



AYUNTAMIENTO DE CREVILLENT

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE CREVILLENT

ESTUDIO DE TRÁFICO

Lázaro López Andrés	I.C.C.P.	Col. 4.125
Enrique del Río Vidal	I.C.C.P.	Col. 8.131
Luís Rodríguez Robles	I.C.C.P.	Col. 9.036

Octubre de 2006

INDICE GENERAL

0.- INTRODUCCIÓN. OBJETO Y METODOLOGÍA

1.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PREVISIONES DE DESARROLLO EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

1.1.- Descripción de la red viaria estructural actual

1.2.- Descripción, caracterización, localización y medición del *suelo urbano* tanto residencial como industrial actual

1.2.1.- Criterios generales de generación de tráfico

1.2.2.- Suelo urbano residencial actual

1.2.3.- Suelo urbano industrial actual

1.3.- Descripción, caracterización, localización y medición del suelo urbanizable ordenado pormenorizadamente, tanto residencial como industrial

1.3.1.- Suelo urbanizable residencial ordenado

1.3.2.- Suelo urbanizable industrial ordenado

1.4.- Descripción, caracterización, localización y medición del suelo urbanizable sin ordenar pormenorizadamente, tanto residencial como industrial y de equipamientos

1.4.1.- Suelo urbanizable residencial sin ordenación

1.4.1.- Suelo urbanizable industrial sin ordenación

1.4.3.- Suelo urbanizable de equipamientos sin ordenación

2.- VIARIO ESTRUCTURAL SOBRE EL QUE VERSARÁ EL ESTUDIO DE TRÁFICO

2.1.- Carretera N – 340

2.2.- Carretera CV – 904

2.3.- Carretera CV – 875

2.4.- Ronda Sur

2.5.- Rotondas

3.- ESTUDIO DE LOS INDICADORES SOCIALES, ECONÓMICOS E INDUSTRIALES DE CREVILLET

3.1.- Situación actual

3.2.- Desarrollo a medio plazo

3.3.- Desarrollo a largo plazo

4.- EVALUACIÓN DEL TRÁFICO ACTUAL MEDIANTE LA OBTENCIÓN DE LOS AFOROS OFICIALES EXISTENTES EN LA RED VIARIA DE LA ZONA DE CREVILLET Y MEDIANTE LA REALIZACIÓN DE NUEVOS AFOROS EN LOS ACTUALES NUDOS VIARIOS ESTRATÉGICOS DE CREVILLET

- 4.1.- Recopilación de aforos oficiales
- 4.2.- Aforos manuales
- 5.- CARACTERIZACIÓN DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO ACTUALES QUE UTILIZAN LA RED VIARIA ACTUAL
- 6.- PROGNOSIS DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO ACTUALES UTILIZANDO LA NUEVA RONDA SUR DE CREVILLEN
- 7.- PROGNOSIS DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO CONSIDERANDO DESARROLLADO EL SUELO URBANIZABLE ORDENADO PORMENORIZADAMENTE TANTO URBANO COMO INDUSTRIAL, SEGÚN LA PROPUESTA DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
- 8.- PROGNOSIS DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO CONSIDERANDO DESARROLLADO EL SUELO URBANIZABLE SIN ORDENAR PORMENORIZADAMENTE TANTO RESIDENCIAL COMO INDUSTRIAL Y DE EQUIPAMIENTOS, SEGÚN LA PROPUESTA DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
- 9.- CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO DE LA RED VIARIA CON LOS FLUJOS DE TRÁFICO RESULTANTES DEL DESARROLLO DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
 - 9.1.- Niveles de servicio con el tráfico actual en la red viaria actual
 - 9.2.- Niveles de servicio con el tráfico actual y la Ronda Sur en funcionamiento
 - 9.3.- Niveles de servicio con el tráfico estimado a medio plazo y la Ronda Sur en funcionamiento
 - 9.4.- Niveles de servicio para el tráfico estimado a medio plazo y la red viaria desarrollada según las previsiones de la Revisión del Plan General
 - 9.5.- Niveles de servicio para el tráfico estimado a largo plazo y la red viaria desarrollada según las previsiones de la Revisión del Plan General
 - 9.6.- Funcionamiento de las rotondas a medio plazo
 - 9.7.- Funcionamiento de las rotondas a largo plazo

10.- CONCLUSIONES

PLANOS

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

ANEJO 2.- AFOROS

0.- INTRODUCCIÓN. OBJETO Y METODOLOGÍA

0.- INTRODUCCIÓN. OBJETO Y METODOLOGÍA

OBJETO

El Objeto del presente estudio de tráfico, solicitado por la Oficina del Plan de Carreteras de la Dirección General de Obras Públicas de la Consellería de Infraestructuras y Transporte, en el expediente de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Crevillent, es analizar y evaluar la capacidad y niveles de servicio de la red viaria estructural actual y de la red viaria propuesta en la Revisión del Plan General, teniendo en cuenta el desarrollo de los nuevos sectores, tanto residenciales como industriales previstos en él.

METODOLOGÍA

Para la realización del presente trabajo se ha seguido la siguiente metodología:

1. Se han analizado, tanto la situación urbana de Crevillent y estudiado los indicadores sociales, económicos e industriales, como las previsiones de desarrollo urbano, residencial, industrial y de equipamientos, que se prevén en la Revisión del Plan General de Crevillent.
2. Se han realizado evaluaciones del tráfico actual, mediante la obtención de los aforos oficiales existentes en la red viaria de la zona de Crevillent y mediante la realización de nuevos aforos en los actuales nudos de viarios estratégicos de la ciudad.

Con los datos obtenidos se ha realizado un modelo del tráfico actual y una prognosis de cual sería ese tráfico en el supuesto de que estuviera ejecutada y abierta al uso público la Ronda Sur de Crevillent que servirá tanto de viario alternativo a la actual travesía de la carretera N – 340 como para distribución del tráfico en los accesos a las zonas industriales.

3. Para la previsión de los flujos de tráfico a medio y largo plazo se han considerado realizadas las previsiones de desarrollo del suelo urbanizable con y sin ordenación pormenorizada, tanto residencial como industrial y de equipamientos, asignando a cada tramo de viario el tráfico que cada zona origine.

Independientemente del desarrollo urbano de Crevillent, se ha considerado un aumento del 0,5 % anual del tráfico debido a las influencias del desarrollo económico de la comarca (Elche, Aspe, Catral y Albuera).

4. Con los tráficos resultantes, tanto a medio como a largo plazo, se han estudiado las condiciones de funcionamiento de la red viaria y los niveles de servicio para evaluar su calidad.

**1.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PREVISIONES DE DESARROLLO
EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL**

1.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PREVISIONES DE DESARROLLO EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

1.1.- Descripción de la red viaria estructural actual

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

- La autopista A - 70 (Alicante – Murcia)
- La autopista AP – 70 (Crevillent – Cartagena)
- 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 1 y su descripción es la siguiente:

- La autopista A-70

La autopista A-70 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, Las Casicas y el Rincón de los Pablos y del sector I-11 de suelo urbanizable ordenado pormenorizadamente de uso industrial.

La autopista A-70, 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.

Iguals 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 – 70

La autopista AP-70 (Crevillent – Torrevieja - Cartagena), tiene su inicio en la autopista A-70, en el término municipal de Crevillent y se dirige hacia el sur, permitiendo todos los movimientos de entrada/salida tanto con la A-70 como con Crevillent.

- La carretera N-340

La carretera N-340 atraviesa el término y la población de Crevillent en sentido este - oeste, siendo travesía entre la intersección con la carretera N-325 (Crevillent - Novelda) y la zona de ocio (restaurante y camping) denominado "Las Palmeras". Los tramos anteriores y posteriores son zonas periurbanas con suelo calificado como suelo urbano o urbanizable en todo el recorrido, excepto un pequeño tramo junto al término municipal de Albaterra.

El tramo de travesía está compuesto por una calzada de dos carriles entre su inicio (junto al término municipal de Elche) y la entrada a la población (puesto de la Cruz Roja). Desde este punto hasta la Rambla de Castelar, la travesía dispone de dos carriles por sentido, separados mediante una mediana central, con estacionamientos y aceras peatonales arboladas en ambas márgenes y alumbrado público. Desde ese punto hasta el final del término municipal, la carretera vuelve a tener un carril por sentido de circulación y alumbrado público hasta el restaurante Las Palmeras.

El tráfico en la travesía está regulado por semáforos.

Antes y después del tramo de travesía, la N-340 dispone de dos intersecciones: Una intersección en "Y" con la N-325 y otra intersección en "T" con la CV-904. Ambas disponen de carril de almacenamiento en el centro de la calzada para giros a izquierda y carril de espera para facilitar el giro a la izquierda de las secundarias a ellas.

- La carretera N-325

La carretera N-325 de Crevillente a Novelda conecta a la N-340 según descripción anterior.

- Carretera CV-904

La carretera CV-904 de Crevillent a Catral conecta con la N-340 según descripción anterior.

- Carretera CV-875

La carretera CV-875, carretera de la Estación une el centro urbano con la estación del ferrocarril. Dispone de un carril por sentido de circulación entre el centro de la población y la futura Ronda Sur y de dos carriles por sentido entre la Ronda Sur y el final de la zona industrial. Su intersección con la N-340 en el tramo de travesía está regulada por semáforos

Con relación a la N-340 conviene destacar lo siguiente:

1. La N-340 entre Elche y su intersección con la N-325 está en estas fechas siendo ampliada a una vía de dos carriles por sentido de circulación con medianas centrales, vías de servicio laterales y tres rotondas de control de entradas / salidas. La última rotonda, en la intersección con la N-325,

tiene un diámetro exterior de 69 m. y a ella llegará la futura Ronda Sur de Crevillent.

2. El tramo de travesía de dos carriles hasta el restaurante Las Palmeras, según se ha podido constatar, dispone de proyecto de urbanización aprobado y adjudicado para ampliar el viario a cuatro carriles, mediana, aceras y alumbrado. El comienzo de las obras de urbanización para ampliación de éste tramo está previsto en los próximos meses.

1.2.- Descripción, caracterización, localización y medición del suelo urbano actual tanto residencial como industrial

1.2.1.- Criterios generales de generación de tráfico

A efectos de generación de tráfico 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 constituyen el origen o el destino de todo el tráfico que se genera dado que la autopista A-70 y las entradas y salidas existentes para los núcleos urbanos del entorno (Elche, Aspe, Catral y Albufera), hacen más rápido y cómodos los viajes por ella que por la N-340 que les obliga a atravesar el núcleo urbano.

Solamente para el itinerario Albufera – Catral o viceversa se puede dudar si es mejor el viaje por la autopista A-70 o por la carretera N-340 y CV-904 ya que no es necesario atravesar el núcleo urbano.

2. El tráfico actual está directamente relacionado con el desarrollo urbano e industrial existentes en la actualidad.
3. El tráfico a medio plazo estará relacionado con el desarrollo del suelo calificado como *urbanizable con ordenación pormenorizada* en la Revisión del Plan General
4. El tráfico a largo plazo estará relacionado con el desarrollo del suelo calificado como *urbanizable sin ordenación pormenorizada* en la Revisión del Plan General.

1.2.2.- Suelo urbano residencial

El suelo urbano residencial 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 1.854.979 m² y forma un núcleo continuo a ambos lados de la carretera N-340 entre los denominados barrancos este y oeste.

Existen en la parte sur del término municipal las pedanías La Estación, El Realengo, San Felipe Neri, Las Casicas y Rincón de los Pablos.

En el plano nº 2 están reflejados el suelo urbano residencial y su relación con la red viaria descrita en el punto anterior.

1.2.3.- 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
Crevillent Industrial	93.021	"	100 %	Zona este Carretera N-340
TOTAL	1.616.005			

A efectos del funcionamiento del tráfico, tanto actual como futuro, podemos agrupar el suelo urbano industrial en tres grandes zonas en función de su situación y de la carretera actual sobre la que gravita tanto el tráfico que generan como el que atraen.

Estas zonas serán:

- 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	M ² 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 m ²

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

Zona	M ² techo industrial	Viario sobre el que gravitan
Oeste	258.907	N-340 tramo oeste, salida hacia Albaterra, CV-904 (carretera de Carral) e intersección de ambas
Sur	351.085	Carretera CV-875 (carretera de la Estación)

Zona	M ² techo industrial	Viaro sobre el que gravitan
Este	686.884	Carretera N-340, tramo este, salida hacia Elche
Total Crevillent	1.296.884 m ²	

En el plano nº 3 está reflejado el suelo urbano industrial y su relación con la red viaria existente, y en el plano nº 4 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.

1.3.-Descripción, caracterización, localización y medición del suelo urbanizable ordenado pormenorizadamente, tanto urbano como industrial

1.3.1.- 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 Albaterra y el tráfico que genera circulará por un nuevo vial que conecta con la carretera N-340 en su tramo oeste, salida hacia Albaterra, 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	Viaro 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

1.3.2.- 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 5 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.

1.4.-Descripción, caracterización y medición del suelo urbanizable sin ordenar pormenorizadamente tanto residencial como industrial y de equipamientos

1.4.1.- 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	Viario 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

1.4.2.- 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 Albatera (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	M ² área de reparto	M ² superficie computable	Edificabilidad M ² /M ²	Aprovechamiento Sup. Techo/m ²
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 ampliación	404.364	396.621	0,60	237.973
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	M ² 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 Albaterra, 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

1.4.3.-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	M ² área de reparto	M ² superficie computable	Edificabilidad M ² /M ²	Aprovechamiento Sup. Techo/m ²
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	M ² 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 6 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.

2.- VIARIO ESTRUCTURAL SOBRE EL QUE VERSARÁ EL ESTUDIO DE TRÁFICO

2.- VIARIO ESTRUCTURAL SOBRE EL QUE VERSARÁ EL ESTUDIO DE TRÁFICO

El viario estructural sobre el que versará el estudio de tráfico es:

- Carretera N-340 a lo largo de todo el término municipal
- Carretera CV-904 (carretera de Catral) entre la N-340 y la A-70
- Carretera CV-875 (Carretera de La Estación) entre la N-340 y la A-70
- 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)

2.1.- 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. Dado que en la actualidad se encuentra en obras para su desdoblamiento, se considera a todos los efectos la sección futura 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. El tramo final de la travesía como se ha dicho si bien dispone en la actualidad de un carril por sentido de circulación, existe un proyecto adjudicado para su desdoblamiento de seis meses de plazo de ejecución, que comenzará en los próximos meses.

