estudiantes	Invalidez	INACTIVOS Pensionistas Viudedad	Jubilación	Tarjas del hogar	Otra situación (1)
3.167	3.092	3	101	522	2.108	330	30

(1) Menores sin escolarizar, rentistas...

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Clase de vivienda principal

Población total	Vivienda familiar convencional	En alojamientos
3.167	3.167	0

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda. Resultados definitivos.

Régimen de tenencia de la vivienda

Régimen de tenencia de la vivienda				Disponibilidad de segunda vivienda		
En propiedad	En alquiler	Cedida gratis o a bajo precio (1)	Otra forma	Total	Dispone	No dispone
2.969	113	14	71	3.167	963	2.204

(1) Por otro hogar, la empresa...

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Tamaño de los hogares

Total	1 personas	2 personas	3 personas	4 personas	5 personas	6 personas	7 personas	8 personas	9 personas	10 o más
3.167	581	1.372	627	271	182	89	29	7	2	7

Fuente: INE - Censo de Población y Vivienda 2001. Resultados definitivos.

Presidencia

Unidad de Documentación

CREVILLENT

INDICADORES SOCIALES

Población

Total	Según sexo		Según grupos de edad					
	Hombres	Mujeres	0-14	15-29	30-64	65-74	75-84	85 y más
26.632	13.553	13.079	4.518	6.373	12.279	1.995	1.229	238

Población

Censo de población 2001						Índice de dependencia	Población compacta	Población diseminada	Edad media	Revisión Padrón Municipal 2002		Índice de dependencia
Solteros	Casados	Viudos	Separados	Divorciados	No contesta					Edad media hombres	Edad media mujeres	
10.722	12.011	1.252	371	169	215	43,2	80,8	9,2	36,3	35,6	36,9	42,8

Población

En el municipio	Población según lugar de nacimiento, 2002. %			Otra comunidad	En el extranjero	Movimiento natural de la población, 2000			
	Otro municipio de la misma provincia	Otro municipio de la misma comunidad	0,5			Nacidos vivos	Fallecidos	Matrimonios	Crecimiento vegetativo
56,1	27,7			10,2	5,6	268	201	177	67

Población

Tasas de movimiento natural, 2000						Tasa de crecimiento vegetativo
Tasa de natalidad	Tasa de fecundidad	Tasa de maternidad 2001	Tasa de maternidad	Tasa de mortalidad	Tasa de nupcialidad	
10,7	39,9	201,1	204,4	8,0	7,1	2,7

Movimiento migratorio

Total	Inmigraciones interiores, 2001				Total	Inmigraciones exteriores, 2001							
	Según sexo		Según edad			Según sexo		Según edad					
	Hombres	Mujeres	0-14	15-29	30-64	> 64	Hombres	Mujeres	0-14	15-29	30-64	> 64	
373	188	185	57	139	147	30	380	233	147	72	157	147	4

Movimiento migratorio

Total	Emigraciones, 2001				Saldo migratorio	Tasa de migración		
	Según sexo		Según edad					
	Hombres	Mujeres	0-14	15-29	30-64	> 64		
399	205	194	80	133	162	24	354	14,10

Viviendas y hogares

Total	Viviendas				Según régimen de tenencia			Hogares					Hogares con disponibilidad de 2ª vivienda
	Según uso		% Vacías	Según número de miembros		% Propiedad	% Alquiler	% Otro régimen	Total	% 1	% 2	% 3 o 4	
% Principal	% Secundaria	% 1		% 2									
2.317	67,1	18,9	13,3	90,4	5,9	3,8	8.267	17,0	24,1	45,7	13,2	3,0	15,9

Empleo

Tasa de paro	Índice estructura población potencialmente activa		Índice reemplazo población potencialmente activa	
	2001	2002	2001	2002
5,5	152,7	155,6	189,7	180,3

Presidencia

Unidad de Documentación

CREVILLENT

MENÚ PRINCIPAL - [BUSCAR OTRO MUNICIPIO](#) - [VOLVER](#)
[INDUSTRIA Y ENERGÍA](#) [ACTIVIDADES COMERCIALES](#)

INDUSTRIA. ACTIVIDAD COMERCIAL. EMPRESA.

Evolución de la inversión registrada

	(miles de pesetas)				
Año	1997	1998	1999	2000	2001
	374.266	624.391	715.318	756.602	622.971

Inversión registrada (€)

Año	Total	Inversión industrial		Inversión no industrial			
		Total	Ampliación	Nueva	Total	Ampliación	Nueva
2002	5.537.860,22	3.794.451,92	386.775,00	3.407.676,92	1.743.408,30	0,00	1.743.408,30
2003	2.977.083,30	2.332.537,90	396.860,00	1.935.677,90	644.545,40	0,00	644.545,40

ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y CONSTRUCCIÓN. 2003

Total	% Variación 98-03	Tipos de Industria				
		Energía y agua	Extracc./Transform. minerales, energía y derivados	Transformación metales: mecánica de precisión	Industria manufacturera	Construcción
718	0,1	3	31	55	451	178

ACTIVIDADES COMERCIALES MAYORISTAS, 2003

Total	% Variación 97-03	Materias primas agrarias; alimentación, bebida, tabaco	Textiles, confección, calzado y art. cuero.	Productos farmac., perfumería y mant. hogar	Artículos de consumo duradero	Comercio al por mayor interindustrial	Otro comercio interindustrial	Otros
33	18,1	25	65	14	18	7	25	

ACTIVIDADES COMERCIALES MINORISTAS, 2003

Número	Superf. (m2)	% Variación 98-03	Alimentación			No alimentación			Comercio mixto y otros				Otros		
			Total	Comercio tradicional	Supermercados	Total	Vestido y calzado	Hogar	Resto no alimentación	Total	Grandes superficies	Hipermercados		Almacenes populares	Com. ambulante y mercadillos
526	60.882	7,1	187	171	16	296	80	77	139	43	0	1	41	17	2
			13.226	4.359	8.867	40.050	7.200	12.907	19.943	7.606	0	2.500	2.970		

ACTIVIDADES DE RESTAURACIÓN Y BARES, 2003

Número	% Variación 98-03
142	2,9

Fuente: Instituto KLEIN

[Volver](#)

Número de empresas y trabajadores por sector económico. Resumen.

Empresas	Agricultura			Total	Empresas	Industria			Total
	Hombres	Mujeres	Total			Hombres	Mujeres	Total	
6	11	9	20	451	3.304	1.163	4.467		
Empresas	Construcción			Total	Empresas	Servicios			Total
	Hombres	Mujeres	Total			Hombres	Mujeres	Total	
105	422	20	442	430	1.107	628	1.735		
Empresas	Total			Total					
992	4.844	1.820	6.664						

Número de empresas y trabajadores por actividad económica. Detalle.

Actividad económica	Número de empresas	Trabajadores		Total
sin actividad		Hombres	Mujeres	
	7	1	6	7

Agricultura, ganadería y caza	8	14	10	24
Industria de productos alimenticios	18	224	83	307
Industria textil	106	745	196	941
Industria de la confección	13	39	161	200
Fabricación de calzado	151	780	434	1.214
Industria de la madera y corcho	18	340	23	363
Industria del papel	13	139	19	158
Edición, artes gráficas y reproducción	13	53	9	62
Industria química	12	119	24	143
Fabricación de caucho y plásticos	17	160	27	187
Fab. prod. minerales no metálicos	14	50	3	53
Metalurgia	1	1	0	1
Fab. productos metálicos	17	114	9	123
Industria de la construcción de máquinas	19	163	14	177
Fab. equipos de precisión	1	2	0	2
Fab. vehículos de motor	2	6	2	8
Fab. muebles y otras ind. manufactureras	21	278	42	320
Reciclaje	3	7	0	7
Producción de energía eléctrica y gas	1	3	0	3
Captación y depuración de agua	3	18	1	19
Construcción	115	452	27	479
Mantenimiento y reparación de vehículos motor	42	95	16	111
Comercio al por mayor	97	372	165	537
Comercio al por menor	107	124	119	243
Hostelería	50	61	72	133
Transporte terrestre	29	167	22	189
Actividades anexas al transporte	2	2	2	4
Correos y telecomunicaciones	3	3	0	3
Seguros y planes de pensiones	4	4	11	15
Auxiliares de intermediación financiera	6	2	9	11
Actividades inmobiliarias	28	25	17	42
Alquiler de maquinaria y equipo	5	6	1	7
Otras actividades empresariales	30	44	42	86
Administración pública	7	135	84	219
Educación	10	23	34	57
Actividades sanitarias y veterinarias	13	3	34	37
Actividades asociativas	4	49	21	70
Actividades recreativas y culturales	14	63	31	94
Actividades diversas	22	5	30	35
TOTAL	1.046	4.891	1.800	6.691

Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social, Diciembre de 2003.

Presidencia

Unidad de Documentación

CREVILLENT

MENÚ PRINCIPAL - BUSCAR OTRO MUNICIPIO - VOLVER
FINANZAS TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

FINANZAS - TRANSPORTES - COMUNICACIONES

Finanzas

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Bancos	9	8	8	7	7	7	7	5	5
Cajas de ahorros y postales	7	7	7	7	7	8	8	8	8
Cajas rurales, laborales y coop. de crédito	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Secciones de crédito en coop.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	18	17	17	16	16	17	17	15	16

Fuente: Conselleria de Economía, Hacienda y Administración Pública - IVE - IVF

 [Volver](#)

Transportes y comunicaciones

PARQUE DE VEHÍCULOS

	1995	1996 *	1997 *	1998 *	1999 *	2000	2001 *	2002 *	2003 *
Total	11.604	12.001	12.512	13.217	14.009	14.548	15.181	15.812	16.443
Turismos	8.172	8.462	8.858	9.393	9.958	10.360	10.852	11.345	11.839
Autos	1.077	1.081	1.067	1.070	1.069	1.062	1.080	1.091	1.102
Trigonetas - Camiones	2.181	2.274	2.394	2.534	2.737	2.854	2.941	3.028	3.115
Autobuses	9	8	8	8	8	8	9	9	9
Tractores	48	52	54	59	70	82	100	118	136
Otros	117	124	131	153	167	182	199	217	234

Fuente: Ministerio del interior. DGT

Hay vehículos para los que no consta el municipio. En la provincia de Alicante:

1996: 11.165 vehículos

1997: 64 vehículos

1998: 58 vehículos

1999: 56 vehículos

2001: 675 vehículos

2002: 46 vehículos

2003: 41 vehículos

 [Volver](#)

Presidencia

Unidad de Docu...

CREVILLENT

MENÚ PRINCIPAL - BUSCAR OTRO MUNICIPIO - VOLVER
 CONSTRUCCION Y VIVIENDA LICENCIAS DE OBRA EDIFICACIÓN DE NUEVA PLANTA

CONSTRUCCIÓN Y VIVIENDA

PLANEAMIENTO DEL SUELO, 1998			
Distribución del suelo urbano (unidad: hectáreas)			
Residencial	Industrial	Terciario	Dotacional
144,45	52,59	0,00	50,59
Fuente: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. D.G. d'Urbanisme i Ordenació Territorial.			
Distribución del suelo urbanizable (unidad: hectáreas)			
Residencial	Industrial	Terciario	Dotacional
296,03	143,01	0,00	10,09
Fuente: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. D.G. d'Urbanisme i Ordenació Territorial.			
Distribución del suelo no urbanizable (unidad: hectáreas)			
Dotacional	Protegido	No protegido	
61,76	5.476,24	3.960,43	
Fuente: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. D.G. d'Urbanisme i Ordenació Territorial.			

Edificación de nueva planta, 2004

Total	Edificios a construir		Viviendas	Total	Superficie a construir (m2)	
	Residenciales	No residenciales			Residenciales	No residenciales
53	39	14	167	57.482	33.536	23.946

Fuente: Ministerio de Fomento. Subdirección General de Estadística y Estudios.

Notas: Los datos totales de provincias incluyen las estimaciones de los municipios sin información o con información incompleta.

Municipios con información incompleta: Alcoleja, Alfafara, Almudaina, Balones, Benasau, Beniardá, Benifallim, Beniloba, Benimassot, Castell de Castells, Confrides, Facheca, Farnorca, Penáguila, Senija, Tárben, Tollos, Torremanzanas, La Vall d'Alcalá, Vall de Ebo, Vall de Gallinera.

Obras de rehabilitación y demolición, 2004

Rehabilitación		Demolición	
Edificios	Viviendas	Edificios	Viviendas
12	7	21	15

Fuente: Ministerio de Fomento. Subdirección General de Estadística y Estudios.

Notas: Los datos totales de provincias incluyen las estimaciones de los municipios sin información o con información incompleta.

Municipios con información incompleta: Alcoleja, Alfafara, Almudaina, Balones, Benasau, Beniardá, Benifallim, Beniloba, Benimassot, Castell de Castells, Confrides, Facheca, Farnorca, Penáguila, Senija, Tárben, Tollos, Torremanzanas, La Vall d'Alcalá, Vall de Ebo, Vall de Gallinera.

Licencias concedidas por tipo de obra

Total				Nueva planta				Rehabilitación edificios				Rehabilitación locales				Demolición total			
2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
76	59	56	81	65	44	48	53	4	7	4	12	0	0	0	0	7	8	4	16

Fuente: Ministerio de Fomento. Subdirección General de Estadística y Estudios.

Notas: Los datos totales de provincias incluyen las estimaciones de los municipios sin información o con información incompleta.