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 2 (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.

2.2.- 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.

2.3.- 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.

2.4.- 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.

2.5.- 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.

3.- ESTUDIO DE LOS INDICADORES SOCIALES, ECONÓMICOS E INDUSTRIALES DE CREVILLEN

3.- ESTUDIO DE LOS INDICADORES SOCIALES, ECONÓMICOS E INDUSTRIAL DE CREVILLEN

3.1.- Situación actual

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	<u>Año 2001</u>	<u>Año 2002</u>	<u>Año 2003</u>	<u>Año 2004</u>	<u>Año 2005</u>
	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

	<u>Año 2004</u>	<u>Año 2005</u>
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

	<u>Empresas</u>	<u>Trabajadores</u>
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

3.2.- 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
TOTAL		13.486	4.469	17.955
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

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:

Crecimiento últimos cinco años $r = (27.323-25.101)/25.101 \cdot 5 = 0,0177$ Plazo de tiempo necesario $P_t = P_0 \times (1 + r^n)$

$P_t = 36.389$ habitantes

$P_0 = 27.323$ habitantes

$r = 0,0177$ 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

3.3.- Desarrollo a largo plazo

Desarrollo de suelo urbanizable no programado

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
TOTAL		17.955	3.711	21.666
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

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

4.- EVALUACIÓN DEL TRÁFICO ACTUAL MEDIANTE LA OBTENCIÓN DE LOS AFOROS OFICIALES EXISTENTES EN LA RED VIARIA DE LA ZONA DE CREVILLEN Y MEDIANTE LA REALIZACIÓN DE NUEVOS AFOROS EN LOS ACTUALES NUDOS VIARIOS ESTRATÉGICOS DE CREVILLEN

4.- EVALUACIÓN DEL TRÁFICO ACTUAL MEDIANTE LA OBTENCIÓN DE LOS AFOROS OFICIALES EXISTENTES EN LA RED VIARIA DE LA ZONA DE CREVILLENT Y MEDIANTE LA REALIZACIÓN DE NUEVOS AFOROS EN LOS ACTUALES NUDOS VIARIOS ESTRATÉGICOS DE CREVILLENT

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 seleccionado tres puntos significativos ubicados en las intersecciones de las carreteras anteriores donde realizar un aforo manual, cuya misión por un lado es la de servir de contraste o verificación de los niveles de aforos que arrojan los datos oficiales y, de otro lado, conocer "in situ" la composición del tráfico y la forma en que se organizan los flujos de tráfico en las intersecciones, lo cual, a su vez resulta necesario para comprobar la capacidad de la propia Ronda Sur y de sus múltiples rotondas.

4.1.- 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

4.2.- Aforos manuales

Se ha realizado un aforo manual, de ocho horas de duración, en cada una de las tres principales intersecciones de la red viaria que accede al casco urbano de Crevillent.

Los aforos se han realizado en las siguientes fechas:

Intersección N-340 / CV-904	Martes 5 de septiembre
Intersección N-340 / N-325	Miércoles 6 de septiembre
Intersección N-340 / CV-875	Martes 12 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 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
			Total	1.263	7.606	623 (8,2 %)

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
			Total	1.636	10.915	716 (6,6 %)

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
			Total	1.389	8.675	540 (6,2 %)

Con 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 N-340 – CV-904

Carretera	Situación	Sentido	IMH	%	IMD	
N-340	Int. CV-904 lado Albatara	Albatara – Crevillent	416	60,47	4.160	
N-340	Int. CV-904 lado Albatara	Crevillent - Albatara	272	39,53	2.720	6.880
N-340	Int. CV-904 lado Crevillent	Albatara – Crevillent	640	55,36	6.400	
N-340	Int. CV-904 lado Crevillent	Crevillent - Albatara	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	
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

Intersección N-340 – CV-875

Carretera	Situación	Sentido	IMH	%	IMD	
CV-875	Calle Salvador Int N-340	Elche	208	52,93	2.080	
CV-875	Calle Salvador Int N-340	Albatara	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

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:

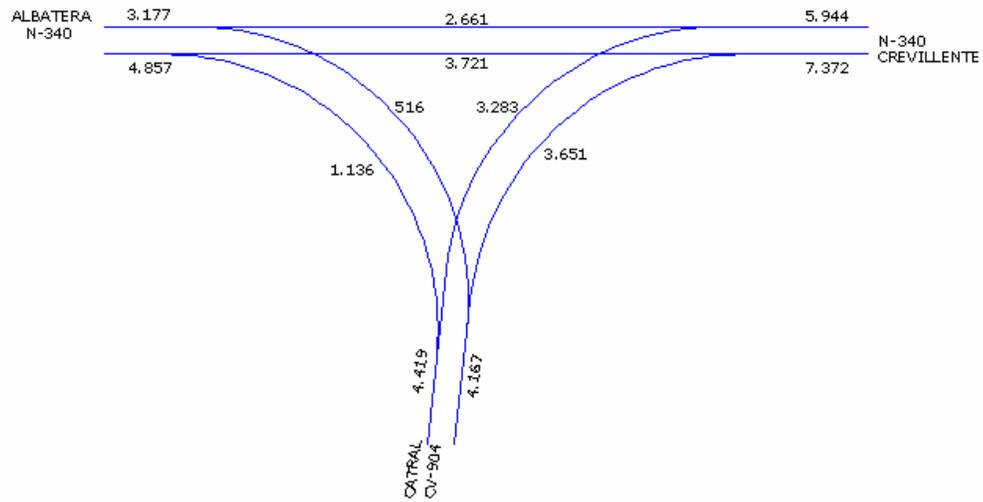
Carretera	Estación	IMD Aforo oficial	IMD Aforo obtenido
N-340	A-15	17.126	13.870
N-340	A-43	13.316	11.560
N-325	A-174	2.406	3.790
CV-904	PK 0+500	8.586	6.820
CV-875	Pk 10 + 990	5.318	10.370

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:

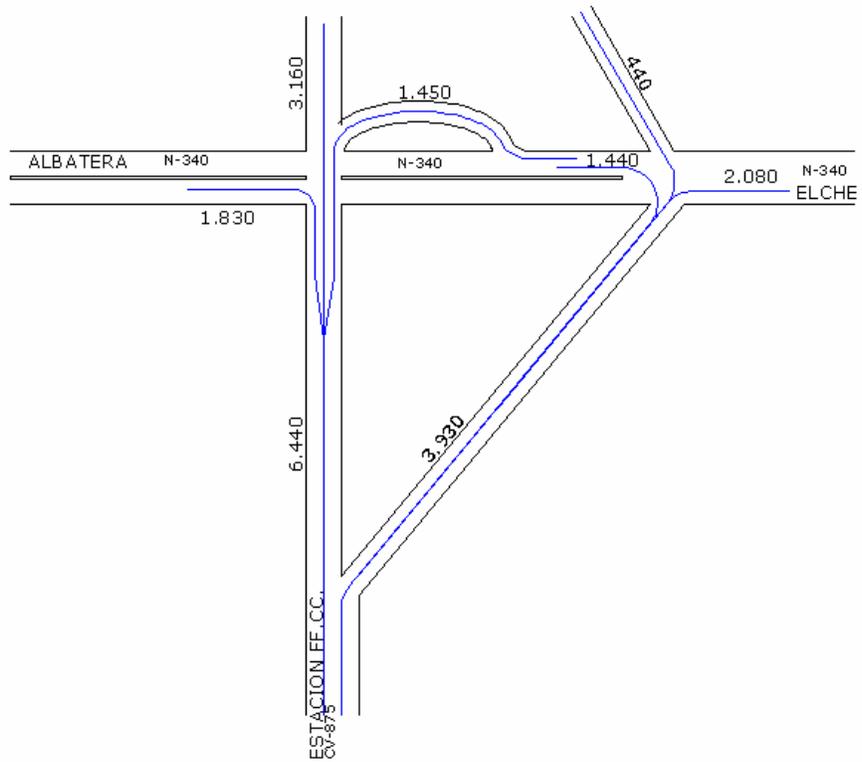
Carretera	Estación	IMD
N-340	A-15	17.126
N-340	A-43	13.316
N-325	A-174	3.790
CV-904	PK 0+500	8.586
CV-875	Pk 10 + 990	10.370

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:

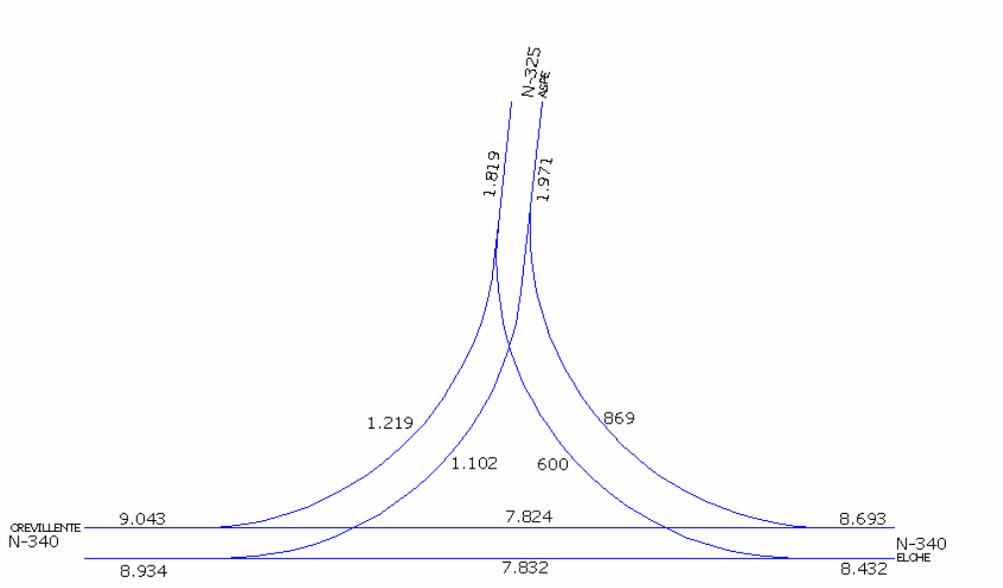
Intersección N-340 / CV-904
IMD



Intersección N-340 / CV-875
IMD



**Intersección N-340 / N-325
IMD**



5.- CARACTERIZACIÓN DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO ACTUALES QUE UTILIZAN LA RED VIARIA ACTUAL

5.- CARACTERIZACIÓN DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO ACTUALES QUE UTILIZAN LA RED VIARIA ACTUAL

La carretera N-340 divide en dos al núcleo urbano de Crevillent, estando situado al norte de ésta el 70 % de las viviendas y el 30 % al sur de ella.

El tráfico que circula por la actual travesía de la carretera N-340 lo podemos caracterizar en tres tipos:

- Tráfico de la zona norte de la ciudad que circula hacia las zonas industriales.
- Tráfico de la zona norte y de la zona sur de la ciudad que circula hacia la de Elche (N-340 – este), hacia la estación de ferrocarril (CV-875) o hacia Albaterra – Carral (N-340 – oeste).
- Tráfico de paso

El número total de viajes diarios que tienen su origen o destino en la zona norte de la ciudad lo vamos a estimar, teniendo en cuenta:

Número total de viviendas	8.934
% de viviendas de la zona norte	70
Número de habitantes por vivienda	3,05
Número de viajes por habitante y día	1,20
Origen o destino	0,5

Número de viajes = $8.934 \times 0,7 \times 3,05 \times 1,2 \times 0,5 = 11.426$ viajes/día

Del total de estos viajes/día, cuyo origen es la zona norte de la ciudad, consideramos que por motivos de trabajo hacia las zonas industriales se originan al día, teniendo en cuenta:

Número de personas que trabajan en las zonas industriales	6.468
Número de personas que viven en la zona norte de la ciudad	70 %
Número de viajes por trabajador y día	1,30

resulta que el número de viajes diarios con destino a las zonas industriales y origen en las zonas norte de la ciudad será:

Número de viajes = $6.468 \times 0,7 \times 1,3 = 5.886$ viajes/día

Lógicamente el número de viajes diarios con origen en la zona norte de la ciudad que se dirigen a otros destinos será:

Número de viajes diarios a otros destinos = $11.428 - 5886 = 5.542$ viajes/día

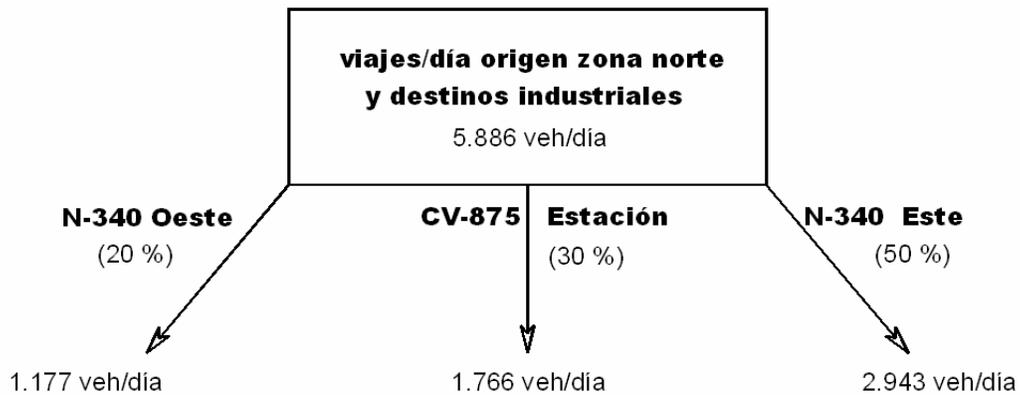
Los viajes con destino a las zonas industriales (5.886 viajes/día) los vamos a dividir proporcionalmente a las actividades de cada una de las zonas industriales caracterizadas en el apartado 3 del presente estudio:

- 20 % Carretera N-340 oeste (Albatera-Catral)
- 30 % Carretera de la Estación (CV-875)
- 50 % Carretera N-340 este (Elche – Aspe)

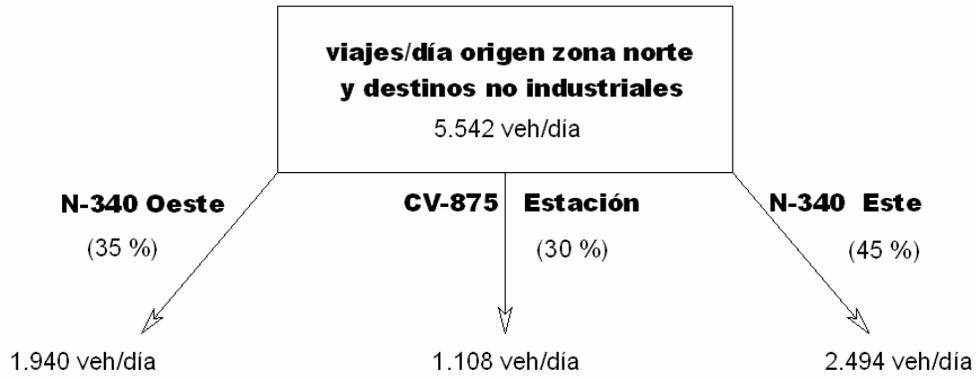
Los viajes diarios que se originan en la zona norte de la ciudad y tienen "otros destinos" (5.542 viajes/día) los vamos a dividir proporcionalmente a los tráficos de salida hacia el Oeste, hacia el Sur y hacia el Este, según los datos de los aforos del apartado 4 del presente estudio:

- 35 % Carretera N -340 oeste (Albatera – Carral)
- 20 % Carretera de la Estación (CV-875)
- 45 % Carretera N-340 este (Elche – Aspe)

Lo anterior se representa en los croquis nº 1 y 2:

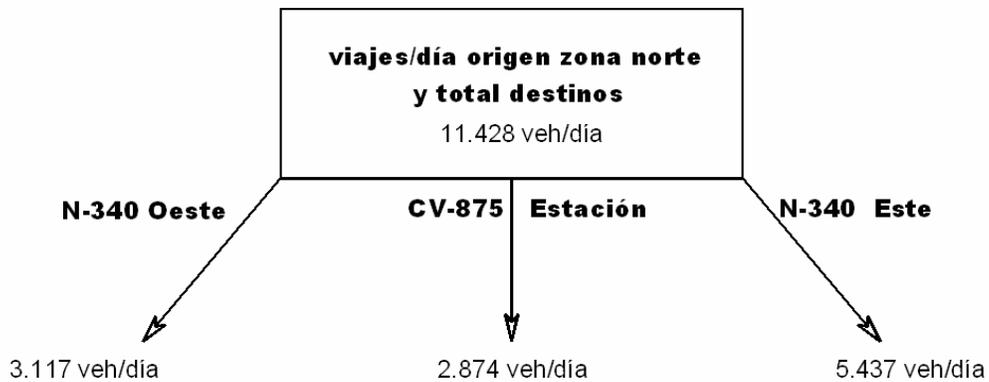


Croquis 1



croquis 2

y el total de destinos será el representado en el croquis nº 3:



croquis 3

Los viajes/día que origina la zona norte de la ciudad son, por tanto:

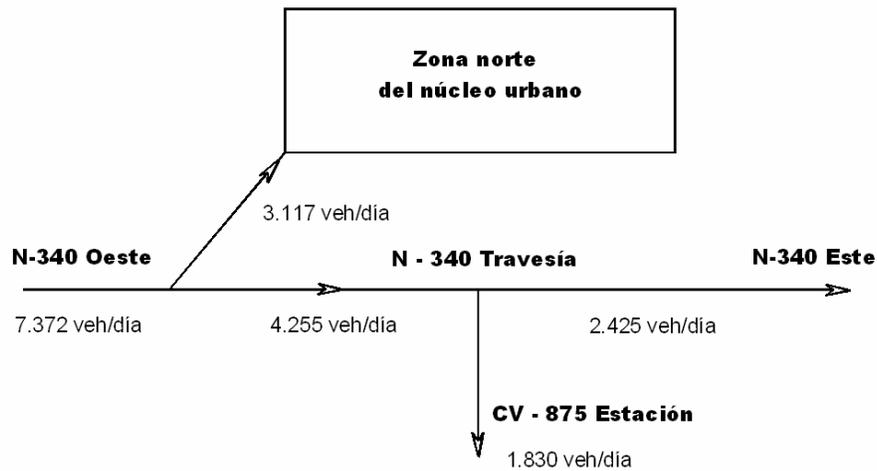
Hacia la CN – 340 oeste	3.117 viajes
Hacia la CV – 875 Estación	2.874 viajes
Hacia la N – 340 Este	<u>5.437 viajes</u>
Total viajes/día	11.428 viajes

Considerando que la zona norte de la ciudad será diariamente destino de los viajes que han tenido allí su origen, los viajes/día en las entrada a la ciudad se repartirán diariamente, según los aforos realizados de la siguiente manera:

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

Número de vehículos/día que acceden	7.371 vehículos
Número de vehículos/día que se dirigen a la zona norte de la ciudad	3.117 vehículos
Número de vehículos/día que usan la travesía	4.255 vehículos
Número de vehículos/día de la travesía que giran hacia la carretera de la Estación	1.830 vehículos
Número de vehículos/día que siguen por la travesía	2.425 vehículos

situación que se presenta a continuación en el croquis nº 4

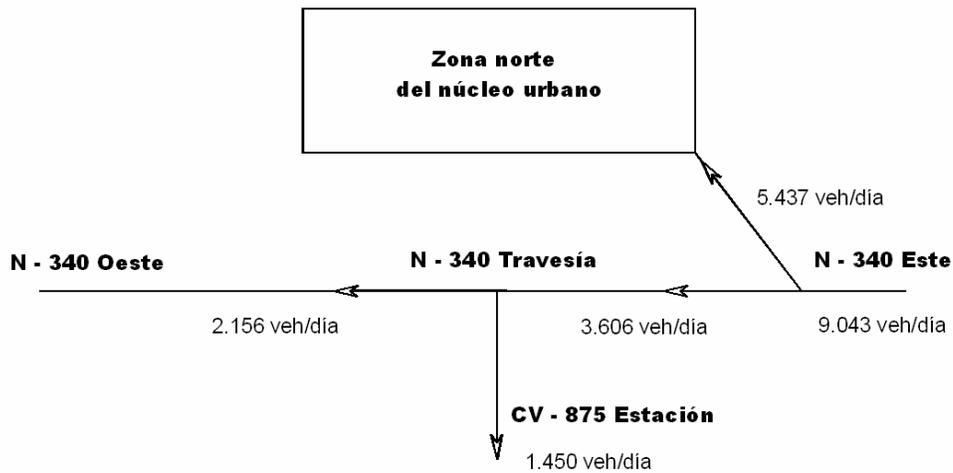


croquis 4

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

Número de vehículos/día que acceden	9.043 vehículos
Número de vehículos/día que se dirigen a la zona norte de la ciudad	5.437 vehículos
Número de vehículos/día que usan la travesía	3.606 vehículos
Número de vehículos/día de la travesía que giran hacia la carretera de la Estación	1.450 vehículos
Número de vehículos/día que siguen por la travesía	2.156 vehículos

situación que se presenta en el croquis nº 5

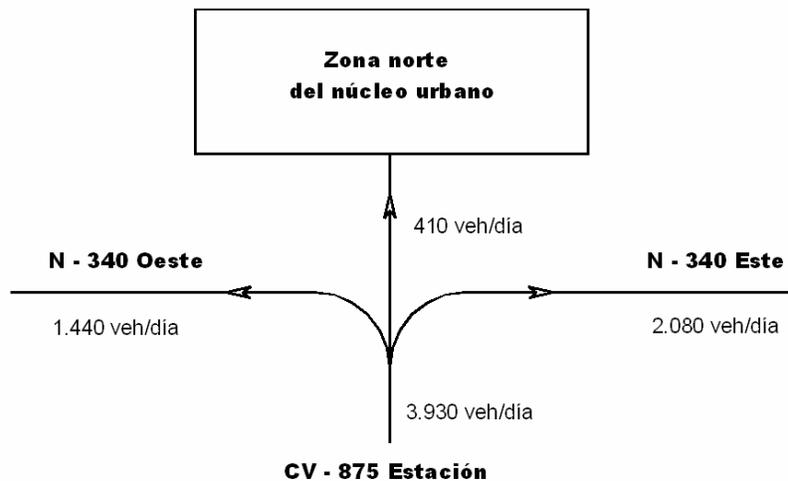


croquis 5

• **Acceso por la carretera CV – 875 (Estación)**

Número de vehículos/día que acceden	3.930 vehículos
Número de vehículos/día que se dirigen a la zona norte de la ciudad	410 vehículos
Número de vehículos/día que se dirigen hacia la N-340 Oeste	2.080 vehículos
Número de vehículos/día que se dirigen hacia la N-340 Este	1.440 vehículos

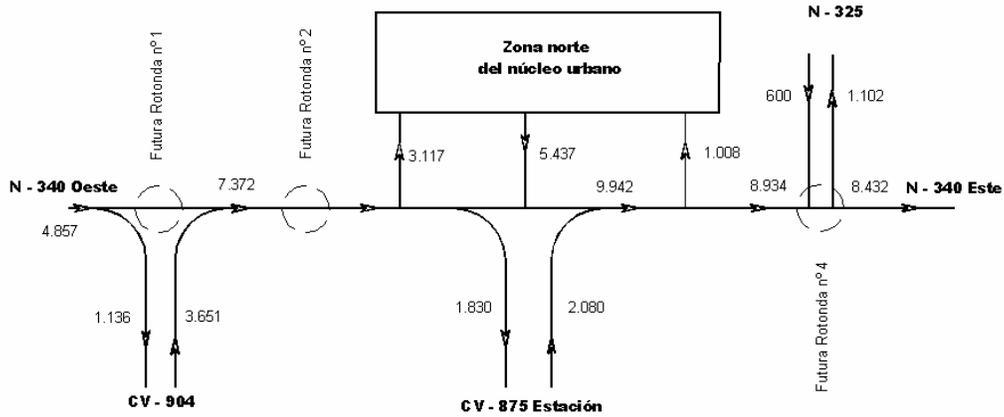
situación que se presenta en el croquis nº 6



croquis 6

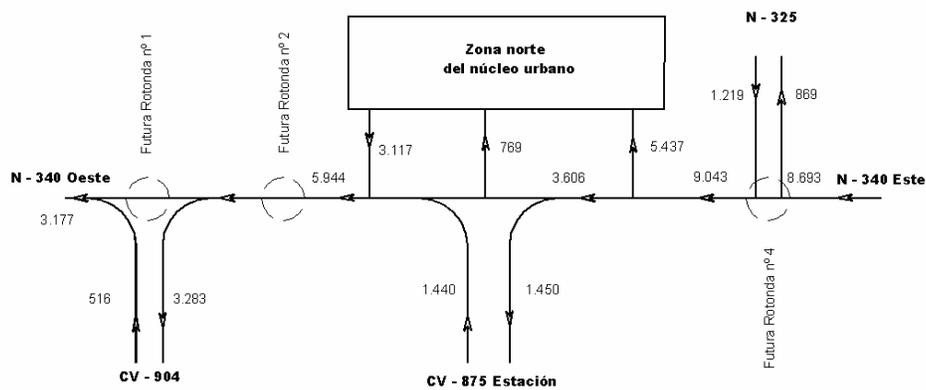
Agrupando los tres accesos, el tráfico en los tres tramos de la carretera N-340 (tramo Oeste, travesía urbana y este) sería en sentido Albaterra – Elche y en sentido Elche – Albaterra según los siguientes croquis 7 y 8:

Estimación del tráfico actual (IMD) en la carretera N-340 en sentido Albaterra - Elche



croquis 7

Estimación del tráfico actual (IMD) en la carretera N-340 en sentido Elche - Albaterra



croquis 8

**6.- PROGNOSIS DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO ACTUALES UTILIZANDO LA
NUEVA RONDA SUR DE CREVILLEN**

6.- PROGNOSIS DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO ACTUALES UTILIZANDO LA NUEVA RONDA SUR DE CREVILLEN

La futura Ronda Sur, como se ha descrito en el apartado 2.4 del presente estudio, 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).

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

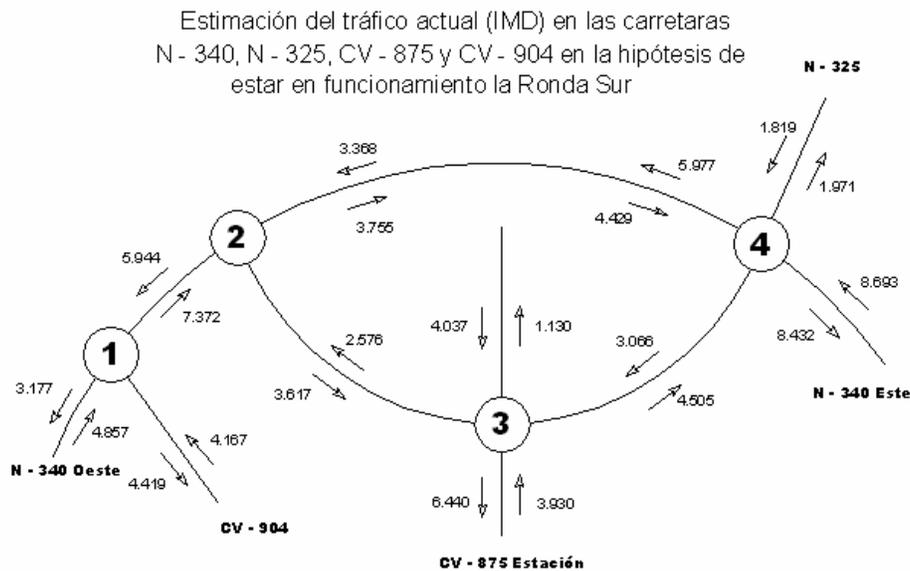
Número de vehículos/día que desde la zona norte se dirigen hacia la zona sur $T_S = 3.160$ veh/día