SOLICITUDES Y CALIFICACIONES PROVISIONALES DE VIVIENDA, 2003					
Viviendas protegidas de nueva construcción					
Solicitudes de calificación provisional		Calificaciones provisionales		Calificaciones definitivas	
172		151		88	
Viviendas rehabilitadas					
Solicitudes calificación provisional		Calificaciones provisionales		Calificaciones definitivas	
Edificios	Viviendas	Edificios	Viviendas	Edificios	Viviendas
0	0	0	0	0	0
Viviendas existentes			Ayudas		
Solicitudes de visado	Visados	Número de viviendas financiadas		Préstamos concedidos (€)	
36	28	283		15.840.439,48	

Fuente: Ministerio de Fomento. Subdirección General de Estadística y Estudios.

PLAN VIVIENDA 2002-2005

Viviendas protegidas de nueva construcción

Año	Solicitudes de calificación provisional	Calificaciones provisionales	Calificaciones definitivas
2002	17	17	9
2003	172	151	88

Fuente: Conselleria de Territorio y Vivienda. D.G. de Vivienda y Proyectos Urbanos.

Obras de rehabilitación

Años	Edificios			Vivienda		
	Solicitudes de calificación provisional	Calificaciones provisionales	Calificaciones definitivas	Solicitudes de calificación provisional	Calificaciones provisionales	Calificaciones definitivas
2002	1	1	0	1	1	0
2003	0	0	0	0	0	0

Fuente: Conselleria de Territorio y Vivienda. D.G. de Vivienda y Proyectos Urbanos.

Viviendas existentes

Año	Solicitudes de visado		Año	Ayudas	
	Solicitudes de visado	Visados		Número de viviendas financiadas	Préstamos concedidos (€)
2002	2	4	2002	236	10.722.668,01
2003	36	28	2003	283	15.840.439,48

Fuente: Conselleria de Territorio y Vivienda. D.G. de Vivienda y Proyectos Urbanos.

CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2001

Viviendas familiares

Total	Clases según usos		Total	Convencionales	Tipos			
	Principales	No principales			Alojamientos	Secundarias	Vacías	Otro tipo
12.390	8.208	4.182	12.390	8.208	0	2.271	1.853	58

Viviendas familiares principales convencionales

Total	Según régimen de tenencia				Otra forma	Según número de habitaciones										
	En propiedad	En alquiler	Cedida (1)			Total	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 o más
8.208	7.425	476	66	241	8.208	3	53	532	1.457	4.186	1.572	256	83	38	30	

,1) Cedida gratis o a bajo precio por otro hogar, la empresa...

Edificios

Total edificios censados	Vivienda (principalmente)	Función Alojamiento	Otro tipo	Número de plantas									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 o más
6.629	5.969	0	660	4.463	1.367	259	174	133	108	63	50	6	6

Edificios

Total edificios censados	Según el número de viviendas que albergan									
	0	1	2	3	4	5 a 9	10 a 19	20 a 39	40 o más	
6.629	639	4.976	371	100	57	218	198	67	5	

Locales

Total locales censados	Actividad		Equipamientos				Tipo de actividad				
	Local activo	Local inactivo	De salud	Educativo	Bienestar social	Cultural o deportivo	Local comercial	Oficinas	Local industrial	Local agrario	Otros
1.904	1.087	817	23	20	15	27	418	327	242	15	817

Presidencia

Unidad de Documentación

CREVILLENTMENÚ PRINCIPAL - [BUSCAR OTRO MUNICIPIO](#) - [VOLVER](#)
[INDICADORES SOCIOECONÓMICOS](#)**INDICADORES SOCIOECONÓMICOS 2004****Población**

Total	Hombres	Mujeres	Variación abs. 2000-2004	Variación % 2000-2004	Ritmo crecimiento medio anual 1991-2001	Ritmo crecimiento medio anual 1999-2004	Extensión municipio (km2)	Densidad población
16.632	13.553	13.079	1.942	7,9	0,9	1,8	104,5	254,9

Paro

Año 2004						Censo 2001					
% Total	%Hombres	% Mujeres	% 16 a 24 años	% 25 a 49 años	% Más de 50 años	% Total	%Hombres	% Mujeres	% 16 a 24 años	% 25 a 49 años	% Más de 50 años
4,7	3,9	5,5	4,7	7,2	3,9	15,8	14,6	18,7	4,7	7,2	3,9

Actividades económicas 2003

Actividades industriales	Variación act. industriales 1998-2003 (%)	Actividades construcción	Activ. comercio mayorista	Variación act. comercio mayorista 1997-2003 (%)	Activ. comercio minorista	Variación act. comercio minorista 1998-2003 (%)	Activ. restauración y bares	Variación act. restauración y bares 1998-2003 (%)
718	0,1	178	163	18,1	526	7,1	142	2,9

Superficie dedicada al comercio (m²)

Comercio minorista 2003	Grandes almacenes 2002	Hipermercados 2002	Nº Centros comerciales 2004	Superficie centros comerciales 2004	Superficie centros comerciales 1999
60.882	0	2.500	0	0	0

Indicadores económicos generales 2003

Número	Teléfonos Variación 1997-2003 (%)	Oficinas bancarias				Variación 1998-2003 abs.
		Total	Bancos	Cajas de ahorros	Cooperativas de crédito	
9.016	7,7	15	4	8	3	2

Indicadores económicos generales 2003 (continuación)

Vehículos							
Total	Automóviles	Camiones y furgonetas	Motocicletas	Autobuses	Tractores	Otros	Variación total 1998-2003 (%)
18.061	11.591	3.122	1.052	8	78	1.348	21,5

Índices 2003

Cuota de mercado 59	Cuota de mercado 1998 59	Índice de actividad económica 63	Índice de actividad económica 1998 60	Índice industrial 103	Índice comercial 64	Índice comercial mayorista 91	Índice comercial minorista 48
---------------------------	--------------------------------	--	---	-----------------------------	---------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------

Índices 2003 (continuación)

Índice de restauración y bares 48	Índice turístico 7	Índice turístico 1998 7	Nivel económico (renta disponible por habitante) 3	Nivel variación renta disponible 1998-2003 7
--	--------------------------	-------------------------------	---	---

Fuente: Instituto L.R.Klein[Definición indicadores socioeconómicos](#)[Volver](#)

Presidencia

Unidad de Documentación

CREVILLENT

MENÚ PRINCIPAL - [BUSCAR OTRO MUNICIPIO](#) - [VOLVER](#)

MERCADO DE TRABAJO

Paro registrado (evolución)

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1.553	1.222	2.333	2.318	1.988	2.307	2.135	1.864	1.519	1.348	812	862	1.156	1.266	1.415

fuente: INEM - Mes de diciembre tomado como referencia.
 2006, datos del 30 de junio.

Contrataciones por sexo

Año	Total	Hombres	Mujeres	Total	Agricultura	Construcción	Industria	Servicios
2000	727	468	259	727	4	58	501	164
2002	509	334	175	509	1	64	291	153

fuente: Servicio Valenciano de Ocupación y Formación. Dirección General de Inserción Laboral.

Anuario IVE 2004

Contrataciones por sector

Año	Total	Hombres	Mujeres	Total	Agricultura	Construcción	Industria	Servicios
2000	727	468	259	727	4	58	501	164
2002	509	334	175	509	1	64	291	153

fuente: Servicio Valenciano de Ocupación y Formación. Dirección General de Inserción Laboral.

Anuario IVE 2004

Trabajadores en alta laboral, 2003

Total	General	Autónomo	Agrario	Carbón	Hogar	Mar
8.588	8.779	1.438	352	0	19	0

fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Secretaría General Técnica.

Anuario IVE 2004

Número de Cooperativas por tipo, 2003

Total	Trabajo asociado	Consumo	Agrarias	Servicios	Vivienda	Crédito	Otras
11	9	1	1	0	0	0	0

fuente: Consellería d'Ocupació. Dirección General de Fomento de la Ocupación.

Evolución Cooperativas

1995	1996	1997	1998	1999	2001	2002	2003
6	6	6	6	8	10	11	11

fuente:
 1995: Consellería de Trabajo y Asuntos Sociales. Dirección General de Ocupación y Cooperación.
 1996, 1997: Consellería de Ocupación, Industria y Comercio. Dirección General de Ocupación y Economía Social.
 1998, 1999: Consellería de Ocupación. Dirección General de Fomento de la Ocupación.
 2001-2003: Consellería de Economía, Hacienda y Ocupación. D.G. de Trabajo y Seguridad Laboral

Paro registrado según sector productivo

	Agricultura, Ganadería y Pesca	Construcción	Industria	Servicios	Sin empleo anterior
1º Trimestre 2006	63	213	906	613	177
2º Trimestre 2006	41	188	881	594	209

Paro registrado según profesión

	Fuerzas Armadas	Directivos	Técnicos y P. Científicos	Técnicos y Prof. de Apoyo	Empleados Administrativos	Trab. de los Servicios	Trab. Agricultura	Trab. Cualificados	Operadores de Maquinaria	Trab. No Cualificados
1º Trimestre 2006	2	3	50	91	201	267	27	317	568	446

1.º Trimestre 2006	1	3	45	85	195	262	24	319	576	403
--------------------	---	---	----	----	-----	-----	----	-----	-----	-----

Paro registrado según nivel de estudios

	Analfabetos	Educación primaria	F.P. sin titulación	1ª etapa de secundaria	F.P. con tit. 1ª etapa	2ª etapa de secundaria	F.P. con tit. 2ª etapa	F.P. superior	Otras ens. con bachiller	Enseñanza universitaria	Especialización profesional	Ens. Univ. tercer ciclo
1º Trim. 2006	316	314	39	1.103	8	121	5	29	1	36	0	0
2º Trim. 2006	377	349	37	981	6	97	0	30	1	35	0	0

Paro registrado por sexo y edad

		< 20	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	> 59	Total
1º Trimestre 2006	Hombres	35	73	117	101	101	81	84	81	108	55	836
	Mujeres	39	93	139	179	165	138	120	118	106	39	1.136
2º Trimestre 2006	Hombres	48	63	89	92	87	75	77	73	106	51	761
	Mujeres	47	93	136	172	154	145	124	127	110	44	1.152

Datos del último día del trimestre.

Fuente: INEM

Número de empresas y trabajadores por actividad económica, Diciembre 2005.

Actividad económica	Número de empresas	Trabajadores		Total
		Hombres	Mujeres	
Sin actividad	40	10	32	42
Agricultura, ganadería y caza	4	7	4	11
Industria de productos alimenticios	19	247	111	358
Industria textil	91	652	201	853
Industria de la confección	7	27	93	120
Fabricación de calzado	119	563	363	926
Industria de la madera y el corcho	21	345	26	371
Industria del papel	8	108	18	126
Impresión, artes gráficas y reproducción	19	69	12	81
Industria química	10	92	17	109
Fabricación de caucho y plásticos	16	156	34	190
Fab. de productos minerales no metálicos	16	43	2	45
Fabricación de productos metálicos	23	172	14	186
Industria de la construcción de máquinas	24	214	24	238
Fabricación de vehículos de motor	2	6	3	9
Fab. muebles, otras industrias manufactureras	24	274	37	311
Reciclaje	2	8	0	8
Producción de energía eléctrica y gas	1	3	0	3
Captación, depuración de agua	3	20	2	22
Construcción	162	635	46	681
Venta, reparación de vehículos de motor	46	106	14	120
Comercio al por mayor	119	439	198	637
Comercio al por menor	114	135	122	257
Hostelería	57	58	98	156
Transporte terrestre	32	198	23	221
Actividades anexas a los transportes	2	3	1	4
Correos y telecomunicaciones	3	4	1	5
Seguros y planes de pensiones	3	4	10	14
Auxiliares intermediación financiera	10	6	12	18
Actividades inmobiliarias	37	41	29	70
Alquiler de maquinaria y equipo	7	12	2	14
Actividades informáticas	1	0	1	1
Otras actividades empresariales	38	53	50	103
Administración pública	7	143	97	240
Educación	15	29	57	86
Actividades sanitarias y veterinarias	14	5	37	42
Actividades asociativas	6	62	21	83
Actividades recreativas y culturales	13	62	35	97
Actividades diversas	28	21	54	75
TOTAL	1.163	5.032	1.901	6.933

Fuente: INEM - El Mercado de Trabajo en la Provincia de Alicante

Ocupaciones más ofertadas. Año 2005.