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

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

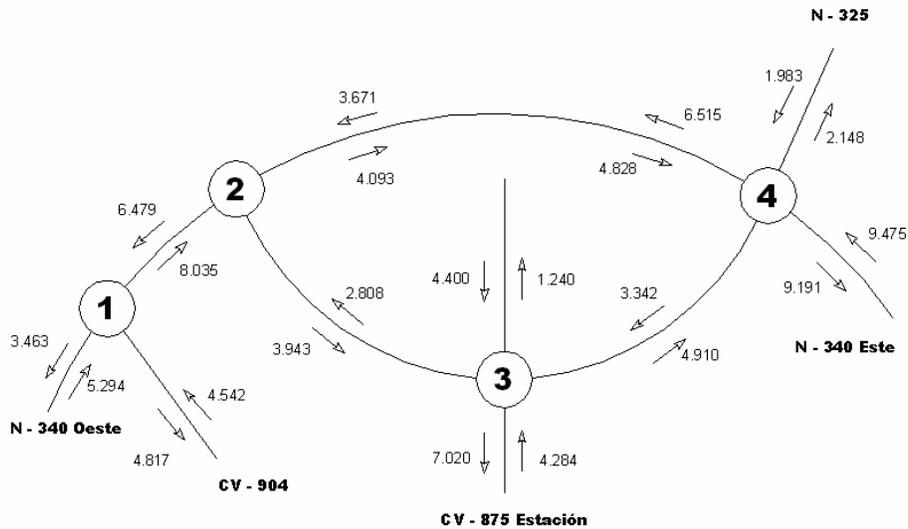
Con estas consideraciones, y en la hipótesis de que estuviera construida la Ronda Sur, el tráfico que circularía actualmente por los diferentes tramos de la N-340 a su paso por Crevillent sería el que se refleja en el siguiente croquis:



croquis 9

**7.- PROGNOSIS DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO CONSIDERANDO
DESARROLLADO EL SUELO URBANIZABLE ORDENADO
PORMENORIZADAMENTE TANTO URBANO COMO INDUSTRIAL, SEGÚN LA
PROPUESTA DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL**

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



croquis 10

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 1.3 del presente estudio, son los siguientes:

Suelo urbanizable residencial con ordenación pormenorizada

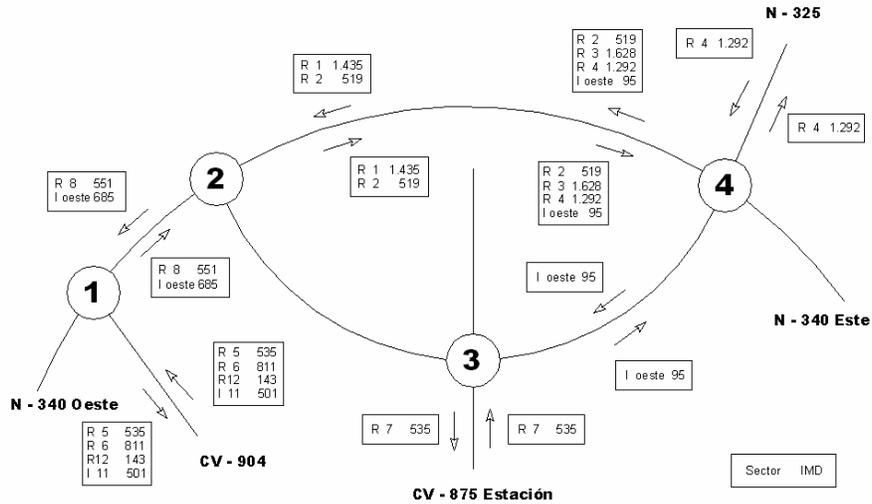
sector	Nº de viviendas	Hab/viv	Viajes/hab	Total viajes	Asignación
R1	724	3,05	1,3	2.870	100 % N-340 Oeste Travesía
R2	524	3,05	1,3	2.077	50 % N-340 Oeste Travesía 50 % N-340 Este Travesía
R3	821	3,05	1,3	3.256	100 % N-340 Este Travesía
R4	1.304	3,05	1,3	5.170	50 % N-325 50 % N-340 Este Travesía
R5	270	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

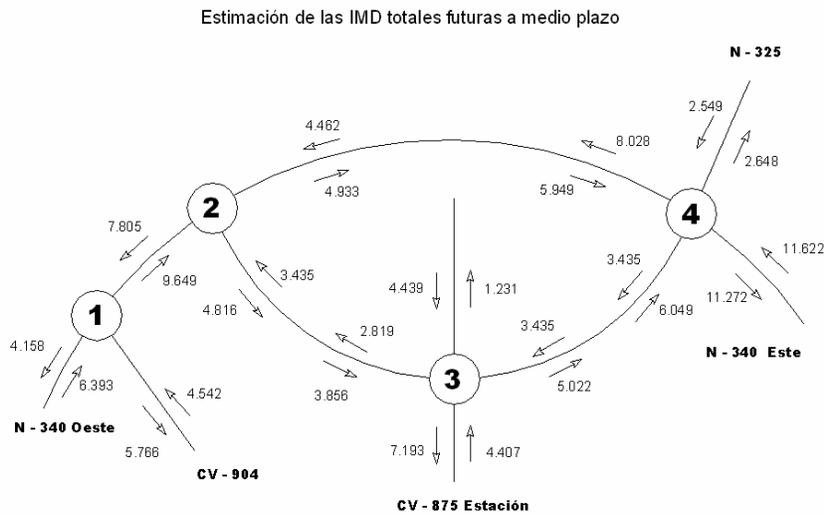
Las IMD futuras a medio plazo debidas al desarrollo urbanístico del suelo y sus puntos de asignación serán las reflejadas en el croquis nº 11.

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



croquis 11

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 repartiéndolo 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 12:



croquis 12

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	<hr/> 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	<hr/> 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	<hr/> 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 %.

8.- PROGNOSIS DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO CONSIDERANDO DESARROLLADO EL SUELO URBANIZABLE SIN ORDENAR PORMENORIZADAMENTE TANTO RESIDENCIAL COMO INDUSTRIAL Y DE EQUIPAMIENTOS, SEGÚN LA PROPUESTA DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

8.-PROGNOSIS DE LOS FLUJOS DE TRÁFICO CONSIDERANDO DESARROLLADO EL SUELO URBANIZABLE SIN ORDENAR PORMENORIZADAMENTE TANTO RESIDENCIAL COMO INDUSTRIAL Y DE EQUIPAMIENTOS, SEGÚN LA PROPUESTA DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

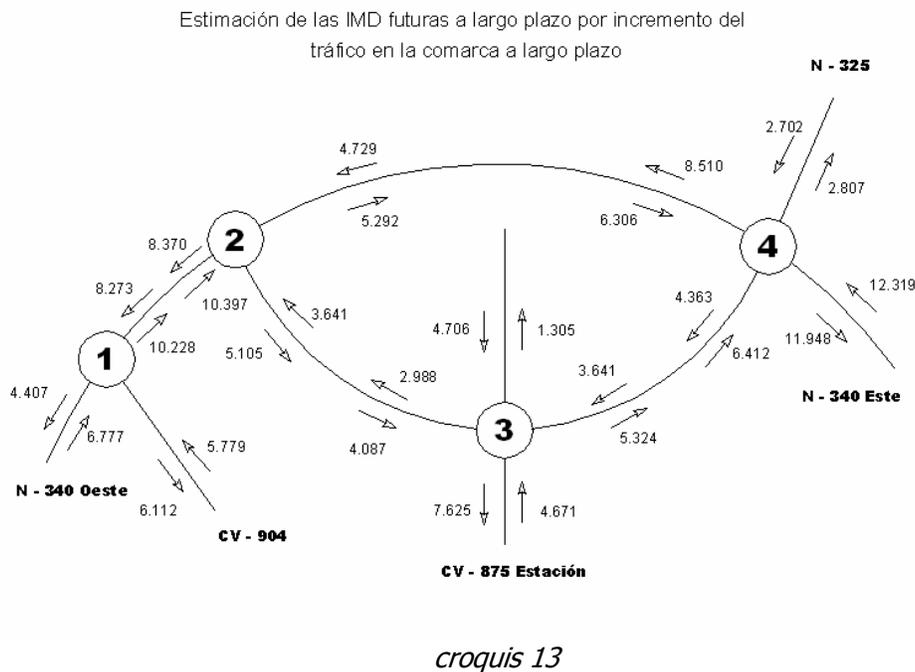
El aumento de las IMD en las carreteras N-340, N-325, CV-875 y CV-904 en el futuro a largo plazo en Crevillent, cuando esté totalmente desarrollado el suelo que la actual Revisión del Plan General califica como urbanizable sin ordenación pormenorizada, considerando el largo plazo a 28 años, según se ha calculado en el apartado 4 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 Albatera) 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 13:



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 1.4 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

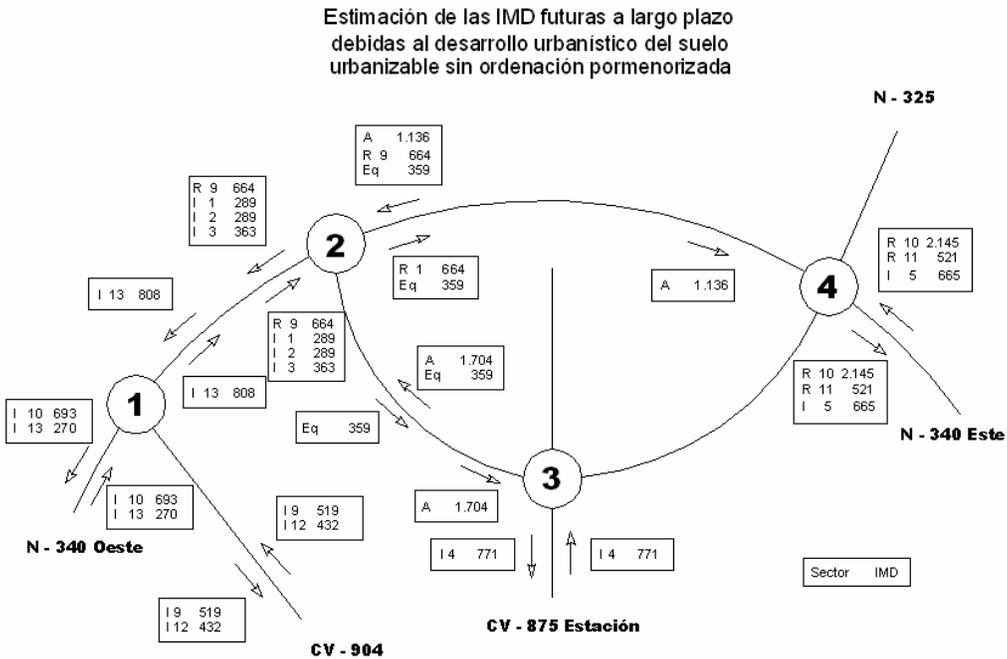
Suelo urbanizable industrial sin ordenación pormenorizada

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

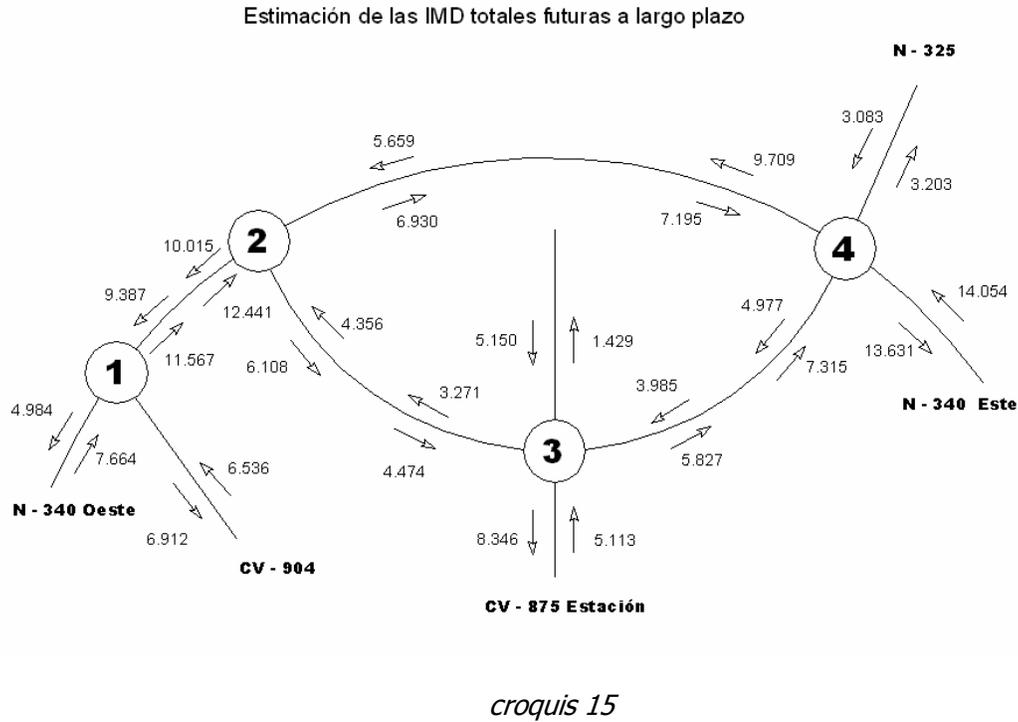
sector	M2 techo	Viviendas equip.	Nº de personas	Viajes pers/día	Total viajes	Asignación
Las Palmeras	36.243	362	1.104	1,3	1.435	50 % N-340 Oeste Travesía
						40 % N-340 Ronda Sur entre R2 y R4

Las IMD futura debidas al desarrollo urbanístico a largo plazo y sus puntos de asignación se representan en el croquis nº 14:



croquis 14

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.



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	<hr/> 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	<hr/> 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	<hr/> 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 %.

**9.- CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO DE LA RED VIARIA CON LOS
FLUJOS DE TRÁFICO RESULTANTES DEL DESARROLLO DE LA REVISIÓN
DEL PLAN GENERAL**

9.-CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO DE LA RED VIARIA CON LOS FLUJOS DE TRÁFICO RESULTANTES DEL DESARROLLO DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

Vamos a estudiar el funcionamiento de la red viaria, tanto con el tráfico actual, como con el estimado a medio y largo plazo en la hipótesis de que la misma se amplíe con la construcción de la Ronda Sur y de que se desdoblén las carreteras actuales de un solo sentido de circulación, resultando las siguientes situaciones:

	Red viaria	Tráfico
1ª	Actual	Actual
2ª	N-340 (Este) ampliada a cuatro carriles hasta la N-325 Ronda Sur en funcionamiento N-340 (Travesía) ampliada a cuatro carriles hasta la rotonda nº 2	Actual
3ª	N-340 (Este) ampliada a cuatro carriles hasta la N-325 Ronda Sur en funcionamiento N-340 (Travesía) ampliada a cuatro carriles hasta la rotonda nº 2	Medio plazo
4ª	Ampliación de la red viaria según previsiones de la Revisión del Plan General	Medio plazo
5ª	Ampliación de la red viaria según previsiones de la Revisión del Plan General	Largo plazo

La capacidad de la red viaria se va a estudiar considerando el viario como arterias urbanas.