Ocupación	Puestos ofertados	Puestos cubiertos
Total	425	690
EMPLEADO ADMINISTRATIVO, EN GENERAL	44	268
TRABAJADOR DE CARGA Y DESCARGA, ALMACÉN Y/O MONTAJE	26	4
PEÓN DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA, EN GENERAL	19	24
ALBAÑIL, EN GENERAL	16	18
CONDUCTOR DE FURGONETA HASTA 3,5 T.	14	12
PEÓN DE LA INDUSTRIA DE LA MADERA Y DEL CARPINTERO, EN GENERAL	13	16
OPERADOR DE MÁQUINA INDUSTRIAL DE COSER	11	10
ALBAÑIL, EN GENERAL	9	7
ESTUQUISTA	8	8
OPERARIO DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE MÁQUINAS	8	2
PERSONAL DE LIMPIEZA O LIMPIADOR, EN GENERAL	8	14

AGENTE COMERCIAL	7	0
ENVASADOR COMPLETO DE CALZADO (ENVASADO PEÓN DE LA INDUSTRIA TEXTIL	6	9
PEÓN DE LA INDUSTRIA TEXTIL	6	5
POSEDOR COMPLETO DE MÁQUINAS PIEZAS (APA	6	5
SOLDADOR POR ARCO ELÉCTRICO, EN GENERAL	6	8
OPERADOR DE MÁQUINA PASADORA Y ANUDADORA	5	7
CONDUCTOR-OPERADOR DE CARRETILLA ELEVADO	5	1
OPERADOR DE MÁQUINA PARA VULCANIZAR PLAN	5	12
MAESTRO DE EDUCACIÓN PRIMARIA, EN GENERA	5	8
TEJEDOR DE ZAPATOS CON RODILLO, A MANO (5	6

Fuente: El Mercado de Trabajo en la Provincia de Alicante

DEMANDANTES ACTIVOS INSCRITOS A 31-12-2005

Edad	Hombres	Mujeres	Nivel de estudios	Nivel de estudios	Demandantes
Menor de 20	43	79	ANALFABETOS		317
Entre 20 y 24	96	160	EDUCACIÓN PRIMARIA		396
Entre 25 y 29	149	215	PROGRAMAS FP SIN TITULACIÓN		62
Entre 30 y 34	123	236	PRIMERA ETAPA DE SECUNDARIA		1.473
Entre 35 y 39	134	187	PROGRAMAS FP. CON TIT. 1ª ETAPA		18
Entre 40 y 44	90	182	2ª ETAPA EDUCACIÓN SECUNDARIA		191
Entre 45 y 49	110	140	PROGRAMAS FP. CON TIT. 2ª ETAPA		6
Entre 50 y 54	92	140	F.P. SUPERIOR		35
Entre 55 y 59	150	124	OTRAS ENSEÑANZAS, BACHILLER		0
Mayor de 59	72	39	ENSEÑANZA UNIVERSITARIA		63
TOTALES	1.059	1.502	ESPECIALIZACIÓN PROFESIONAL		0
			ENSEÑANZA UNIV. TERCER CICLO		0
			TOTALES		2.561

Actividad económica

Grupo profesional

Actividad económica	Demandantes	Grupo profesional	Demandantes
AGRICULTURA	76	DIRECTIVOS	7
INDUSTRIA	1.196	TÉCNICOS Y P. CIENTÍFICO	85
CONSTRUCCIÓN	238	TÉCNICOS Y P. DE APOYO	124
SERVICIOS	772	EMPLEADOS ADMINISTRATIVOS	294
EN EMPLEO ANTERIOR	279	TRAB. DE LOS SERVICIOS	360
TOTALES	2.561	TRAB. AGRICULTURA Y PESCA	26
		TRAB. CUALIFICADOS	396
		OPERADORES DE MAQUINARIA	717
		TRAB. NO CUALIFICADOS	551
		FUERZAS ARMADAS	1
		TOTALES	2.561

Ocupaciones más relevantes

Ocupación	Demandantes
PERSONAL DE LIMPIEZA O LIMPIADOR, EN GEN	223
EMPLEADO ADMINISTRATIVO, EN GENERAL	203
DEPENDIENTE DE COMERCIO, EN GENERAL	141
PEÓN DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA, EN G	103
ENVASADOR COMPLETO DE CALZADO (ENVASADO	81
OPERADOR DE MÁQUINA INDUSTRIAL DE COSER	79
PEÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS	64
OPERADOR DE MÁQUINA TEJEDORA DE CALADA C	63
ALBAÑIL	54
CONDUCTOR DE FURGONETA HASTA 3,5 T.	45
EXAMINADOR-REVISOR DE PRENDAS CONFECCION	33
PEÓN AGRÍCOLA, EN GENERAL	33
REVISADOR-REPARADOR DE PRODUCTOS TEXTILE	30
CAMARERO, EN GENERAL	29
POSEDOR COMPLETO DE MÁQUINAS PIEZAS (APA	29
POSEDOR A MÁQUINA PLANA DE UNA AGUJA DE	27
OPERADOR DE MÁQUINA BOBINADORA Y TRASCAN	26
ASISTENTE AUXILIAR DE CLÍNICA	25
CONDUCTOR DE CAMIÓN, EN GENERAL	24
CONSERJE, EN GENERAL	24

DEMANDANTES ACTIVOS PARADOS A 31-12-2005

Edad	Hombres	Mujeres	Nivel de estudios	Nivel de estudios	Demandantes
Menor de 20	28	47	ANALFABETOS		238
Entre 20 y 24	74	117	EDUCACIÓN PRIMARIA		353
Entre 25 y 29	117	163	PROGRAMAS FP SIN TITULACIÓN		47
Entre 30 y 34	95	203	PRIMERA ETAPA DE SECUNDARIA		1.194
Entre 35 y 39	112	149	PROGRAMAS FP. CON TIT. 1ª ETAPA		15
Entre 40 y 44	77	131	2ª ETAPA EDUCACIÓN SECUNDARIA		129

ENTRE 45 Y 49	91	120	PROGRAMAS FP. CON TIT. 2ª ETAPA	3
ENTRE 50 Y 54	81	115	F.P. SUPERIOR	23
ENTRE 55 Y 59	126	104	OTRAS ENSEÑANZAS, BACHILLER	0
MAYOR DE 59	61	32	ENSEÑANZA UNIVERSITARIA	41
TOTALES	862	1.181	ESPECIALIZACIÓN PROFESIONAL	0
			ENSEÑANZA UNIV. TERCER CICLO	0
			TOTALES	2.043

Actividad económica

Actividad económica
AGRICULTURA
INDUSTRIA
CONSTRUCCIÓN
SERVICIOS
SIN EMPLEO ANTERIOR
TOTALES

Demandantes
41
1.011
206
586
199
2.043

Grupo profesional

Grupo profesional
DIRECTIVOS
TÉCNICOS Y P. CIENTÍFICO
TÉCNICOS Y P. DE APOYO
EMPLEADOS ADMINISTRATIVOS
TRAB. DE LOS SERVICIOS
TRAB. AGRICULTURA Y PESCA
TRAB. CUALIFICADOS
OPERADORES DE MAQUINARIA
TRAB. NO CUALIFICADOS
FUERZAS ARMADAS
TOTALES

Demandantes
4
52
92
210
279
22
354
616
414
0
2.043

Parados por 1ª ocupación demandada

Ocupación	Parados
Personal de limpieza o limpiador, en general	178
Empleado administrativo, en general	141
Dependiente de comercio, en general	115
Envasador completo de calzado (envasado de calzado)	72
Operador de máquina industrial de coser a la plana, excepto peletería, calzado, marroquinería y guantería de piel	69
Peón de la industria manufacturera, en general	64
Peón de la construcción de edificios	56
Lbañil	52
Operador de máquina tejedora de calada con dispositivos especiales alfombras, tapices, rizo y terciopelo)	51
Conductor de furgoneta hasta 3,5 t.	41
Examinador-revisor de prendas confeccionadas	33
Operador completo de máquinas piezas (aparado de calzado)	27
Cosedor a máquina plana de una aguja de piezas (aparado de calzado)	26
Operador de máquina bobinadora y trSCANADORA de hilos	25
Revisor-reparador de productos textiles	24
Camarero, en general	23
Carpintero, en general	20
Conductor de camión, en general	20
Conserje, en general	19
Trabajador de carga y descarga, almacén y/o mercado de abastos	19

Ocupaciones más contratadas

Ocupación	Nº de contratos
PEONES DE INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	690
OPERADORES DE MÁQUINAS PARA LA FABRICACIÓN	688
PEONES DEL TRANSPORTE Y DESCARGADORES	631
LAPATEROS, MARROQUINEROS Y GUANTERÍA PIEL	431
LBAÑILES Y MAMPOSTEROS	406
TAQUÍGRAFOS Y MECANÓGRAFOS	287
OTROS MONTADORES Y ENSAMBLADORES	256
DEPENDIENTES Y EXHIBIDORES EN TIENDAS, A	223
PEONES DE LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS	201
OPERADORES DE TELARES Y OTRAS MÁQUINAS TEXTILES	184
PERSONAL DE LIMPIEZA DE OFICINAS, HOTELES	180
CARPINTEROS (EXCEPTO CARPINTEROS DE ESTRUCURAS)	174
MANTENEDORES Y CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES Y	154
CONDUCTORES DE CAMIONES	154
CAMAREROS, BÁRMANES Y ASIMILADOS	119
MECÁNICOS Y AJUSTADORES DE MAQUINARIA AGRÍCOLA	98
REPRESENTANTES DE COMERCIO Y TÉCNICOS DE	77
AUXILIARES ADMINISTRATIVOS CON TAREAS DE	73
OPERADORES DE MÁQUINAS DE COSER Y BORDAR	70
OPERADORES DE MÁQUINAS DE PREPARAR FIBRA	69

Tipología de la contratación

Tipo de contrato	Nº de contratos	Nº de personas
CONTRATO DE INSERCIÓN A TIEMPO COMPLETO	1	1
CONVERSION FIJO DISCONTINUO BONIFICADO	16	16
CONVERSION FIJO DISCONTINUO NO BONIFICADO	1	1
CONVERSION TIEMPO COMPLETO BONIFICADO	205	205

CONVERSION TIEMPO COMPLETO MINUSVALIDOS	4	4
CONVERSION TIEMPO COMPLETO NO BONIFICADO	64	64
CONVERSION TIEMPO PARCIAL BONIFICADO	31	30
CONVERSION TIEMPO PARCIAL NO BONIFICADO	10	10
EVENTUAL CIRCUNSTANCIAS PRODUCC. T.COMPL	3.924	2.719
EVENTUAL CIRCUNSTANCIAS PRODUCC. T.PARCI	542	456
FIJO DISCONTINUO	30	30
FIJO DISCONTINUO BONIFICADO	8	8
FORMACION	132	127
INDEFINIDO TIEMPO COMPLETO	80	79
INDEFINIDO TIEMPO COMPLETO BONIFICADO	115	115
INDEFINIDO TIEMPO COMPLETO MINUSVALIDOS	8	8
INDEFINIDO TIEMPO PARCIAL	53	51
INDEFINIDO TIEMPO PARCIAL BONIFICADO	21	21
INTERINIDAD A TIEMPO COMPLETO	101	79
INTERINIDAD A TIEMPO PARCIAL	59	92
OBRA-SERVICIO TIEMPO COMPLETO	1.124	933
OBRA-SERVICIO TIEMPO PARCIAL	183	189
OTROS CONTRATOS	2	2
PRACTICAS A TIEMPO COMPLETO	18	18
PRACTICAS A TIEMPO PARCIAL	15	15
RELEVO A TIEMPO COMPLETO	4	4
TEMPORAL MINUSVALIDOS A TIEMPO COMPLETO	5	5
Total	6.756	5.202

Demandantes extranjeros por 1ª ocupación demandada

Ocupación	Demandantes
TOTAL	134
PEÓN AGRÍCOLA, EN GENERAL	25
PEÓN DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA, EN G	16
PEÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS	9
PERSONAL DE LIMPIEZA O LIMPIADOR, EN GEN	9
CAMARERO, EN GENERAL	8
LABAÑIL	4
DEPENDIENTE DE COMERCIO, EN GENERAL	4
MECÁNICO DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN D	4
EMPLEADO ADMINISTRATIVO, EN GENERAL	3
ASISTENTE DOMICILIARIO	3
EXCEPCIONISTA-TELEFONISTA EN OFICINAS, E	3
CONDUCTOR DE FURGONETA HASTA 3,5 T.	3
PEÓN DE LA INDUSTRIA DE LA ALIMENTACIÓN,	2
COCHE DE COCINA	2
ENCHOFADOR	2
REPRESENTANTE DE COMERCIO, EN GENERAL	2
AGILANTE, EN GENERAL	2
OPERADOR DE MÁQUINA DE INYECCIÓN DE PISO	2
TRABAJADOR AGRÍCOLA EXCEPTO EN HUERTAS,	2
PEÓN DE LA INDUSTRIA TEXTIL	2

Contrataciones de extranjeros por país de nacionalidad

Ocupación	Contrataciones
Total	809
MARRUECOS	230
ECUADOR	135
COLOMBIA	131
RUMANIA	75
BULGARIA	26
ARGENTINA	21
FRANCIA	19
REINO UNIDO	16
CRANIA	16
ITALIA	11
CHINA	10
ARGELIA	9
BOLIVIA	8
RUSIA, FEDERACION DE	6
SENEGAL	6
BRASIL	6
ARGENTINA	5
ARGENTINA	5
PORTUGAL	5
CONGO	4
CHILE	4
ALEMANIA	4
ITALIA	4

GRECIA	4
LITUANIA	4
HOLANDA (PAISES BAJOS)	3
CAMERÚN	3
PARAGUAY	3
ARMENIA	3
URUGUAY	3
DINAMARCA	2
BÉLGICA	2
UBA	2
VENEZUELA	2
GAMBIA	2
HANA	2
GUINEA	2
DOMINICANA, REPÚBLICA	2
GEORGIA	2
INDETERMINADO	1
..PÁTRIDA	1
..MOR ORIENTAL	1
SIERRA LEONA	1
..OLONIA	1
..ORUEGA	1
KAZAKSTAN	1
..ENTROAFRICANA, REPÚBLICA	1
..SLOVENIA	1
COSTA RICA	1
..SLOVAQUIA	1
..IRGHIZISTAN	1

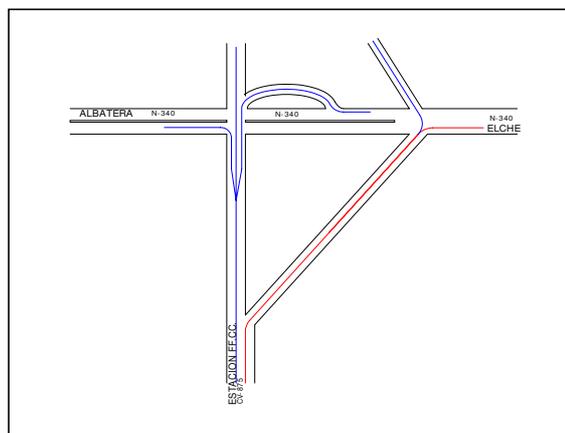
Contrataciones de extranjeros por ocupaciones