La densidad de tráfico (D) en vehículos por kilómetro, debe de ser según el Manual de Capacidad de Carreteras, para cada nivel de servicio:

Nivel A	$D_N < 7,5$ veh./km.
Nivel B	$D_N < 12,4$ veh./km.
Nivel C	$D_N < 17,4$ veh./km.
Nivel D	$D_N < 21,1$ veh./km.
Nivel E	$D_N < 28,0$ veh./km.

La intensidad equivalente en vehículos ligeros es:

$$I = D_N \cdot V_L$$

I = Intensidad equivalente en vehículos ligeros por hora y carril

D_N = Densidad de tráfico en vehículos/kilómetro para cada nivel de servicio

V_L = Velocidad libre de recorrido en km/h.

La velocidad libre de recorrido (V_L) se calcula mediante la expresión:

$$V_L = V_{Li} - F_M - F_C - F_{DC} - F_{DA}$$

en la que

V_L = velocidad libre real de la vía en km/h.

V_{Li} = velocidad libre en condiciones ideales en km/h.

F_M = Factor de corrección por el tipo de mediana

F_C = Factor de corrección por la anchura del carril

F_{DL} = Factor de ajuste por despeje lateral

F_{DA} = Factor de corrección por el número de puntos de acceso al tramo

El valor de la velocidad libre de la vía en condiciones ideales la determinamos partiendo del límite legal de velocidad.

$$60 < V < 70 \text{ por lo que } V_{Li} = V + 11 \text{ km/h.}$$

luego

$$V_{Li} = 60 + 11 = 71 \text{ km/h}$$

De acuerdo con el Manual de Capacidad de Carreteras los coeficientes anteriores serán:

- Para vías con un carril por sentido de circulación:

F_M	Calzada única	$F_M = 2,60 \text{ km/h.}$
F_A	Ancho de carril 3,30 m.	$F_A = 3,06 \text{ km/h.}$
F_{DL}	Despeje lateral 1,20 m.	$F_{DL} = 2,90 \text{ km/h.}$
F_{PA}	Puntos de acceso 6,2 p/km.	$F_{PA} = 4,02 \text{ km/h.}$

- Para vías con dos carriles por sentido de circulación:

F_M	Calzadas separadas	$F_M = 0,00$ km/h.
F_A	Ancho de carril 3,30 m.	$F_A = 3,06$ km/h.
F_{DL}	Despeje lateral 2,40 m.	$F_{DL} = 1,45$ km/h.
F_{PA}	Puntos de acceso 6,2 p/km.	$F_{PA} = 4,02$ km/h.

Con estos coeficientes la velocidad libre real de las vías en km/h. será:

Vías con un carril por sentido de circulación:

$$V_L = 71 - 2,60 - 3,06 - 2,90 - 4,02 = 58,42 \text{ km/h.}$$

Vías con dos carriles por sentido de circulación:

$$V_L = 71 - 3,06 - 1,45 - 4,02 = 62,47 \text{ km/h.}$$

Las intensidades máximas de servicio, en vehículos ligeros por hora y carril serán, para cada nivel de servicio:

$$I_N = D_N \cdot V_L$$

resultando:

Nivel	Intensidad de servicio $v_L/h.c.$	
	Vías 1 carril por sentido	Vías 2 carriles por sentido
A	438	468
B	724	775
C	1.016	1.087
D	1.233	1.318
E	1.636	1.749

Las intensidades reales en vehículos ligeros por hora y carril en cada tramo y sentido se define como:

$$I_R = \frac{IMD \cdot K}{N \cdot FHP \cdot f_P}$$

en la que

IMD = intensidad media diaria en cada tramo y sentido

K = porcentaje de la IMD en la hora de proyecto

N = número de carriles

FHP = factor de hora punta

F_p = factor de corrección de vehículos pesados

Las IMD serán las estimadas a medio y largo plazo para tramo y sentido

K = 0,10 por vías semiurbanas industriales

N = 1 ó 2 (número de carriles)

FHP = 0,93

$$f_p = \frac{1}{1 + P_C (E_C - 1)}$$

Se han considerado tan solo camiones, no se han considerado vehículos de recreo

P_C = 6,9 % (% de vehículos pesados)

E_C = 1,5 (equivalente en vehículos ligeros)

$$f_p = \frac{1}{1 + 0,069(1,5 - 1)} = 0,97$$

Resulta por tanto que, la intensidad en vehículos ligeros por hora y carril en cada tramo y sentido será:

$$I = \frac{IMD \cdot 0,10}{N \cdot 0,93 \cdot 0,97}$$

con lo que:

	Vías con 1 carril de circulación nº 1	Vías con 2 carriles de circulación nº 2
Intensidad real V_L/h.c.	0,110 I.M.D.	0,055 I.M.D.

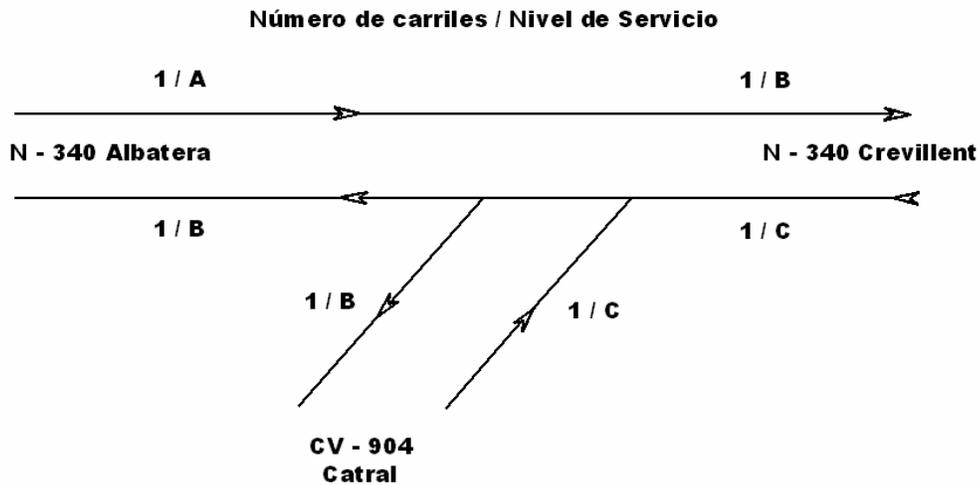
9.1.- Niveles de Servicio con el tráfico actual en la red viaria actual

De acuerdo con lo anterior y con el tráfico actual calculado en el punto 4 del informe, en los tramos y sentidos de la actual red viaria, los niveles de servicio serán:

Carretera N-340 Oeste

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
N-340	Albatera	CV904 - Albatera	1	3.177	349	A
N-340	Crevillent	Albatera - CV904	1	4.857	534	B
CV-904	Catral	N340 - Catral	1	4.419	486	B
CV-904	Crevillent	Catral - N340	1	4.167	458	B
N-340	Crevillent	CV904 - Crevillent	1	7.372	810	C
N-340	Albatera	Crevillent - CV904	1	5.944	654	B

En el croquis nº 16 se reflejan el número de carriles considerado en cada tramo y el nivel de servicio.

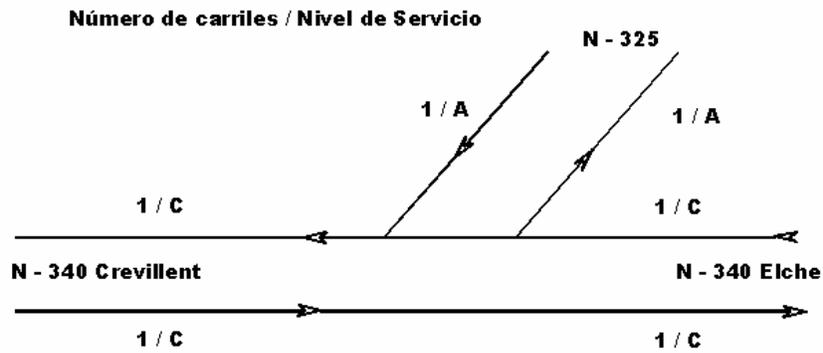


Croquis nº 16

Carretera N-340 Este

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
N-325	Aspe	N340 - Aspe	1	1.971	217	A
N-325	Crevillent	Aspe - N340	1	1.819	211	A
N-340	Crevillent	N325 - Crevillent	1	9.043	995	C
N-340	Elche	Crevillent - N325	1	8.943	984	C
N-340	Elche	N325 - Elche	1	8.432	928	C
N-340	Crevillent	Elche – N325	1	8.693	956	C

En el croquis nº 17 se reflejan el número de carriles considerado en cada tramo y el nivel de servicio



Croquis nº 17

9.2.- Niveles de servicio con el tráfico actual y Ronda Sur en funcionamiento

Se considera que en esta situación se han ejecutado y puesto en servicio las siguientes ampliaciones de la red viaria:

- La N-340 se ha ampliado a cuatro carriles desde Elche hasta la intersección con la N-325, en donde se construye la rotonda nº 4. Esta ampliación está en ejecución en estas fechas.
- Se ha construido la Ronda Sur, según previsión de la Revisión del Plan general, o sea con dos carriles por sentido e intersecciones con la N-340, y CV-875 por las rotondas nº 2 y 3.

Esta nueva Ronda cuenta con proyecto aprobado por el Ayuntamiento de Crevillent y con consignación presupuestaria en el presupuesto de la Consellería de Infraestructuras y Transportes para el año 2007 en el Programa 503.10 Infraestructuras de Carreteras del Centro Gestor 01 de la D.G. de Obras Públicas.

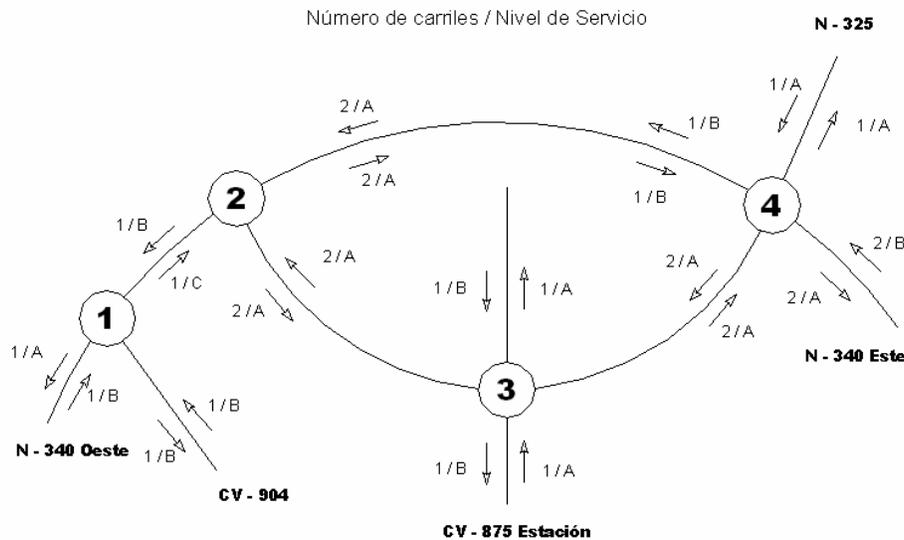
- El tramo de la travesía de la N-340 entre las rotondas nº 2 y la Rambla de Castellar se ha ampliado a dos carriles por sentido. Este proyecto se encuentra adjudicado y las obras comenzarán en los próximos meses.

Considerando el tráfico actual, los niveles de servicio serán, de acuerdo con la IMD calculada en el punto 6 del informe:

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
N-340 Oeste	Albatera	CV904 - Albatera	1	3.177	349	A
N-340 Oeste	Crevillent	Albatera - CV904	1	4.857	534	B
CV-904	Catral	N340 - Catral	1	4.419	486	B
CV-904	Crevillent	Catral - N340	1	4.167	458	B
N-340 Oeste	Crevillent	CV904 - Crevillent	1	7.372	810	C
N-340 Oeste	Albatera	Crevillent - CV904	1	5.944	654	B
Ronda Sur	Este	Rotonda 2 - Rotonda 3	2	3.617	199	A
Ronda Sur	Oeste	Rotonda 3 - Rotonda 2	2	2.576	142	A
N-340 Travesía	Crevillent	Rotonda 2 - Crevillent	2	3.755	207	A
N-340 Travesía	Albatera	Crevillent - Rotonda 2	2	3.368	185	A
CV-875	Estación	Crevillent - Rotonda 3	1	4.037	444	B

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
CV-875	Estación	Rotonda 3 - Estación	1	6.440	708	B
CV-875	Crevillent	Estación - Rotonda 3	1	3.930	432	A
CV-875	Crevillent	Rotonda 3 - Crevillent	1	1.130	124	A
Ronda Sur	Este	Rotonda 3 - Rotonda 4	2	4.505	248	A
Ronda Sur	Oeste	Rotonda 4 - Rotonda 3	2	3.066	169	A
N-325	Aspe	N340 - Aspe	1	1.971	217	A
N-325	Crevillent	Aspe - N340	1	1.819	211	A
N-340 Este	Crevillent	N325 - Crevillent	1	5.977	657	B
N-340 Este	Elche	Crevillent - N325	1	4.429	487	B
N-340 Este	Elche	N325 - Elche	2	8.432	464	A
N-340 Este	Crevillent	Elche - N325	2	8.693	478	B

En el croquis nº 18 se reflejan el número de carriles considerados para cada tramo de la red viaria y el nivel de servicio que ofrecería en esa hipótesis de tráfico.



croquis nº 18

9.3.- Niveles de Servicio con el tráfico estimado a medio plazo y la Ronda Sur en funcionamiento

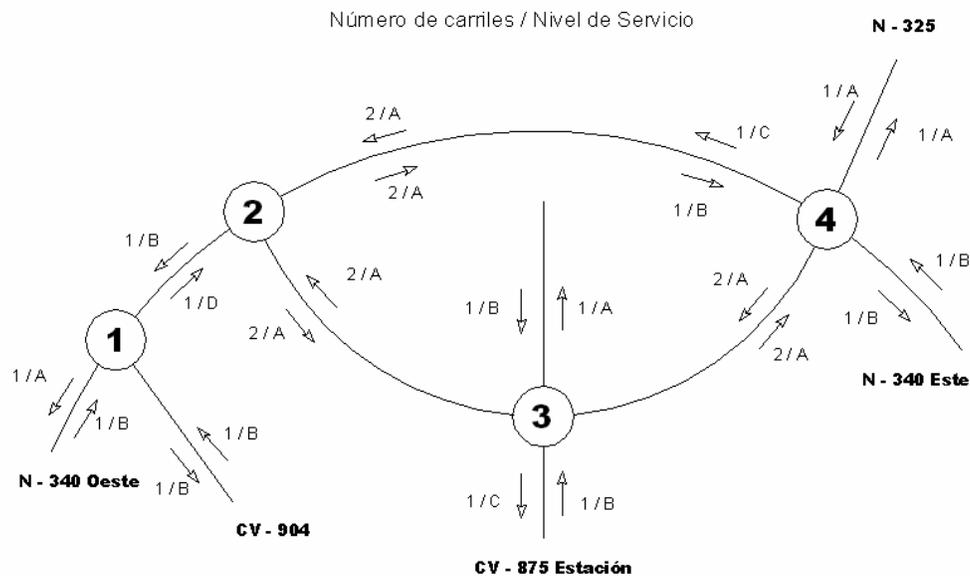
Se considera que en esta situación el viario se ha desarrollado y puesto en servicio según lo descrito en el apartado anterior, pero que el tráfico que circula sea el calculado a medio plazo según el apartado 7 del informe.