Ocupación	Contrataciones
TOTAL	809
ALBAÑILES Y MAMPOSTEROS	147
PEONES DE INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	93
PEONES DEL TRANSPORTE Y DESCARGADORES	63
PEONES DE LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS	48
DEPENDIENTES Y EXHIBIDORES EN TIENDAS, A	42
CAMAREROS, BÁRMANES Y ASIMILADOS	40
PERSONAL DE LIMPIEZA DE OFICINAS, HOTELE	31
PERSONAL DE LIMPIEZA DE FACHADAS DE EDIF	27
CARPINTEROS (EXCEPTO CARPINTEROS DE ESTR	27
REVOCADORES, ESCAYOLISTAS Y ESTUQUISTAS	23
MAQUÍGRAFOS Y MECANÓGRAFOS	20
COCINEROS Y OTROS PREPARADORES DE COMIDA	19
OPERADORES DE MÁQUINAS PARA LA FABRICACI	19
CONDUCTORES DE CAMIONES	14
TRABAJADORES EN HORMIGÓN ARMADO, ENFOSCA	13
OLDADORES Y OXICORTADORES	12
TINTORES, BARNIZADORES, EMPAPELADORES Y	11
ZAPATEROS, MARROQUINEROS Y GUANTERÍA PIE	11
AXISTAS Y CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES Y	10
**MECÁNICOS Y AJUSTADORES DE MAQUINARIA AG	10
PEONES AGRÍCOLAS	10
REPRESENTANTES DE COMERCIO Y TÉCNICOS DE	9
**TARIFES Y TRABAJADORES DE LAS INDUSTRI	9
EMPLEADOS DE CONTROL DE ABASTECIMIENTOS	8
RELOJEROS Y MECÁNICOS DE INSTRUMENTOS DE	5
PROFESORES DE ENSEÑANZA SECUNDARIA	4
FONTANEROS E INSTALADORES DE TUBERÍAS	4
OTROS MONTADORES Y ENSAMBLADORES	4
CHAPISTAS Y CALDEREROS	4
CONDUCTORES DE MAQUINARIA DE MOVIMIENTOS	4
AXILIARES ADMINISTRATIVOS CON TAREAS DE	4
OPERADORES DE TELARES Y OTRAS MÁQUINAS T	3
..ANADEROS, PASTELEROS Y CONFITEROS	3
..TRABAJADORES DEL TRATAMIENTO DE LA MADER	3
ENCARGADO DE SECCIÓN DENTRO DE UN COMERC	3
..OPERADORES DE MÁQUINAS DE PREPARAR FIBRA	3
..MONTADORES ENSAMBLADORES DE PRODUCTOS DE	3
VIGILANTES, GUARDIANES Y ASIMILADOS	3
..OLONES GANADEROS	3
..TELEFONISTAS	2
SECRETARIOS ADMINISTRATIVOS Y ASIMILADOS	2
..FOTÓGRAFOS Y OPERADORES DE EQUIPOS DE GR	2
..RECEPCIONISTAS EN ESTABLECIMIENTOS DISTI	2
..OPERADORES DE MÁQUINAS PARA BLANQUEAR, T	2
..OLONES DE OBRAS PÚBLICAS Y MANTENIMIENTO	2
..MONTADORES DE ESTRUCTURAS METÁLICAS	2

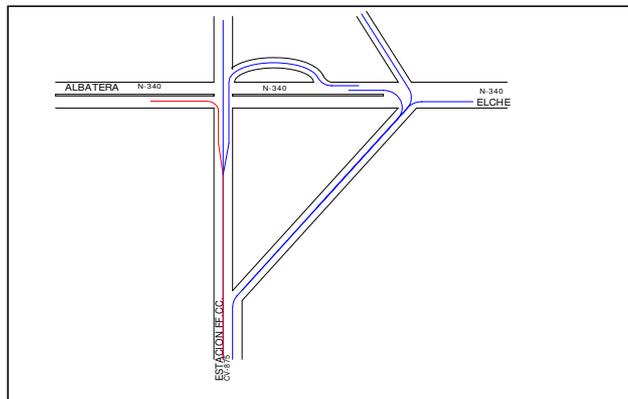
MECÁNICOS Y AJUSTADORES DE VEHÍCULOS DE

2

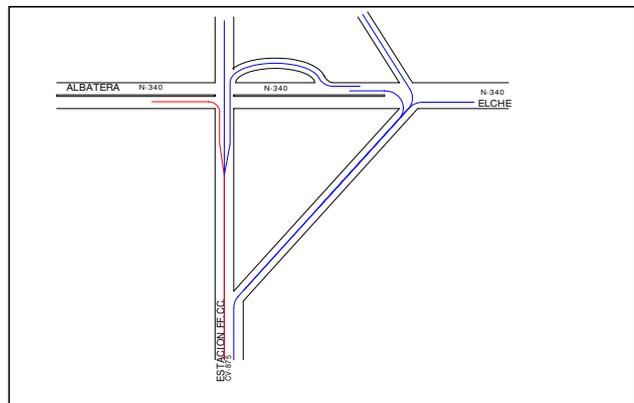
MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	CV-875 a ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	77	1	78	311
8:00-8:15	83	4	87	
8:15-8:30	68	6	74	
8:30-8:45	67	5	72	
8:45-9:00	71	2	73	279
9:00-9:15	75	3	78	
9:15-9:30	63	4	67	
9:30-9:45	58	3	61	
9:45-10:00	42	2	44	218
10:00-10:15	58	6	64	
10:15-10:30	52	3	55	
10:30-10:45	52	3	55	
10:45-11:00	50	1	51	267
11:00-11:15	70	4	74	
11:15-11:30	70	4	74	
11:30-11:45	66	2	68	
11:45-12:00	73	2	75	75
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	116
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	65	3	68	
16:30-16:45	46	2	48	
16:45-17:00	56	4	60	240
17:00-17:15	58	3	61	
17:15-17:30	58	3	61	
17:30-17:45	55	3	58	
17:45-18:00	60	7	67	277
18:00-18:15	61	3	64	
18:15-18:30	70	3	73	
18:30-18:45	70	3	73	
18:45-19:00	72	2	74	316
19:00-19:15	77	2	79	
19:15-19:30	80	4	84	
19:30-19:45	75	4	79	
19:45-20:00	91	1	92	92
TOTALES	2089	102	2191	



MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	N-340 a CV-875 (A)		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	55	0	55	131
8:00-8:15	23	1	24	
8:15-8:30	20	2	22	
8:30-8:45	24	6	30	
8:45-9:00	28	2	30	123
9:00-9:15	32	4	36	
9:15-9:30	16	2	18	
9:30-9:45	38	1	39	
9:45-10:00	16	1	17	84
10:00-10:15	20	5	25	
10:15-10:30	18	0	18	
10:30-10:45	24	0	24	
10:45-11:00	27	2	29	107
11:00-11:15	30	5	35	
11:15-11:30	18	0	18	
11:30-11:45	24	1	25	
11:45-12:00	26	2	28	28
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	72
16:00-16:15	20	1	21	
16:15-16:30	26	1	27	
16:30-16:45	22	2	24	
16:45-17:00	24	2	26	116
17:00-17:15	24	1	25	
17:15-17:30	23	3	26	
17:30-17:45	37	2	39	
17:45-18:00	23	3	26	100
18:00-18:15	23	2	25	
18:15-18:30	22	0	22	
18:30-18:45	26	1	27	
18:45-19:00	26	7	33	145
19:00-19:15	36	1	37	
19:15-19:30	32	3	35	
19:30-19:45	35	5	40	
19:45-20:00	32	1	33	33
TOTALES	870	69	939	



MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	N-340 a CV-875 (B)		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	36	2	38	109
8:00-8:15	13	0	13	
8:15-8:30	21	2	23	
8:30-8:45	34	1	35	
8:45-9:00	36	0	36	155
9:00-9:15	46	1	47	
9:15-9:30	36	0	36	
9:30-9:45	36	0	36	
9:45-10:00	33	2	35	114
10:00-10:15	17	1	18	
10:15-10:30	34	0	34	
10:30-10:45	27	0	27	
10:45-11:00	35	0	35	125
11:00-11:15	31	1	32	
11:15-11:30	21	2	23	
11:30-11:45	34	1	35	
11:45-12:00	40	0	40	40
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	82
16:00-16:15	24	1	25	
16:15-16:30	26	1	27	
16:30-16:45	28	2	30	
16:45-17:00	39	2	41	151
17:00-17:15	25	1	26	
17:15-17:30	28	2	30	
17:30-17:45	52	2	54	
17:45-18:00	39	2	41	146
18:00-18:15	28	4	32	
18:15-18:30	28	1	29	
18:30-18:45	43	1	44	
18:45-19:00	28	0	28	183
19:00-19:15	45	3	48	
19:15-19:30	52	1	53	
19:30-19:45	54	0	54	
19:45-20:00	46	0	46	46
TOTALES	1115	36	1151	

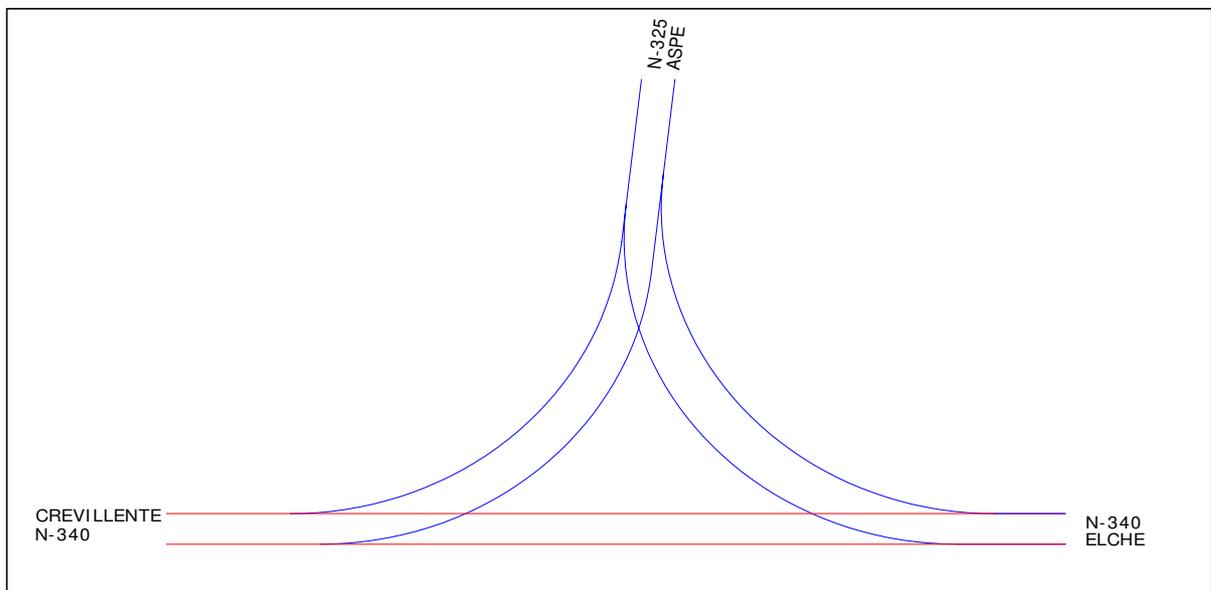


MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	C/EL SALVADOR a ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	60	6	66	208
8:00-8:15	42	1	43	
8:15-8:30	45	3	48	
8:30-8:45	50	1	51	
8:45-9:00	58	9	67	191
9:00-9:15	58	2	60	
9:15-9:30	30	1	31	
9:30-9:45	31	2	33	
9:45-10:00	35	1	36	150
10:00-10:15	25	15	40	
10:15-10:30	31	3	34	
10:30-10:45	37	3	40	
10:45-11:00	35	3	38	130
11:00-11:15	25	4	29	
11:15-11:30	28	2	30	
11:30-11:45	30	3	33	
11:45-12:00	46	6	52	52
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	77
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	28	10	38	
16:30-16:45	35	4	39	
16:45-17:00	34	3	37	131
17:00-17:15	14	4	18	
17:15-17:30	31	2	33	
17:30-17:45	35	8	43	
17:45-18:00	43	7	50	173
18:00-18:15	42	8	50	
18:15-18:30	27	6	33	
18:30-18:45	35	5	40	
18:45-19:00	41	2	43	190
19:00-19:15	46	3	49	
19:15-19:30	45	2	47	
19:30-19:45	50	1	51	
19:45-20:00	30	2	32	32
TOTALES	1202	132	1334	