Los niveles de servicio serán:

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
N-340 Oeste	Albatera	CV904 - Albatera	1	4.158	457	B
N-340 Oeste	Crevillent	Albatera - CV904	1	6.393	703	B
CV-904	Catral	N340 - Catral	1	5.766	634	B
CV-904	Crevillent	Catral - N340	1	4.542	500	B
N-340 Oeste	Crevillent	CV904 - Crevillent	1	9.649	1.061	D
N-340 Oeste	Albatera	Crevillent - CV904	1	7.805	859	C
Ronda Sur	Este	Rotonda 2 - Rotonda 3	2	4.816	265	A
Ronda Sur	Oeste	Rotonda 3 - Rotonda 2	2	3.435	189	A
N-340 Travesía	Crevillent	Rotonda 2 - Crevillent	2	4.933	271	A
N-340 Travesía	Albatera	Crevillent - Rotonda 2	2	4.462	245	A
CV-875	Estación	Crevillent - Rotonda 3	1	4.439	488	B
CV-875	Estación	Rotonda 3 - Estación	1	7.193	791	C
CV-875	Crevillent	Estación - Rotonda 3	1	4.407	485	B
CV-875	Crevillent	Rotonda 3 - Crevillent	1	1.231	135	A
Ronda Sur	Este	Rotonda 3 - Rotonda 4	2	5.022	276	A
Ronda Sur	Oeste	Rotonda 4 - Rotonda 3	2	6.049	333	A
N-325	Aspe	N340 - Aspe	1	2.648	291	A
N-325	Crevillent	Aspe - N340	1	2.549	280	A
N-340 Este	Crevillent	N325 - Crevillent	1	8.028	883	C
N-340 Este	Elche	Crevillent - N325	1	5.949	654	B
N-340 Este	Elche	N325 - Elche	2	11.272	620	B

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
N-340 Este	Crevillent	Elche - N325	2	11.622	639	B

En el croquis nº 19 se reflejan el número de carriles considerado para cada tramo de la red viaria y el nivel de servicio que ofrecería a medio plazo.



croquis nº 19

9.4.- Niveles de Servicio para el tráfico estimado a medio plazo y la red viaria desarrollada según las previsiones de la Revisión del Plan General

Se considera es esta situación que se han ejecutado y puesto en servicio las siguientes ampliaciones de la red viaria.

- Las carreteras N-340 – Oeste y la CV-904 se han ampliado a cuatro carriles en las entradas / salidas a la rotonda nº 1, que también se supone construida, así como ampliada a cuatro carriles la carretera N-340 entre la rotonda anterior y la rotonda nº 2.

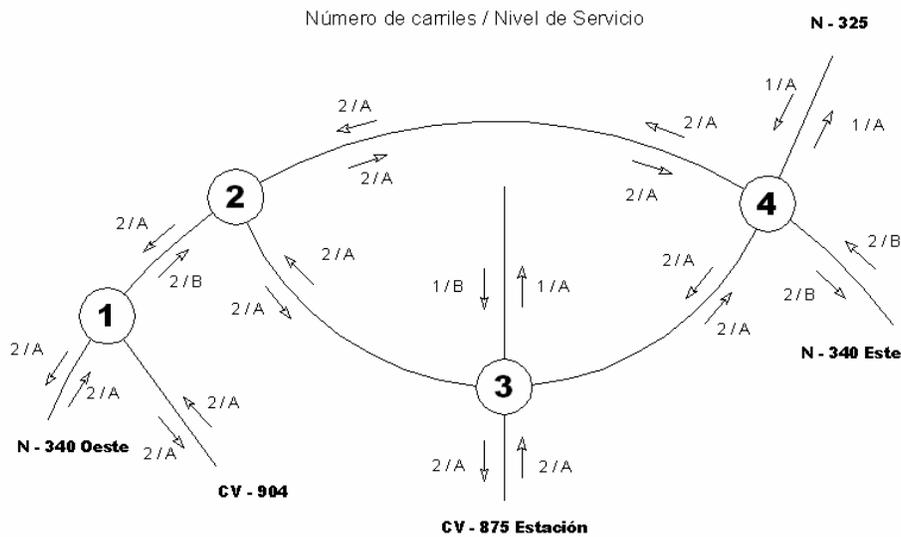
- La carretera N-340 – Este se considera ampliada a cuatro carriles desde la rotonda nº 4 hasta el puesto de la Cruz Roja, en donde ya dispone en la actualidad de cuatro carriles.
- La carretera CV-875 se considera ampliada a cuatro carriles desde la Rotonda nº 3 hasta la Estación, manteniéndose con dos carriles desde aquella hasta el centro urbano.

Considerando el tráfico a medio plazo, según el apartado 7 del informe, los niveles de servicio para la red viaria ampliada según la propuesta de la Revisión del Plan General, serán:

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
N-340 Oeste	Albatera	CV904 - Albatera	2	4.158	229	A
N-340 Oeste	Crevillent	Albatera - CV904	2	6.393	352	A
CV-904	Catral	N340 - Catral	2	5.766	317	A
CV-904	Crevillent	Catral - N340	2	4.542	250	A
N-340 Oeste	Crevillent	CV904 - Crevillent	2	9.649	531	B
N-340 Oeste	Albatera	Crevillent - CV904	2	7.805	429	A
Ronda Sur	Este	Rotonda 2 - Rotonda 3	2	4.816	265	A
Ronda Sur	Oeste	Rotonda 3 - Rotonda 2	2	3.435	189	A
N-340 Travesía	Crevillent	Rotonda 2 - Crevillent	2	4.933	271	A
N-340 Travesía	Albatera	Crevillent - Rotonda 2	2	4.462	245	A
CV-875	Estación	Crevillent - Rotonda 3	1	4.439	488	B
CV-875	Estación	Rotonda 3 - Estación	2	7.193	395	A
CV-875	Crevillent	Estación - Rotonda 3	2	4.407	242	A
CV-875	Crevillent	Rotonda 3 - Crevillent	1	1.231	134	A
Ronda Sur	Este	Rotonda 3 - Rotonda 4	2	5.022	276	A
Ronda Sur	Oeste	Rotonda 4 - Rotonda 3	2	6.049	333	A
N-325	Aspe	N340 - Aspe	1	2.648	291	A
N-325	Crevillent	Aspe - N340	1	2.549	280	A

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
N-340 Este	Crevillent	N325 - Crevillent	2	8.028	441	A
N-340 Este	Elche	Crevillent - N325	2	5.949	327	A
N-340 Este	Elche	N325 - Elche	2	11.272	620	B
N-340 Este	Crevillent	Elche - N325	2	11.622	639	B

En el croquis nº 20 se refleja el número de carriles considerado para cada tramo de viario y el nivel de servicio que ofrecería para el tráfico considerado a medio plazo.



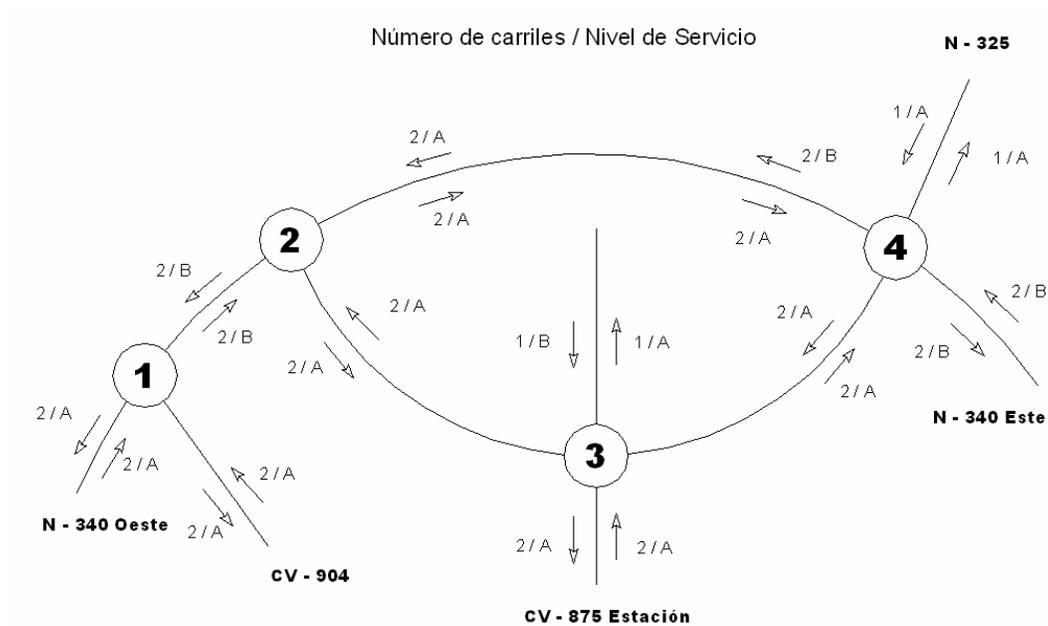
9.5.- Niveles de Servicio para el tráfico estimado a largo plazo y la red viaria desarrollada según las previsiones de la Revisión del Plan General

Se estudian en este apartado los niveles de servicio para el tráfico a largo plazo estimado en el punto 8 del informe y con el viario totalmente desarrollado según las previsiones de la Revisión del Plan General descrita en el punto anterior.

Los niveles de Servicio serán:

Carretera	Sentido	Tramo	Nº de carriles	IMD	I	Nivel
N-340	Albatera	CV904 - Albatera	2	4.984	274	A
N-340	Crevillent	Albatera - CV904	2	7.664	421	A
CV-904	Catral	N340 - Catral	2	6.912	380	A
CV-904	Crevillent	Catral - N340	2	6.536	359	A
N-340 Oeste	Crevillent	CV904 - Crevillent	2	12.441	648	B
N-340 Oeste	Albatera	Crevillent - CV904	2	10.015	551	B
Ronda Sur	Este	Rotonda 2 - Rotonda 3	2	6.108	334	A
Ronda Sur	Oeste	Rotonda 3 - Rotonda 2	2	4.356	240	A
N-340 Travesía	Crevillent	Rotonda 2 - Crevillent	2	6.930	381	A
N-340 Travesía	Albatera	Crevillent - Rotonda 2	2	5.659	311	A
CV-875	Estación	Crevillent - Rotonda 3	1	5.150	566	B
CV-875	Estación	Rotonda 3 - Estación	2	8.346	459	A
CV-875	Crevillent	Estación - Rotonda 3	2	5.113	282	A
CV-875	Crevillent	Rotonda 3 - Crevillent	1	1.429	158	A
Ronda Sur	Este	Rotonda 3 - Rotonda 4	2	7.315	402	A
Ronda Sur	Oeste	Rotonda 4 - Rotonda 3	2	4.977	273	A
N-325	Aspe	N340 - Aspe	1	3.203	352	A
N-325	Crevillent	Aspe - N340	1	3.083	339	A
N-340 Este	Crevillent	N325 - Crevillent	2	9.709	534	B
N-340 Este	Elche	Crevillent - N325	2	7.195	395	A
N-340 Este	Elche	N325 - Elche	2	13.631	750	B
N-340 Este	Crevillent	Elche - N325	2	14.054	772	B

En el croquis nº 21 se reflejan el número de carriles considerado en cada tramo del viario y el nivel de servicio que ofrecería para el tráfico considerado a largo plazo.



9.6.- Funcionamiento de las rotondas a medio plazo

Considerando el viario desarrollado según lo descrito en el apartado 9.4, o sea entradas a las rotondas con vías de dos carriles por sentido de circulación y con las intensidades horarias definidas anteriormente se ha analizado el comportamiento de cada rotonda desde el punto de vista de su capacidad, haciendo para ello uso del programa Girabase versión 4.0 del CERTU, con los resultados que se indican en el Anejo 3.

Del análisis de dichos resultados podemos destacar que el medio plazo (hasta el año 2023) no se van a producir retenciones dignas de consideración, con tiempos de espera medios de 1 segundo y longitudes de retención equivalentes, como máximo, a 3 vehículos.

Al final del periodo del medio plazo nos encontraremos con unos márgenes o Reservas de Capacidad, longitudes de espera y tiempos de espera en cada rotonda que alcanzan los siguientes valores:

Medio Plazo (año 2023)	Tiempo medio de espera (seg)		Longitud max. de almacenamiento (veh.)		Reserva de Capacidad (%)	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
R-1	0	1	2	3	57	65
R-2	0	1	2	2	65	80
R-3	0	1	2	2	73	85
R-4	0	1	2	3	50	80

De acuerdo con el TRB, Manual de Capacidad 2000, el Nivel de Servicio en intersecciones guarda una relación directa con la demora media en la forma en que se aprecia en el siguiente cuadro:

<i>Nivel de servicio</i>	<i>Demora media (s)</i>
A	0 - 10
B	>10 - 15
C	>15 - 25
D	>25 - 35
E	>35 - 60
F	>60

Por lo tanto, de acuerdo con el Manual de Capacidad y habida cuenta de que la demora media es inferior a 1 segundo, podemos afirmar que a medio plazo los niveles de servicio de todas las rotondas se mantienen en el nivel A.