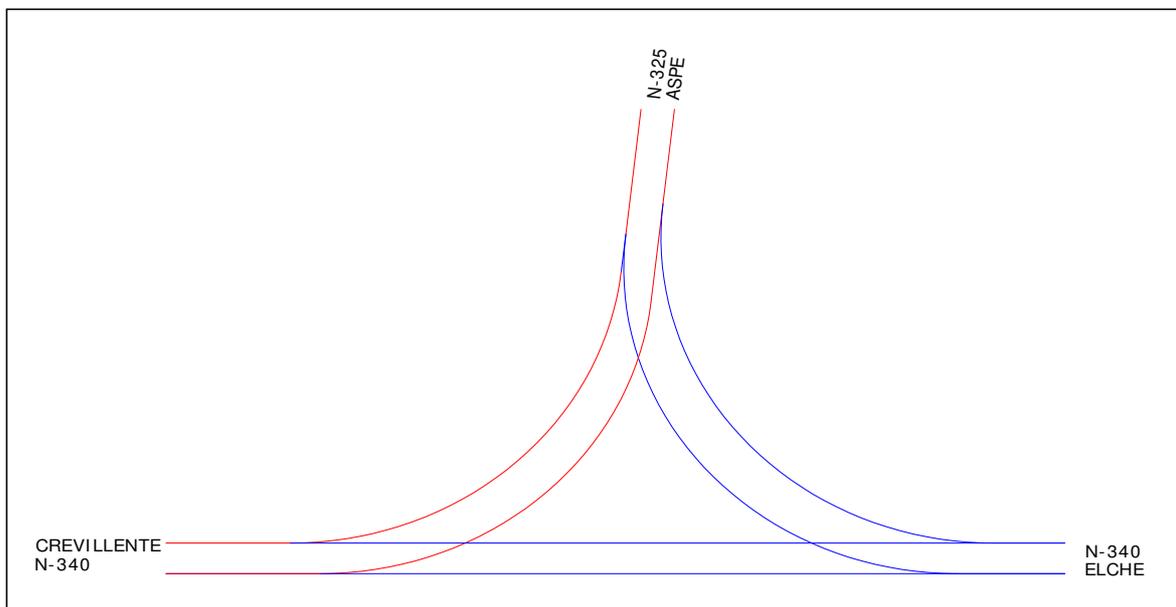
MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	C/EL SALVADOR a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	13	1	14	71
8:00-8:15	21	1	22	
8:15-8:30	9	3	12	
8:30-8:45	20	3	23	
8:45-9:00	19	4	23	79
9:00-9:15	23	2	25	
9:15-9:30	14	2	16	
9:30-9:45	14	1	15	
9:45-10:00	15	2	17	63
10:00-10:15	17	1	18	
10:15-10:30	11	0	11	
10:30-10:45	14	3	17	
10:45-11:00	24	1	25	86
11:00-11:15	19	3	22	
11:15-11:30	14	4	18	
11:30-11:45	17	4	21	
11:45-12:00	25	1	26	26
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	45
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	11	2	13	
16:30-16:45	29	3	32	
16:45-17:00	15	0	15	61
17:00-17:15	10	1	11	
17:15-17:30	8	2	10	
17:30-17:45	24	1	25	
17:45-18:00	26	2	28	89
18:00-18:15	20	0	20	
18:15-18:30	18	3	21	
18:30-18:45	20	0	20	
18:45-19:00	27	2	29	144
19:00-19:15	23	2	25	
19:15-19:30	40	1	41	
19:30-19:45	46	3	49	
19:45-20:00	23	2	25	25
TOTALES	629	60	689	

MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	0	0	0	90
8:00-8:15	0	0	0	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	85	5	90	
8:45-9:00	0	0	0	0
9:00-9:15	0	0	0	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	50	5	55	55
10:00-10:15	0	0	0	
10:15-10:30	0	0	0	
10:30-10:45	0	0	0	
10:45-11:00	28	2	30	30
11:00-11:15	0	0	0	
11:15-11:30	0	0	0	
11:30-11:45	0	0	0	
11:45-12:00	39	2	41	41
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	53
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	48	5	53	
16:30-16:45	0	0	0	
16:45-17:00	0	0	0	50
17:00-17:15	0	0	0	
17:15-17:30	0	0	0	
17:30-17:45	47	3	50	
17:45-18:00	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	
18:15-18:30	0	0	0	
18:30-18:45	0	0	0	
18:45-19:00	43	2	45	45
19:00-19:15	0	0	0	
19:15-19:30	0	0	0	
19:30-19:45	0	0	0	
19:45-20:00	82	4	86	86
TOTALES	422	28	450	

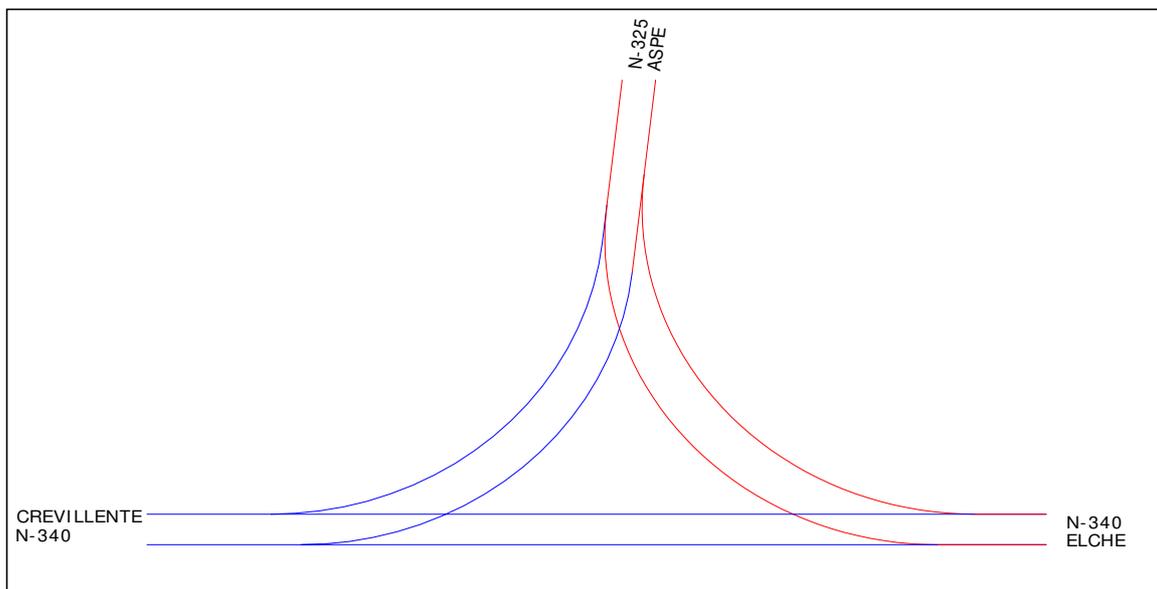
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	CREVILLENTE a ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	155	7	162	573
8:00-8:15	140	11	151	
8:15-8:30	119	8	127	
8:30-8:45	124	9	133	
8:45-9:00	193	8	201	613
9:00-9:15	144	7	151	
9:15-9:30	117	7	124	
9:30-9:45	130	7	137	
9:45-10:00	119	10	129	476
10:00-10:15	96	3	99	
10:15-10:30	118	10	128	
10:30-10:45	114	6	120	
10:45-11:00	129	8	137	541
11:00-11:15	125	9	134	
11:15-11:30	127	9	136	
11:30-11:45	125	9	134	
11:45-12:00	114	10	124	124
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	368
16:00-16:15	113	7	120	
16:15-16:30	103	13	116	
16:30-16:45	122	10	132	
16:45-17:00	125	5	130	509
17:00-17:15	114	10	124	
17:15-17:30	98	10	108	
17:30-17:45	140	7	147	
17:45-18:00	109	7	116	561
18:00-18:15	153	10	163	
18:15-18:30	125	8	133	
18:30-18:45	142	7	149	
18:45-19:00	144	5	149	623
19:00-19:15	145	7	152	
19:15-19:30	133	6	139	
19:30-19:45	175	8	183	
19:45-20:00	125	2	127	127
TOTALES	4255	260	4515	



MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	N-325 a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	18	1	19	85
8:00-8:15	15	0	15	
8:15-8:30	26	2	28	
8:30-8:45	23	0	23	
8:45-9:00	27	2	29	106
9:00-9:15	29	4	33	
9:15-9:30	16	0	16	
9:30-9:45	25	3	28	
9:45-10:00	28	4	32	103
10:00-10:15	33	3	36	
10:15-10:30	20	2	22	
10:30-10:45	13	0	13	
10:45-11:00	11	2	13	77
11:00-11:15	17	1	18	
11:15-11:30	22	3	25	
11:30-11:45	18	3	21	
11:45-12:00	40	3	43	43
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	37
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	18	2	20	
16:30-16:45	16	1	17	
16:45-17:00	30	1	31	90
17:00-17:15	17	0	17	
17:15-17:30	12	2	14	
17:30-17:45	23	5	28	
17:45-18:00	23	6	29	96
18:00-18:15	20	0	20	
18:15-18:30	16	0	16	
18:30-18:45	26	5	31	
18:45-19:00	29	4	33	122
19:00-19:15	36	7	43	
19:15-19:30	20	1	21	
19:30-19:45	24	1	25	
19:45-20:00	19	1	20	20
TOTALES	710	69	779	



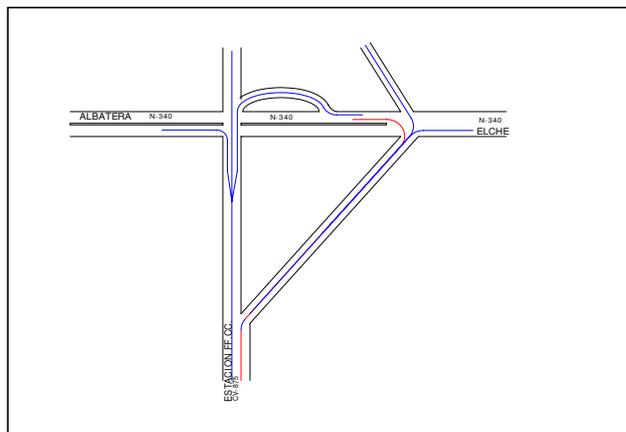
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	N-325 a ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	14	0	14	60
8:00-8:15	15	4	19	
8:15-8:30	12	3	15	
8:30-8:45	11	1	12	
8:45-9:00	11	2	13	47
9:00-9:15	10	2	12	
9:15-9:30	9	0	9	
9:30-9:45	12	1	13	
9:45-10:00	7	1	8	32
10:00-10:15	13	0	13	
10:15-10:30	4	0	4	
10:30-10:45	6	1	7	
10:45-11:00	11	1	12	52
11:00-11:15	9	1	10	
11:15-11:30	15	5	20	
11:30-11:45	9	1	10	
11:45-12:00	19	2	21	21
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	19
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	8	1	9	
16:30-16:45	9	1	10	
16:45-17:00	8	1	9	47
17:00-17:15	9	1	10	
17:15-17:30	9	1	10	
17:30-17:45	16	2	18	
17:45-18:00	13	1	14	60
18:00-18:15	14	0	14	
18:15-18:30	20	2	22	
18:30-18:45	7	3	10	
18:45-19:00	6	1	7	27
19:00-19:15	12	0	12	
19:15-19:30	3	0	3	
19:30-19:45	5	0	5	
19:45-20:00	6	0	6	6
TOTALES	332	39	371	



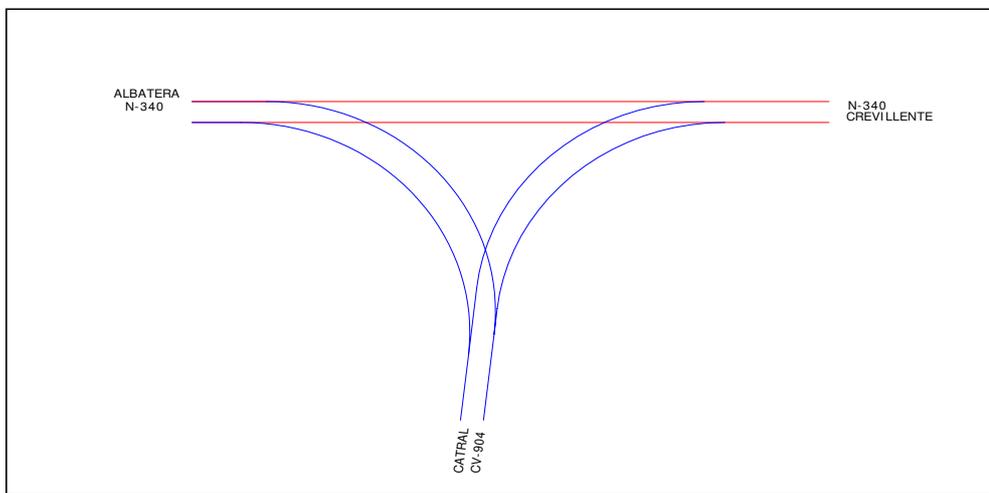
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	183	9	192	349
8:00-8:15	143	14	157	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	0	0	0	
8:45-9:00	0	0	0	0
9:00-9:15	0	0	0	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	93	8	101	101
10:00-10:15	0	0	0	
10:15-10:30	0	0	0	
10:30-10:45	0	0	0	
10:45-11:00	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	
11:15-11:30	0	0	0	
11:30-11:45	0	0	0	
11:45-12:00	134	10	144	144
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	0	0	0	
16:30-16:45	0	0	0	
16:45-17:00	97	12	109	212
17:00-17:15	96	7	103	
17:15-17:30	0	0	0	
17:30-17:45	0	0	0	
17:45-18:00	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	
18:15-18:30	0	0	0	
18:30-18:45	0	0	0	
18:45-19:00	0	0	0	0
19:00-19:15	0	0	0	
19:15-19:30	0	0	0	
19:30-19:45	0	0	0	
19:45-20:00	0	0	0	0
TOTALES	746	60	806	

MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	158	4	162	305
8:00-8:15	132	11	143	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	0	0	0	
8:45-9:00	0	0	0	0
9:00-9:15	0	0	0	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	55	4	59	59
10:00-10:15	0	0	0	
10:15-10:30	0	0	0	
10:30-10:45	0	0	0	
10:45-11:00	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	
11:15-11:30	0	0	0	
11:30-11:45	0	0	0	
11:45-12:00	119	9	128	128
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	0	0	0	
16:30-16:45	0	0	0	
16:45-17:00	124	6	130	248
17:00-17:15	111	7	118	
17:15-17:30	0	0	0	
17:30-17:45	0	0	0	
17:45-18:00	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	
18:15-18:30	0	0	0	
18:30-18:45	0	0	0	
18:45-19:00	0	0	0	0
19:00-19:15	0	0	0	
19:15-19:30	0	0	0	
19:30-19:45	0	0	0	
19:45-20:00	0	0	0	0
TOTALES	699	41	740	

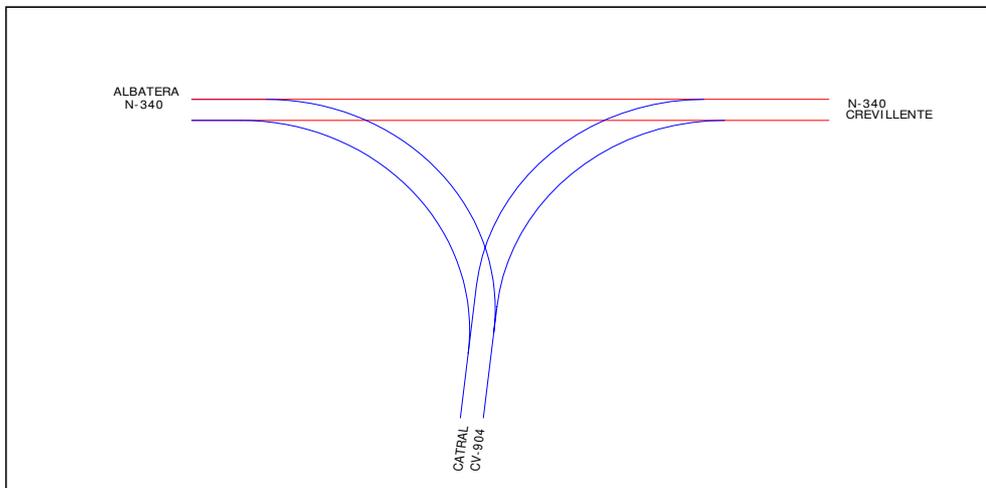
MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	CV-875 a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	57	6	63	266
8:00-8:15	56	7	63	
8:15-8:30	54	4	58	
8:30-8:45	80	2	82	
8:45-9:00	82	7	89	300
9:00-9:15	79	3	82	
9:15-9:30	67	1	68	
9:30-9:45	55	6	61	
9:45-10:00	55	1	56	256
10:00-10:15	66	9	75	
10:15-10:30	52	4	56	
10:30-10:45	65	4	69	
10:45-11:00	70	4	74	277
11:00-11:15	65	2	67	
11:15-11:30	60	1	61	
11:30-11:45	70	5	75	
11:45-12:00	81	4	85	85
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	133
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	50	10	60	
16:30-16:45	66	7	73	
16:45-17:00	46	2	48	227
17:00-17:15	44	8	52	
17:15-17:30	57	4	61	
17:30-17:45	65	1	66	
17:45-18:00	77	6	83	324
18:00-18:15	87	7	94	
18:15-18:30	66	9	75	
18:30-18:45	66	6	72	
18:45-19:00	74	3	77	393
19:00-19:15	79	1	80	
19:15-19:30	121	2	123	
19:30-19:45	110	3	113	
19:45-20:00	108	2	110	110
TOTALES	2230	141	2371	



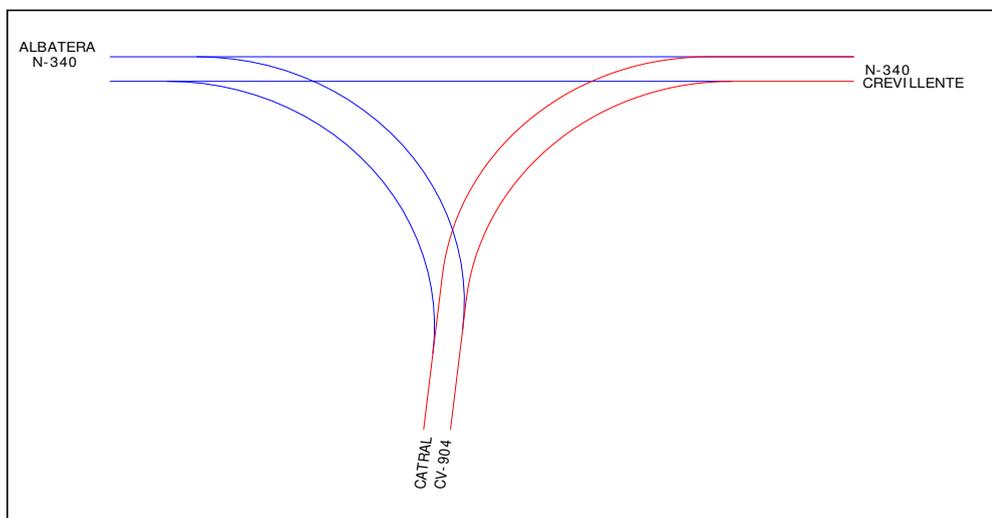
MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	ALBATERA a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45	0	0	0	0
7:45-8:00	17	1	18	53
8:00-8:15	13	1	14	
8:15-8:30	7	2	9	
8:30-8:45	11	1	12	
8:45-9:00	7	3	10	34
9:00-9:15	3	2	5	
9:15-9:30	11	3	14	
9:30-9:45	5	0	5	
9:45-10:00	8	2	10	36
10:00-10:15	10	1	11	
10:15-10:30	3	1	4	
10:30-10:45	10	1	11	
10:45-11:00	5	2	7	39
11:00-11:15	9	0	9	
11:15-11:30	10	2	12	
11:30-11:45	9	2	11	
11:45-12:00	9	2	11	11
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	22
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	8	6	14	
16:30-16:45	5	3	8	
16:45-17:00	8	4	12	43
17:00-17:15	2	3	5	
17:15-17:30	9	5	14	
17:30-17:45	9	3	12	
17:45-18:00	17	5	22	66
18:00-18:15	8	4	12	
18:15-18:30	9	3	12	
18:30-18:45	16	4	20	
18:45-19:00	14	1	15	58
19:00-19:15	7	1	8	
19:15-19:30	21	3	24	
19:30-19:45	10	1	11	
19:45-20:00	6	2	8	8
TOTALES	296	74	370	



MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	CREVILLENTE a ALBATERA		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	110	6	116	285
8:00-8:15	54	1	55	
8:15-8:30	43	1	44	
8:30-8:45	67	3	70	
8:45-9:00	65	2	67	265
9:00-9:15	67	5	72	
9:15-9:30	48	5	53	
9:30-9:45	70	3	73	
9:45-10:00	64	3	67	269
10:00-10:15	67	6	73	
10:15-10:30	66	7	73	
10:30-10:45	51	5	56	
10:45-11:00	57	8	65	259
11:00-11:15	62	4	66	
11:15-11:30	60	5	65	
11:30-11:45	60	3	63	
11:45-12:00	52	6	58	58
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	150
16:00-16:15	50	6	56	
16:15-16:30	45	3	48	
16:30-16:45	42	4	46	
16:45-17:00	46	5	51	245
17:00-17:15	94	4	98	
17:15-17:30	38	5	43	
17:30-17:45	48	5	53	
17:45-18:00	58	5	63	252
18:00-18:15	60	6	66	
18:15-18:30	59	5	64	
18:30-18:45	59	0	59	
18:45-19:00	49	7	56	258
19:00-19:15	82	3	85	
19:15-19:30	43	5	48	
19:30-19:45	60	9	69	
19:45-20:00	52	4	56	56
TOTALES	1948	149	2097	

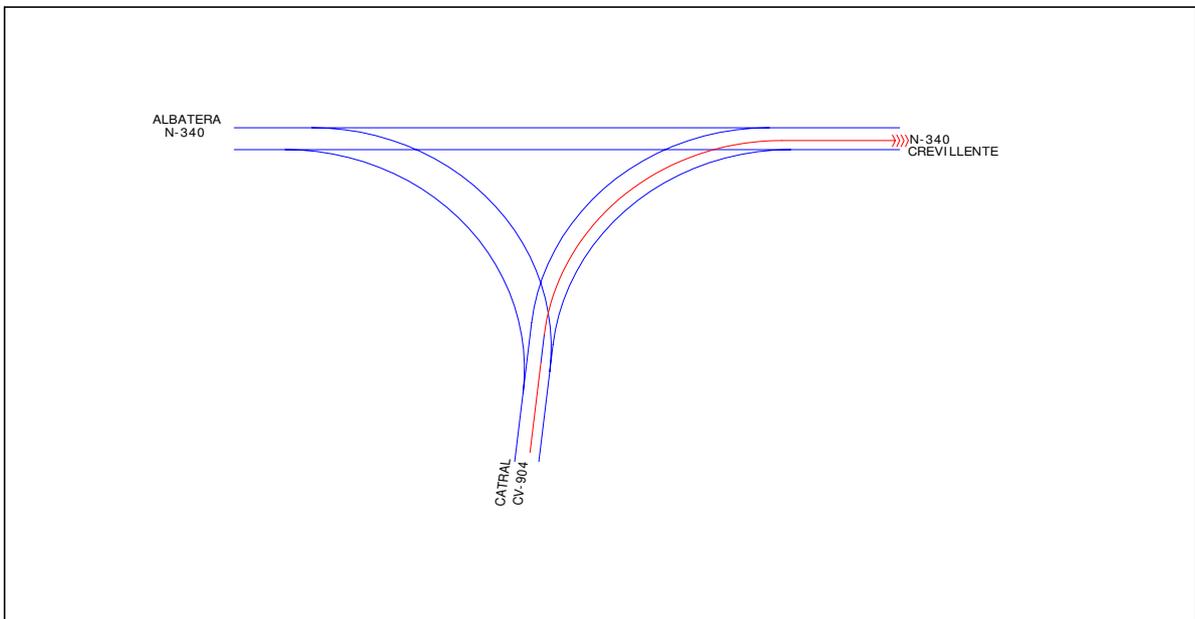


MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	CREVILLENTE a CV-904		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	104	3	107	231
8:00-8:15	47	0	47	
8:15-8:30	36	4	40	
8:30-8:45	37	0	37	
8:45-9:00	32	2	34	162
9:00-9:15	41	4	45	
9:15-9:30	37	2	39	
9:30-9:45	40	4	44	
9:45-10:00	55	1	56	199
10:00-10:15	33	8	41	
10:15-10:30	53	3	56	
10:30-10:45	40	6	46	
10:45-11:00	46	7	53	181
11:00-11:15	35	6	41	
11:15-11:30	38	5	43	
11:30-11:45	40	4	44	
11:45-12:00	43	1	44	44
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	109
16:00-16:15	32	4	36	
16:15-16:30	31	4	35	
16:30-16:45	35	3	38	
16:45-17:00	32	0	32	145
17:00-17:15	57	5	62	
17:15-17:30	15	1	16	
17:30-17:45	29	6	35	
17:45-18:00	39	3	42	149
18:00-18:15	28	2	30	
18:15-18:30	29	4	33	
18:30-18:45	43	1	44	
18:45-19:00	45	3	48	201
19:00-19:15	42	4	46	
19:15-19:30	39	1	40	
19:30-19:45	63	4	67	
19:45-20:00	39	4	43	43
TOTALES	1355	109	1464	

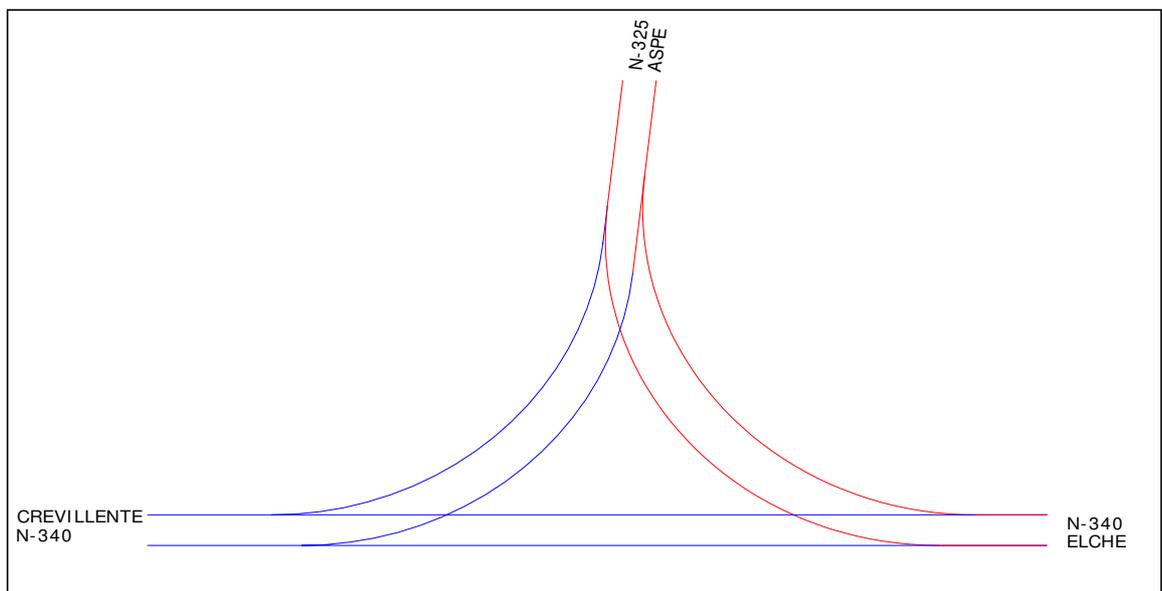


MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION A-70		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	0	0	0	
8:45-9:00	39	6	45	93
9:00-9:15	38	10	48	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	
10:15-10:30	0	0	0	
10:30-10:45	0	0	0	
10:45-11:00	56	5	61	119
11:00-11:15	47	11	58	
11:15-11:30	0	0	0	
11:30-11:45	0	0	0	
11:45-12:00	42	13	55	55
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	48
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	40	8	48	
16:30-16:45	0	0	0	
16:45-17:00	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	
17:15-17:30	0	0	0	
17:30-17:45	0	0	0	
17:45-18:00	0	0	0	40
18:00-18:15	33	7	40	
18:15-18:30	0	0	0	
18:30-18:45	0	0	0	
18:45-19:00	0	0	0	0
19:00-19:15	0	0	0	
19:15-19:30	0	0	0	
19:30-19:45	0	0	0	
19:45-20:00	0	0	0	0
TOTALES	295	60	355	