Como conclusión de estos cálculos de capacidad podemos reseñar que todas las rotondas están muy lejos de agotar su capacidad, no produciéndose demoras dignas de consideración en el periodo que abarca hasta el final del medio plazo (2023).

9.7.- Funcionamiento de las rotondas a largo plazo

Con viario desarrollado según lo descrito en el apartado 9.4 anterior, es decir, entradas y salidas a las rotondas con vías de dos carriles por sentido de circulación y con las intensidades horarias definidas anteriormente, se ha analizado el comportamiento de cada rotonda desde el punto de vista de su capacidad, haciendo para ello uso del programa Girabase versión 4.0 del CERTU, con los resultados que se indican en el Anejo 3.

Del análisis de dichos resultados podemos destacar que el largo plazo (hasta el año 2034) no se van a producir retenciones dignas de consideración, con tiempos de espera de 2 segundos y longitudes de retención equivalentes, como máximo, a 4 vehículos.

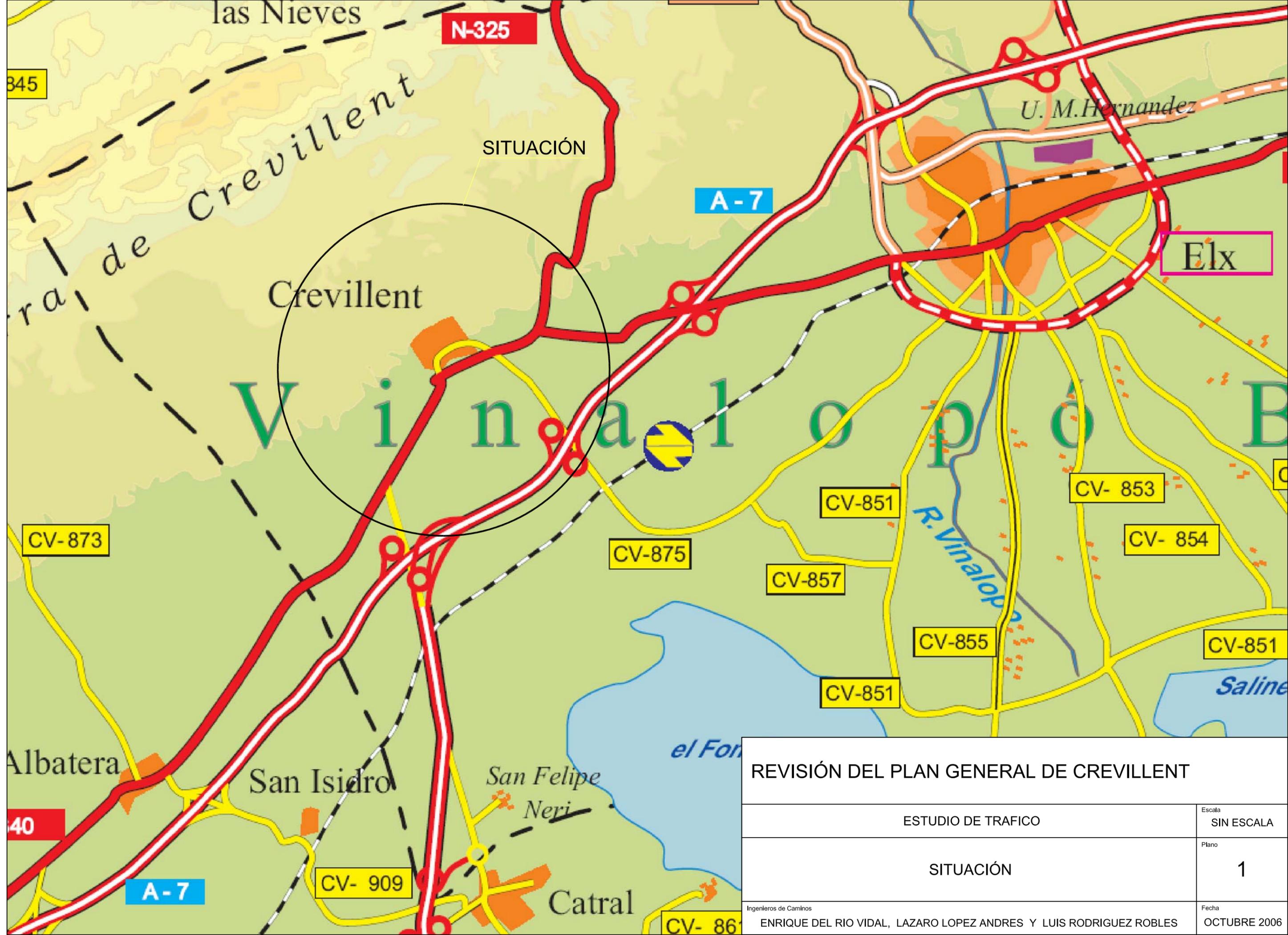
Al final del periodo del largo plazo nos encontramos con unos márgenes o Reservas de Capacidad, longitudes de espera y tiempos de espera en cada rotonda que alcanza los siguientes valores:

Largo Plazo (año 2034)	Tiempo medio de espera (seg)		Longitud max. de almacenamiento (veh.)		Reserva de Capacidad (%)	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
R-1	0	2	2	3	43	57
R-2	0	2	2	3	54	69
R-3	0	1	2	3	66	81
R-4	1	2	3	4	37	71

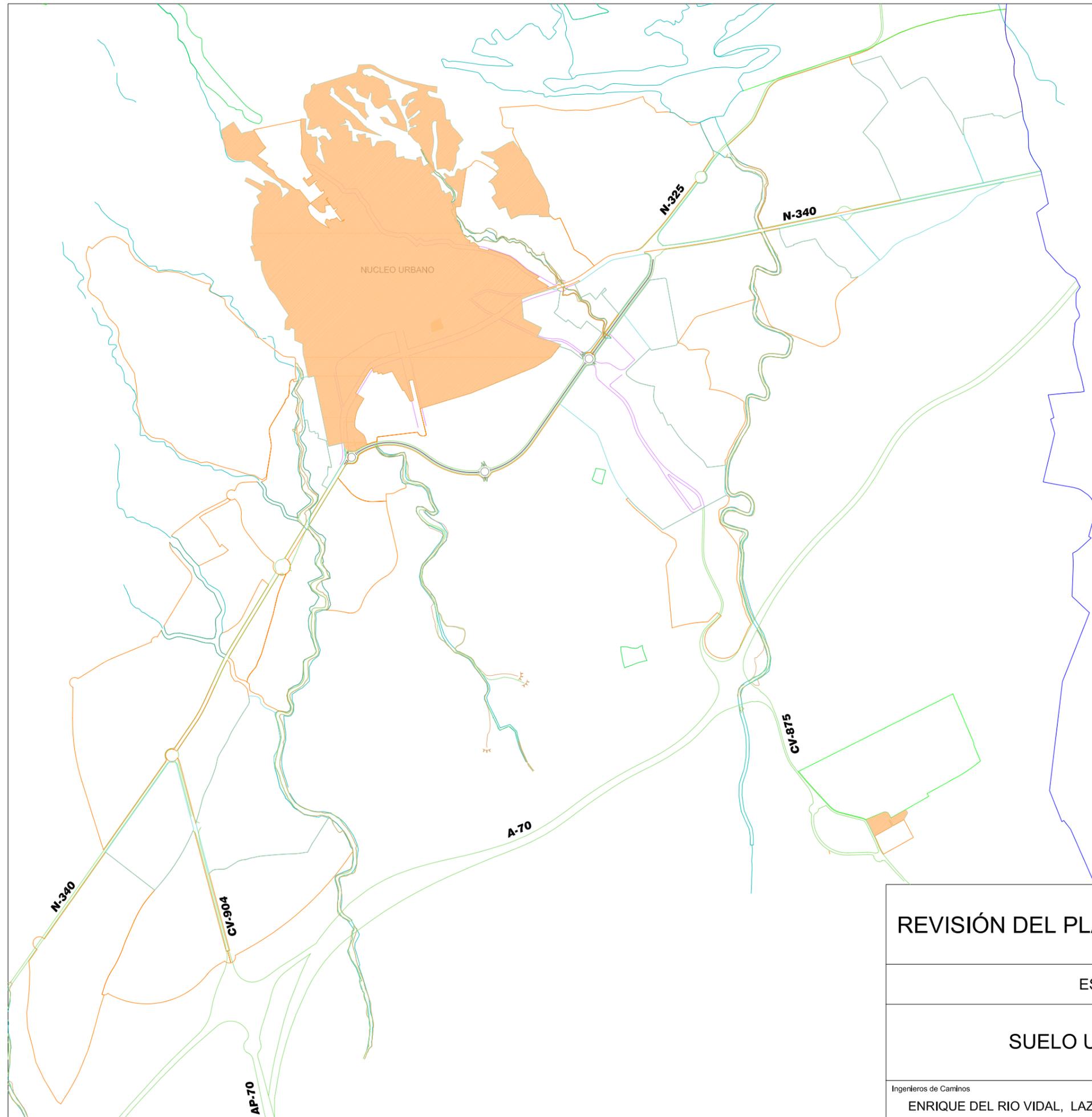
De acuerdo con el Manual de Capacidad y habida cuenta de que la demora media es en todo caso inferior a los 3 segundos, podemos afirmar que a largo plazo los niveles de servicio de todas las rotondas se mantienen en el nivel A.

Como conclusión de estos cálculos de capacidad, podemos reseñar que todas las rotondas están muy lejos de agotar su capacidad, no produciéndose demoras dignas de consideración en el periodo que abarca hasta el final del largo plazo (2034).

PLANOS

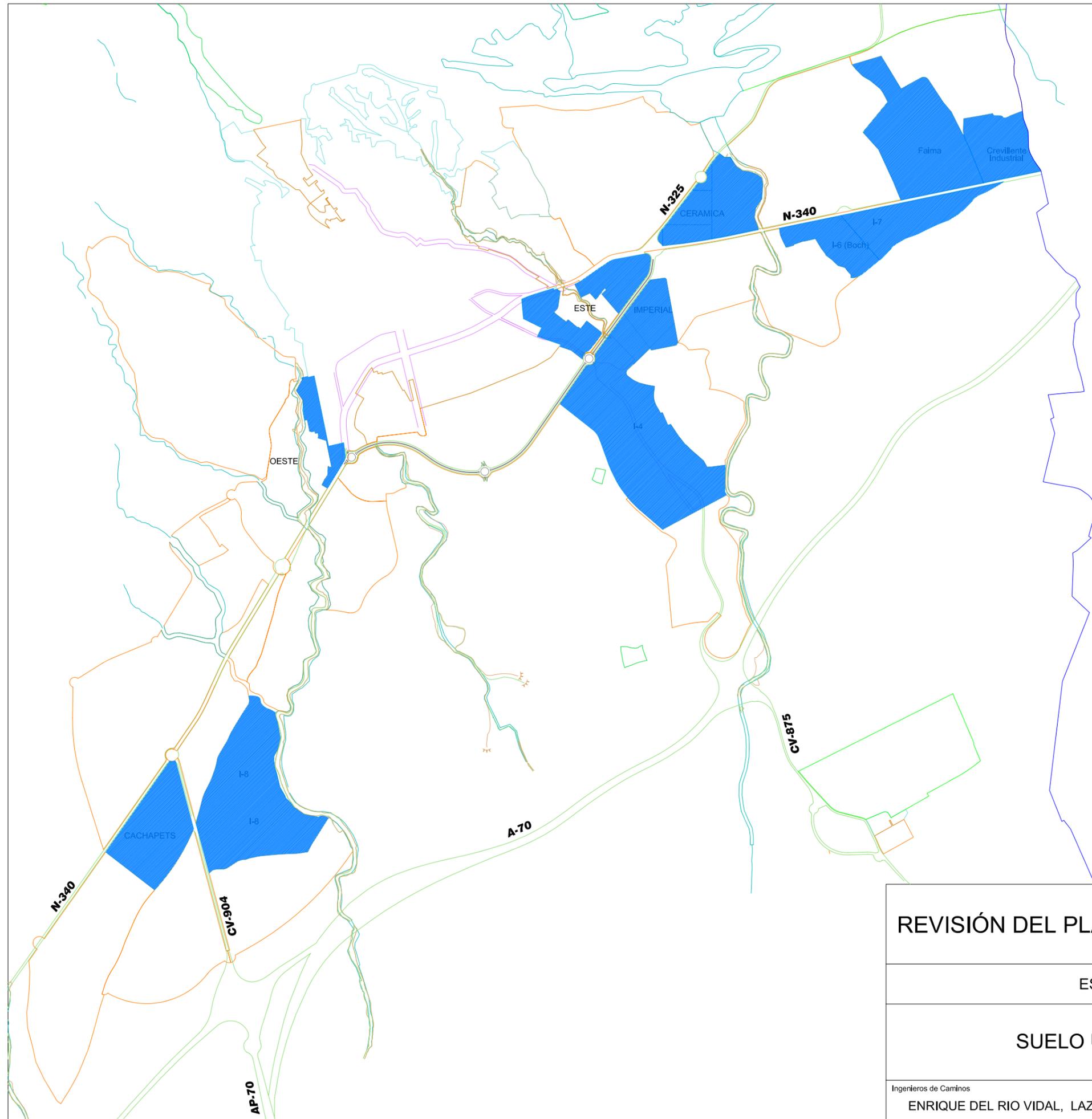


REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CREVILLENT	
ESTUDIO DE TRAFICO	Escala SIN ESCALA
SITUACIÓN	Plano 1
Ingenieros de Caminos ENRIQUE DEL RIO VIDAL, LAZARO LOPEZ ANDRES Y LUIS RODRIGUEZ ROBLES	
Fecha OCTUBRE 2006	