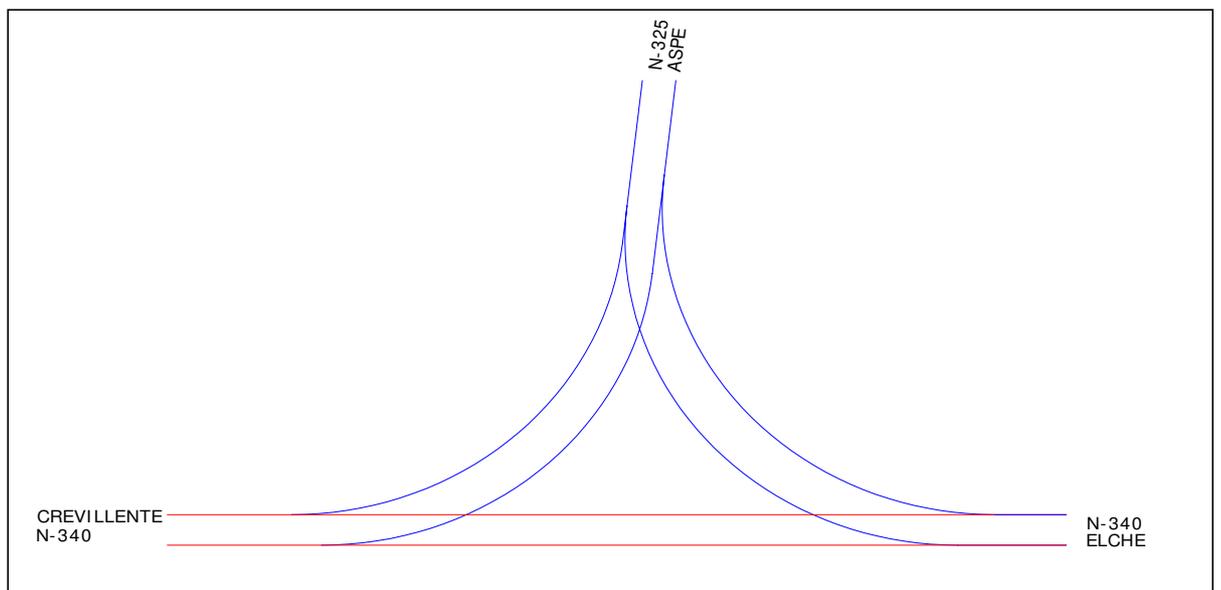
MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION N-340		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	0	0	0	
8:45-9:00	47	16	63	114
9:00-9:15	43	8	51	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	
10:15-10:30	0	0	0	
10:30-10:45	0	0	0	
10:45-11:00	47	9	56	98
11:00-11:15	36	6	42	
11:15-11:30	0	0	0	
11:30-11:45	0	0	0	
11:45-12:00	47	11	58	58
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	42
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	34	8	42	
16:30-16:45	0	0	0	
16:45-17:00	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	
17:15-17:30	0	0	0	
17:30-17:45	0	0	0	
17:45-18:00	0	0	0	49
18:00-18:15	40	9	49	
18:15-18:30	0	0	0	
18:30-18:45	0	0	0	
18:45-19:00	0	0	0	0
19:00-19:15	0	0	0	
19:15-19:30	0	0	0	
19:30-19:45	0	0	0	
19:45-20:00	0	0	0	0
TOTALES	294	67	361	



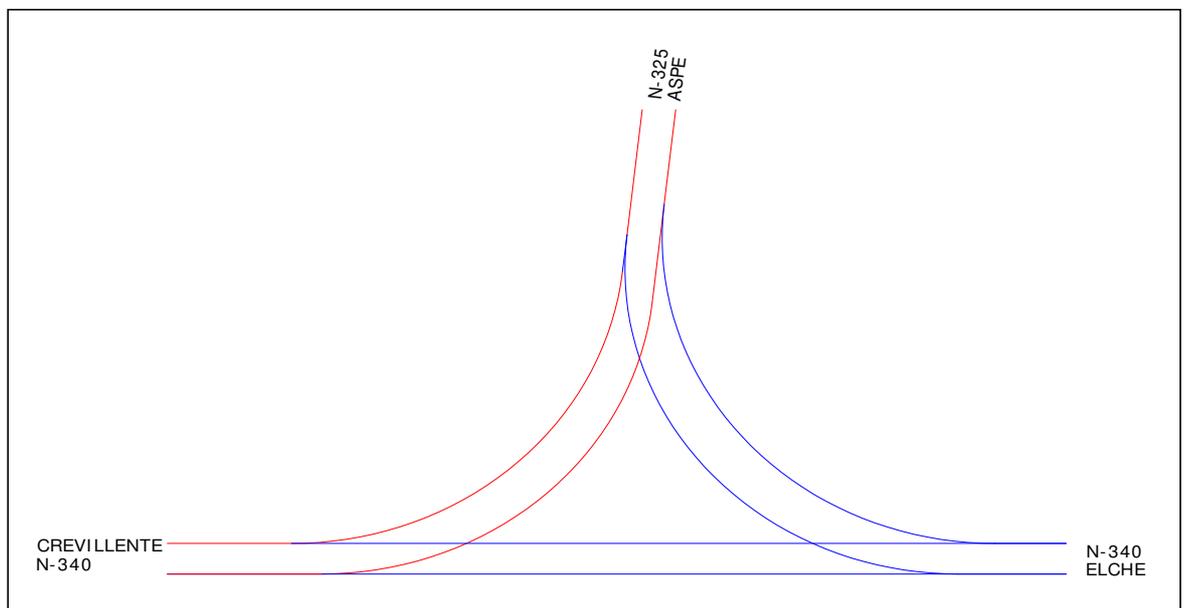
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	ELCHE a N-325		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	24	1	25	70
8:00-8:15	17	3	20	
8:15-8:30	6	3	9	
8:30-8:45	14	2	16	
8:45-9:00	12	3	15	52
9:00-9:15	12	3	15	
9:15-9:30	15	2	17	
9:30-9:45	4	1	5	
9:45-10:00	2	1	3	30
10:00-10:15	7	1	8	
10:15-10:30	7	1	8	
10:30-10:45	10	1	11	
10:45-11:00	8	3	11	45
11:00-11:15	9	2	11	
11:15-11:30	14	3	17	
11:30-11:45	5	1	6	
11:45-12:00	8	2	10	10
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	19
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	8	2	10	
16:30-16:45	6	3	9	
16:45-17:00	13	2	15	41
17:00-17:15	5	1	6	
17:15-17:30	7	3	10	
17:30-17:45	10	0	10	
17:45-18:00	9	2	11	49
18:00-18:15	9	1	10	
18:15-18:30	10	0	10	
18:30-18:45	18	0	18	
18:45-19:00	10	2	12	46
19:00-19:15	8	2	10	
19:15-19:30	11	0	11	
19:30-19:45	12	1	13	
19:45-20:00	9	2	11	11
TOTALES	319	54	373	



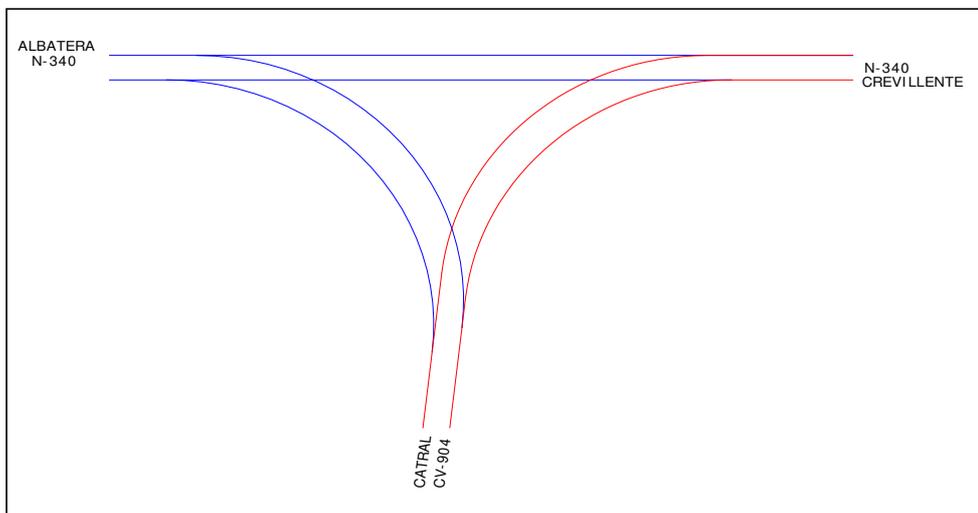
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	ELCHE a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	96	5	101	380
8:00-8:15	110	1	111	
8:15-8:30	79	6	85	
8:30-8:45	75	8	83	
8:45-9:00	79	9	88	427
9:00-9:15	100	12	112	
9:15-9:30	113	7	120	
9:30-9:45	102	5	107	
9:45-10:00	103	5	108	422
10:00-10:15	85	4	89	
10:15-10:30	80	8	88	
10:30-10:45	127	10	137	
10:45-11:00	130	8	138	634
11:00-11:15	130	9	139	
11:15-11:30	130	5	135	
11:30-11:45	202	20	222	
11:45-12:00	162	10	172	172
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	231
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	112	8	120	
16:30-16:45	103	8	111	
16:45-17:00	90	7	97	399
17:00-17:15	50	6	56	
17:15-17:30	106	6	112	
17:30-17:45	120	14	134	
17:45-18:00	117	4	121	541
18:00-18:15	120	4	124	
18:15-18:30	171	1	172	
18:30-18:45	120	4	124	
18:45-19:00	146	6	152	630
19:00-19:15	180	2	182	
19:15-19:30	155	3	158	
19:30-19:45	131	7	138	
19:45-20:00	136	1	137	137
TOTALES	3760	213	3973	



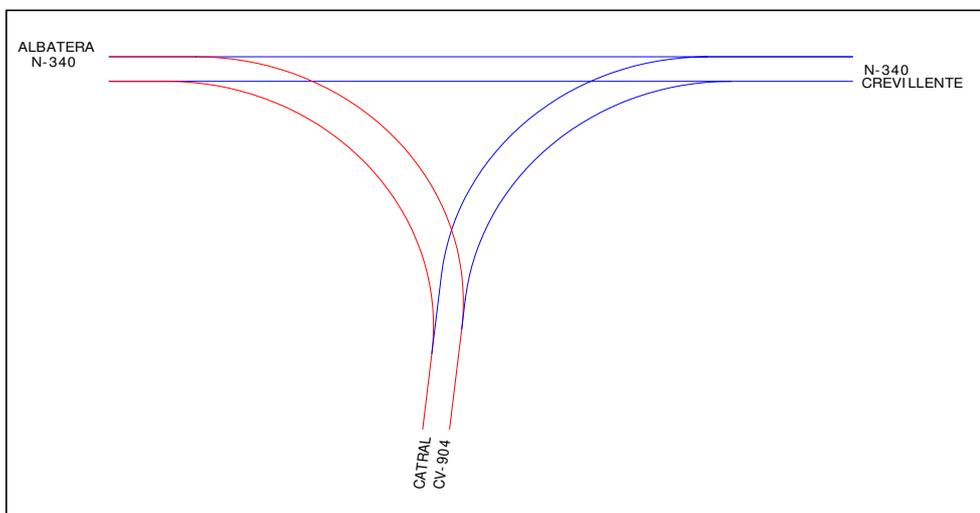
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	CREVILLENTE a N-325		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	23	3	26	115
8:00-8:15	23	5	28	
8:15-8:30	23	4	27	
8:30-8:45	28	6	34	
8:45-9:00	33	3	36	127
9:00-9:15	28	3	31	
9:15-9:30	20	0	20	
9:30-9:45	37	3	40	
9:45-10:00	23	6	29	104
10:00-10:15	22	2	24	
10:15-10:30	25	3	28	
10:30-10:45	20	3	23	
10:45-11:00	15	2	17	101
11:00-11:15	33	4	37	
11:15-11:30	20	1	21	
11:30-11:45	23	3	26	
11:45-12:00	28	3	31	31
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	71
16:00-16:15	21	2	23	
16:15-16:30	16	0	16	
16:30-16:45	30	2	32	
16:45-17:00	17	2	19	89
17:00-17:15	15	1	16	
17:15-17:30	21	4	25	
17:30-17:45	27	2	29	
17:45-18:00	30	3	33	95
18:00-18:15	25	1	26	
18:15-18:30	15	1	16	
18:30-18:45	17	3	20	
18:45-19:00	26	1	27	125
19:00-19:15	21	2	23	
19:15-19:30	33	0	33	
19:30-19:45	40	2	42	
19:45-20:00	44	1	45	45
TOTALES	822	81	903	



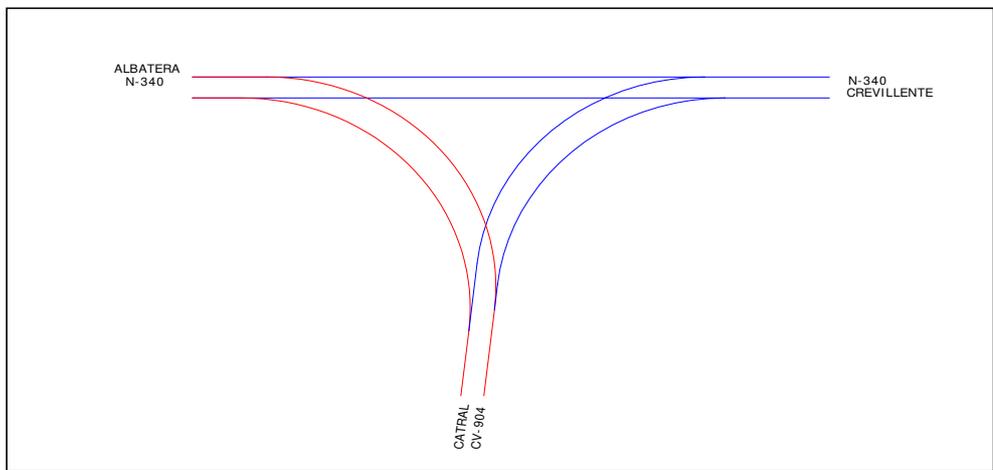
MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	CV-904 a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45	0	0	0	0
7:45-8:00	38	3	41	174
8:00-8:15	44	4	48	
8:15-8:30	35	5	40	
8:30-8:45	43	2	45	
8:45-9:00	44	10	54	178
9:00-9:15	21	9	30	
9:15-9:30	28	8	36	
9:30-9:45	51	7	58	
9:45-10:00	44	1	45	207
10:00-10:15	60	4	64	
10:15-10:30	41	3	44	
10:30-10:45	53	1	54	
10:45-11:00	46	2	48	216
11:00-11:15	47	4	51	
11:15-11:30	52	4	56	
11:30-11:45	59	2	61	
11:45-12:00	46	1	47	47
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	104
16:00-16:15	32	2	34	
16:15-16:30	24	3	27	
16:30-16:45	39	4	43	
16:45-17:00	42	8	50	209
17:00-17:15	55	1	56	
17:15-17:30	43	4	47	
17:30-17:45	52	4	56	
17:45-18:00	38	3	41	236
18:00-18:15	80	5	85	
18:15-18:30	40	1	41	
18:30-18:45	61	8	69	
18:45-19:00	48	6	54	290
19:00-19:15	87	4	91	
19:15-19:30	90	2	92	
19:30-19:45	52	1	53	
19:45-20:00	68	2	70	70
TOTALES	1603	128	1731	



MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	CV-904 a ALBATERA		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45	0	0	0	0
7:45-8:00	6	0	6	35
8:00-8:15	11	3	14	
8:15-8:30	6	3	9	
8:30-8:45	5	1	6	
8:45-9:00	8	3	11	34
9:00-9:15	14	2	16	
9:15-9:30	1	0	1	
9:30-9:45	5	1	6	
9:45-10:00	4	0	4	27
10:00-10:15	8	1	9	
10:15-10:30	7	2	9	
10:30-10:45	4	1	5	
10:45-11:00	4	3	7	31
11:00-11:15	6	3	9	
11:15-11:30	4	3	7	
11:30-11:45	7	1	8	
11:45-12:00	11	1	12	12
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	28
16:00-16:15	3	2	5	
16:15-16:30	3	4	7	
16:30-16:45	13	3	16	
16:45-17:00	8	3	11	37
17:00-17:15	7	1	8	
17:15-17:30	6	1	7	
17:30-17:45	8	3	11	
17:45-18:00	4	3	7	41
18:00-18:15	7	1	8	
18:15-18:30	7	3	10	
18:30-18:45	14	2	16	
18:45-19:00	8	0	8	33
19:00-19:15	10	1	11	
19:15-19:30	4	1	5	
19:30-19:45	9	0	9	
19:45-20:00	7	0	7	7
TOTALES	229	56	285	



MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	ALBATERA a CV-904		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45	0	0	0	0
7:45-8:00	58	4	62	160
8:00-8:15	36	1	37	
8:15-8:30	25	1	26	
8:30-8:45	33	2	35	
8:45-9:00	32	4	36	165
9:00-9:15	51	4	55	
9:15-9:30	31	3	34	
9:30-9:45	39	1	40	
9:45-10:00	54	6	60	210
10:00-10:15	53	2	55	
10:15-10:30	31	6	37	
10:30-10:45	54	4	58	
10:45-11:00	58	4	62	178
11:00-11:15	41	4	45	
11:15-11:30	31	0	31	
11:30-11:45	38	2	40	
11:45-12:00	52	7	59	59
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	65
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	36	1	37	
16:30-16:45	26	2	28	
16:45-17:00	35	6	41	158
17:00-17:15	40	3	43	
17:15-17:30	40	2	42	
17:30-17:45	28	4	32	
17:45-18:00	47	6	53	234
18:00-18:15	52	5	57	
18:15-18:30	48	8	56	
18:30-18:45	65	3	68	
18:45-19:00	55	3	58	350
19:00-19:15	113	1	114	
19:15-19:30	92	3	95	
19:30-19:45	80	3	83	
19:45-20:00	78	2	80	80
TOTALES	1552	107	1659	

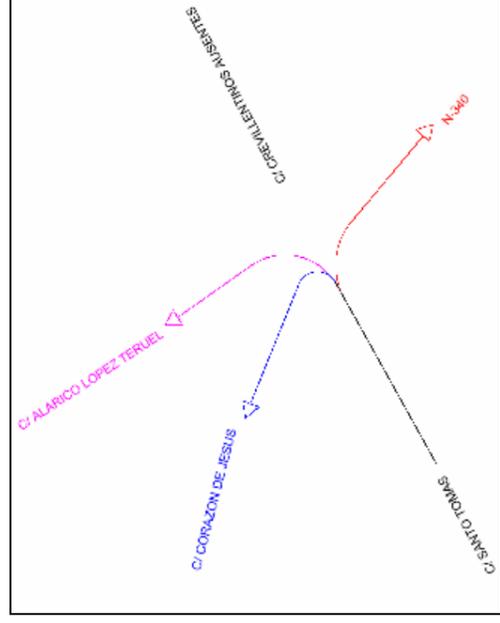
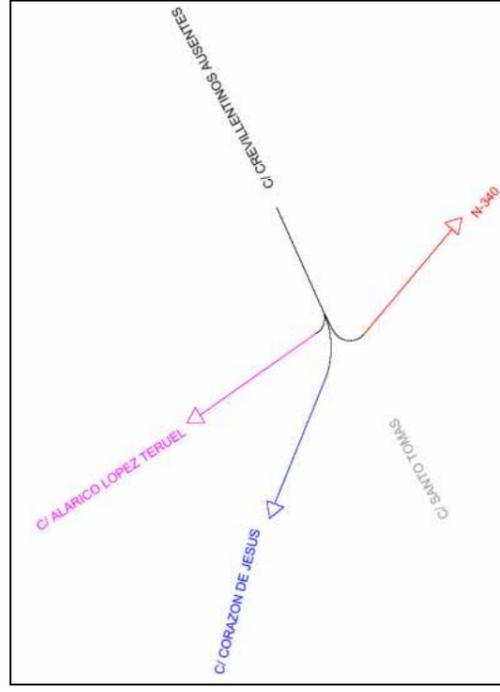


MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION A-70		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	0	0	0	75
8:00-8:15	0	0	0	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	70	5	75	
8:45-9:00	0	0	0	0
9:00-9:15	0	0	0	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	37	6	43	43
10:00-10:15	0	0	0	
10:15-10:30	0	0	0	
10:30-10:45	0	0	0	
10:45-11:00	21	3	24	24
11:00-11:15	0	0	0	
11:15-11:30	0	0	0	
11:30-11:45	0	0	0	
11:45-12:00	37	3	40	40
12:00-12:15	0	0	0	
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	41
16:00-16:15	0	0	0	
16:15-16:30	38	3	41	
16:30-16:45	0	0	0	
16:45-17:00	0	0	0	55
17:00-17:15	0	0	0	
17:15-17:30	0	0	0	
17:30-17:45	52	3	55	
17:45-18:00	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	
18:15-18:30	0	0	0	
18:30-18:45	0	0	0	
18:45-19:00	42	4	46	46
19:00-19:15	0	0	0	
19:15-19:30	0	0	0	
19:30-19:45	0	0	0	
19:45-20:00	58	5	63	63
TOTALES	355	32	387	

INTERSECCION CALLES ALARICO LOPEZ TERUEL (ALT), CREVILLENTINOS AUSENTES(CA), CORAZON DE JESUS(CJ)
Y SANTO TOMAS (ST)

AFOROS DE TRAFICO – 16 de julio

HORA	ORIGEN		IMH	DESTINOS		ALT	ST	IMH	N340	DESTINOS		ALT	TOTALES		
	C.A.	C.J.		N340	CJ					ALT	N340		CJ	ALT	
8.00-8.15	108	41	31	41	36	139	42	42	58	39	73	99	75		
8.15-8.30	146	60	38	60	48	129	40	36	56	33	78	116	81		
8.30-8.45	144	88	25	88	31	130	36	24	57	37	61	145	68		
8.45-9.00	139	67	45	67	27	116	24	24	53	39	69	120	68		
9.00-9.15	142	68	39	68	35	97	31	31	43	23	70	111	58		
9.15-9.30	131	62	31	62	38	117	39	28	54	24	70	116	62		
9.30-9.45	140	87	38	87	15	106	28	36	44	34	66	131	49		
9.45-10.00	129	50	36	50	43	117	36	36	57	24	72	107	67		
10.00-10.15	93	30	30	30	33	105	36	36	36	33	66	66	66		
10.15-10.30	82	41	20	41	21	110	23	33	50	37	43	91	58		
10.30-10.45	91	37	28	37	26	109	39	39	45	25	67	82	51		
10.45-11.00	110	61	17	61	32	107	27	27	47	33	44	220	65		
11.00-11.15	117	69	32	69	18	127	26	26	61	40	58	130	68		
11.15-11.30	79	40	19	40	20	102	28	28	36	38	47	76	58		
11.30-11.45	119	55	33	55	31	99	42	42	47	10	75	102	41		
11.45-12.00	88	39	31	39	18	124	28	28	59	37	59	239	55		
12.00-12.15															
12.15-12.30															
12.30-12.45															
12.45-13.00															
13.00-13.15															
13.15-13.30															
13.30-13.45															
13.45-14.00															
14.00-14.15															
14.15-14.30															
14.30-14.45															
14.45-15.00															
15.00-15.15															
15.15-15.30															
15.30-15.45															
15.45-16.00	85	60	10	60	15	64	15	15	27	22	25	87	37		
16.00-16.15	99	51	18	51	30	64	13	13	18	33	31	69	63		
16.15-16.30	86	55	14	55	17	75	20	20	41	14	34	96	31		
16.30-16.45	89	62	6	62	21	86	8	8	42	48	14	104	67		
16.45-17.00	89	37	32	37	26	103	28	28	50	25	60	87	61		
17.00-17.15	124	59	37	59	38	114	44	44	44	26	81	103	54		
17.15-17.30	101	62	20	62	19	117	29	29	48	40	49	110	59		
17.30-17.45	83	37	15	37	31	114	10	10	53	51	25	215	82		
17.45-18.00	110	56	30	56	24	137	35	35	71	31	65	127	65		
18.00-18.15	119	70	36	70	13	97	39	39	27	27	75	97	44		
18.15-18.30	91	44	26	44	21	133	50	50	55	28	76	99	49		
18.30-18.45	105	60	24	60	21	126	43	43	46	37	67	106	69		
18.45-19.00	150	90	24	90	36	130	28	28	54	48	52	144	84		
19.00-19.15	124	68	29	68	27	156	46	46	57	53	75	125	80		
19.15-19.30	118	81	18	81	32	125	32	32	49	44	50	117	76		
19.30-19.45	118	81	18	81	29	126	33	33	57	36	60	237	65		
19.45-20.00	137	81	27	81	29										



INTERSECCION CALLE PUERTAS DE ORIHUELA (P.O.) – AVENIDA GUTIERREZ CARDENAS (G.C.)

AFOROS DE TRAFICO – 16 de julio

HORA	ORIGEN		DESTINOS		IMH	P.O.	IMH	DESTINOS		IMH	N332	IMH
	G.C.	N332	P.O.	IMH				G.C.	N332			
8.00-8.15	17	24	41			83		34		49		
8.15-8.30	20	16	36			80		34		46		
8.30-8.45	16	21	37			70		30		40		
8.45-9.00	30	21	51		165	84	317	24	122	60	195	
9.00-9.15	32	31	63			78		28		50		
9.15-9.30	36	27	63			81		26		55		
9.30-9.45	42	36	78			66		30		36		
9.45-10.00	29	32	61		265	65	290	29	113	36	177	
10.00-10.15	30	29	59			69		29		40		
10.15-10.30	25	33	58			49		19		30		
10.30-10.45	36	35	71			39		21		18		
10.45-11.00	38	20	55		243	46	203	23	92	23	111	
11.00-11.15	30	19	49			79		30		49		
11.15-11.30	20	41	61			57		29		28		
11.30-11.45	20	37	57			46		21		25		
11.45-12.00	44	19	63		230	59	241	23	103	36	138	
12.00-12.15												
12.15-12.30												
12.30-12.45												
12.45-13.00												
13.00-13.15												
13.15-13.30												
13.30-13.45												
13.45-14.00												
14.00-14.15												
14.15-14.30												
14.30-14.45												
14.45-15.00												
15.00-15.15												
15.15-15.30												
15.30-15.45												
15.45-16.00	43	43	86			46		16		30		
16.00-16.15	44	31	75			41		19		22		
16.15-16.30	35	27	62			55		21		34		
16.30-16.45	35	32	67		290	65	207	24	80	41	127	
16.45-17.00	28	43	71			55		12		43		
17.00-17.15	25	40	65			47		17		30		
17.15-17.30	29	30	59			59		23		36		
17.30-17.45	44	41	85		251	73	234	29	81	44	153	
17.45-18.00	35	43	78			14		14		0		
18.00-18.15	30	45	75			12		12		0		
18.15-18.30	41	31	72			29		29		0		
18.30-18.45	30	32	62		287	24	79	24	79	0	0	
18.45-19.00	47	44	91			34		34		0		
19.00-19.15	43	36	79			28		28		0		
19.15-19.30	60	39	99			30		30		0		
19.30-19.45	53	35	88		357	30	122	30	122	0	0	
19.45-20.00												