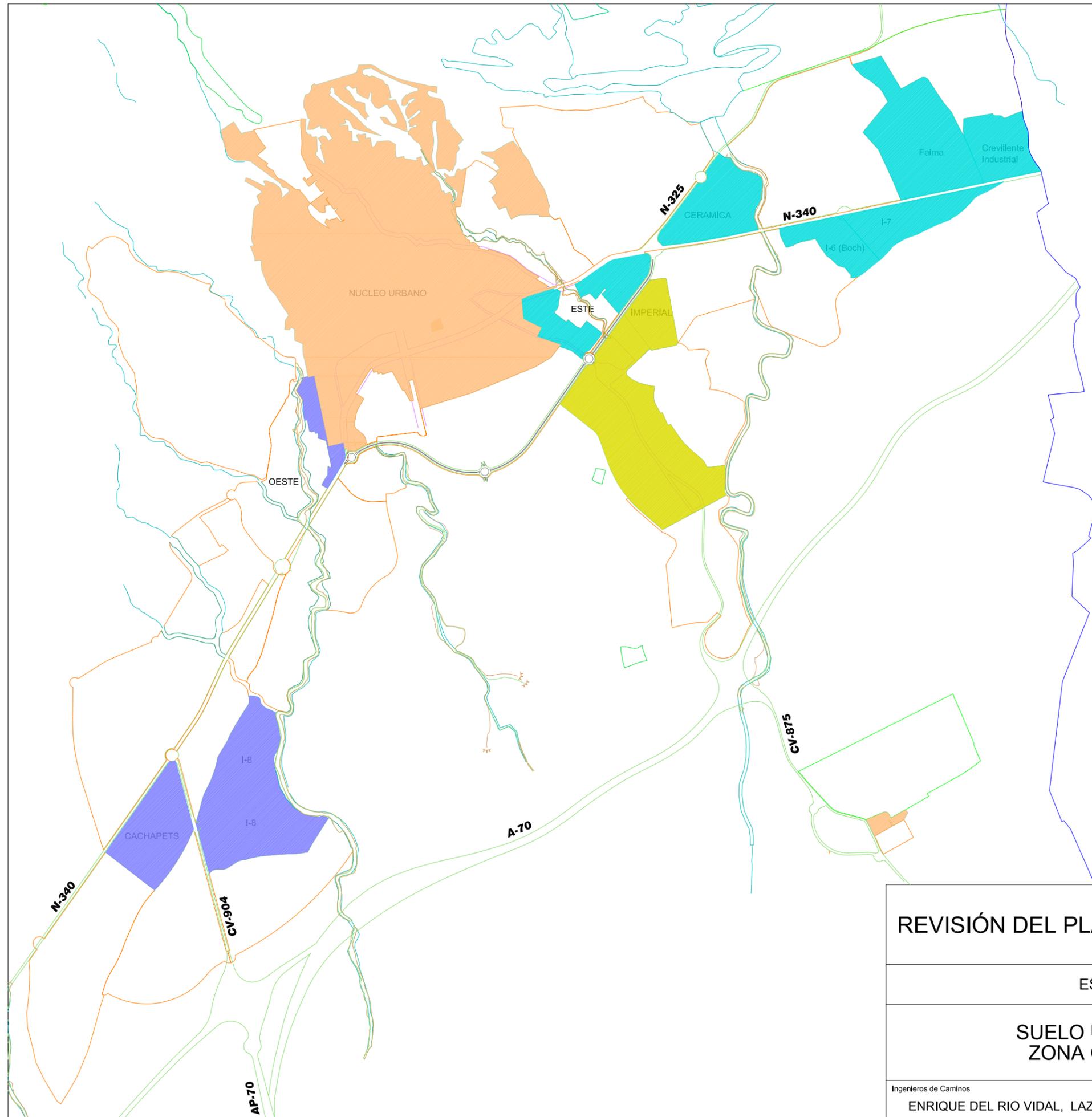
LEYENDA		
	SUELO URBANO RESIDENCIAL	1.854.979 m ²

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CREVILLENT	
ESTUDIO DE TRAFICO	Escala 1/20.000
SUELO URBANO RESIDENCIAL	Plano 2
Ingenieros de Caminos ENRIQUE DEL RIO VIDAL, LAZARO LOPEZ ANDRES Y LUIS RODRIGUEZ ROBLES	Fecha OCTUBRE 2006



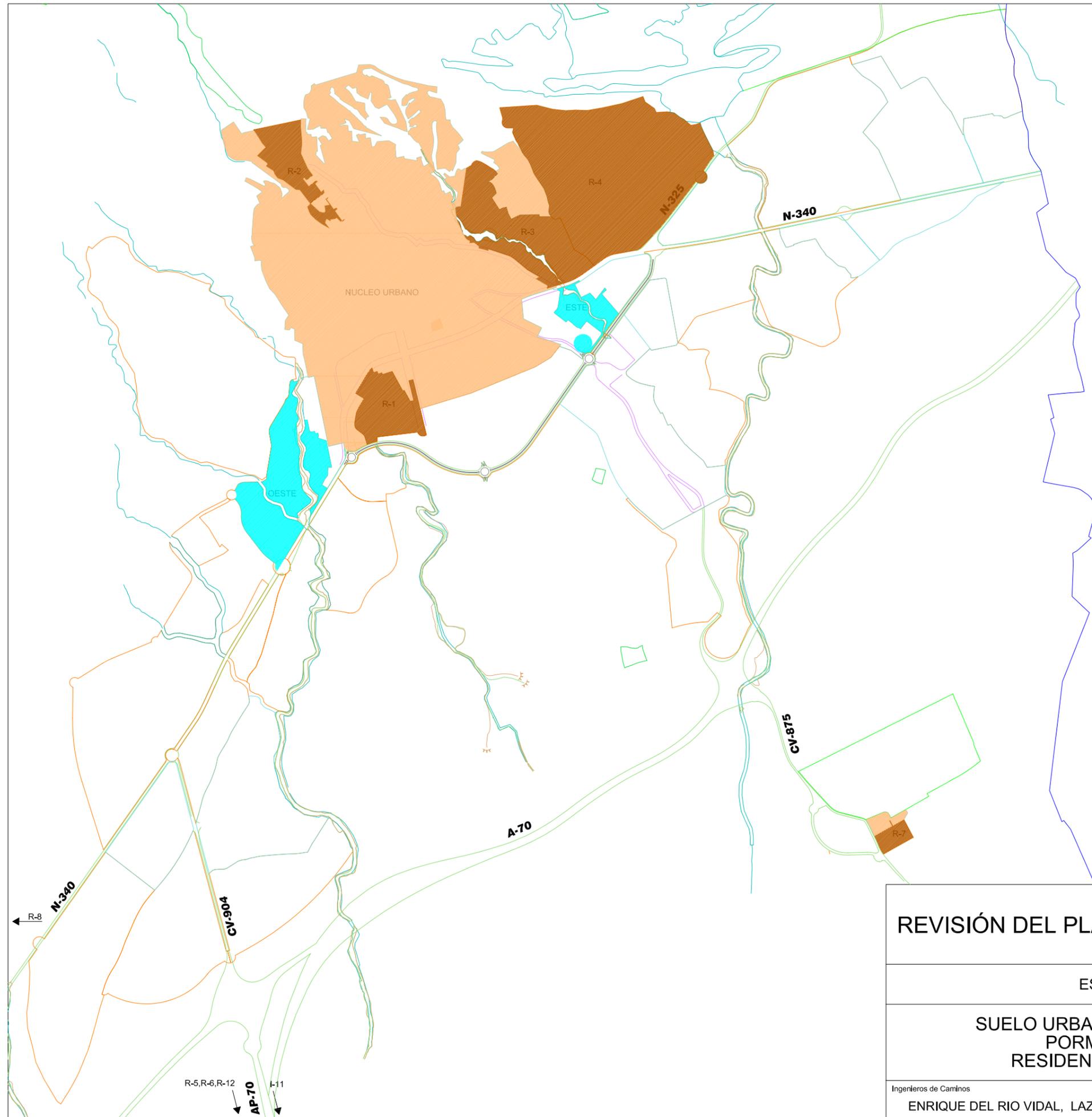
LEYENDA		
	SUELO URBANO INDUSTRIAL	1.616.005 m ²

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CREVILLENT	
ESTUDIO DE TRAFICO	Escala 1/20.000
SUELO URBANO INDUSTRIAL	Plano 3
Ingenieros de Caminos ENRIQUE DEL RIO VIDAL, LAZARO LOPEZ ANDRES Y LUIS RODRIGUEZ ROBLES	Fecha OCTUBRE 2006



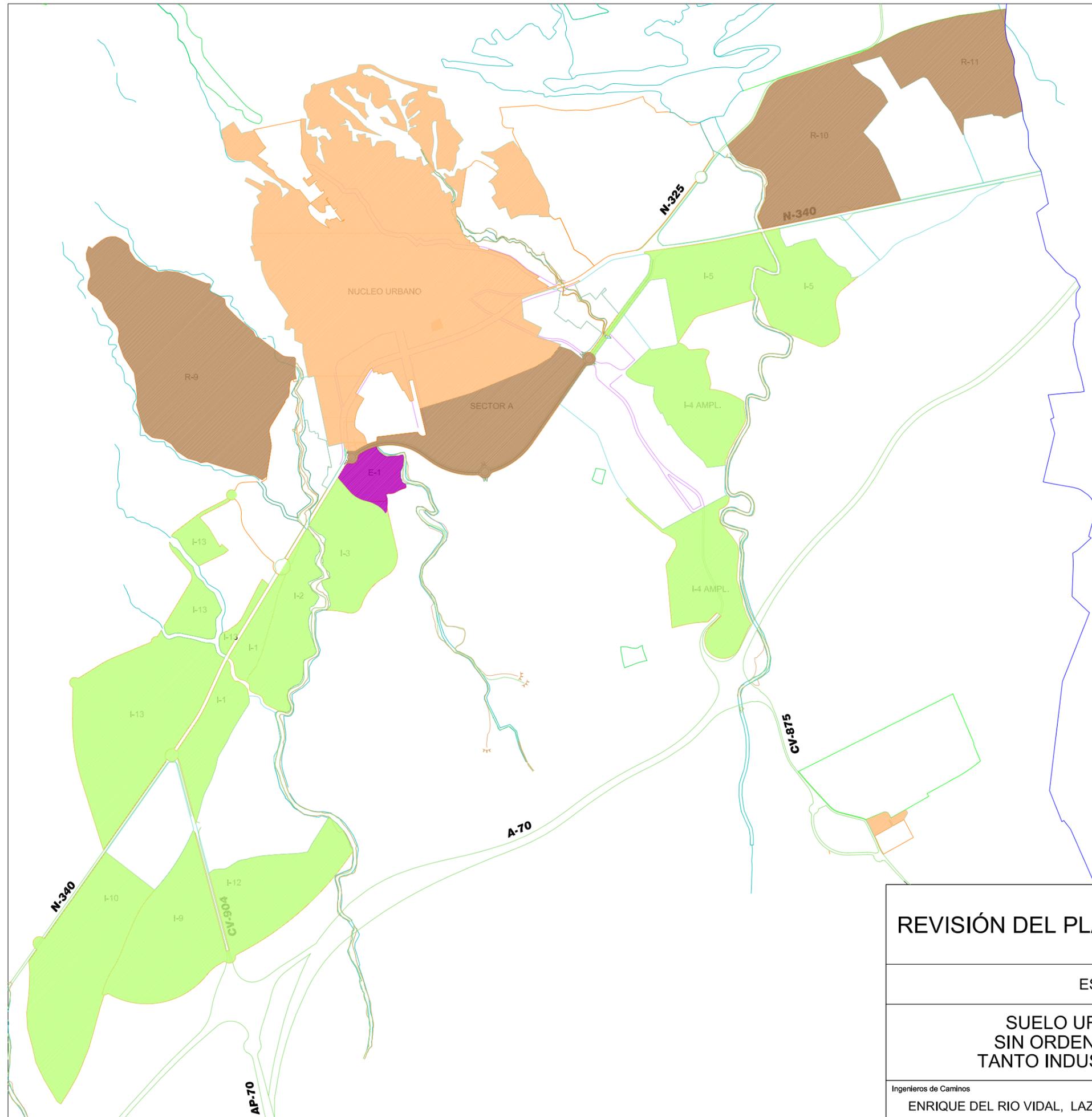
LEYENDA		
	SUELO URBANO INDUSTRIAL ZONA ESTE	746.206 m ²
	SUELO URBANO INDUSTRIAL ZONA SUR	410.948 m ²
	SUELO URBANO INDUSTRIAL ZONA OESTE	458.851 m ²
TOTAL		1.616.005 m ²

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CREVILLEN	
ESTUDIO DE TRAFICO	Escala 1/20.000
SUELO URBANO INDUSTRIAL ZONA OESTE, SUR Y ESTE	Plano 4
Ingenieros de Caminos ENRIQUE DEL RIO VIDAL, LAZARO LOPEZ ANDRES Y LUIS RODRIGUEZ ROBLES	Fecha OCTUBRE 2006



LEYENDA		
	SUELO URBANIZABLE ORDENADO PORMENORIZADAMENTE INDUSTRIAL	418.293 m ²
	SUELO URBANIZABLE ORDENADO PORMENORIZADAMENTE RESIDENCIAL	1.084.366 m ²

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CREVILLENT	
ESTUDIO DE TRAFICO	Escala 1/20.000
SUELO URBANIZABLE CÓN ORDENACIÓN PORMENORIZADA TANTO RESIDENCIAL COMO INDUSTRIAL	Plano 5
Ingenieros de Caminos ENRIQUE DEL RIO VIDAL, LAZARO LOPEZ ANDRES Y LUIS RODRIGUEZ ROBLES	Fecha OCTUBRE 2006



LEYENDA		
	SUELO URBANIZABLE SIN ORDENAR PORMENORIZADAMENTE RESIDENCIAL	1.483.545 m ²
	SUELO URBANIZABLE SIN ORDENAR PORMENORIZADAMENTE INDUSTRIAL	2.623.873 m ²
	SUELO URBANIZABLE SIN ORDENAR PORMENORIZADAMENTE EQUIPAMENTOS	60.405 m ²

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CREVILLENT	
ESTUDIO DE TRAFICO	Escala 1/20.000
SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL SIN ORDENACIÓN PORMENORIZADA TANTO INDUSTRIAL COMO RESIDENCIAL	Plano 6
Ingenieros de Caminos ENRIQUE DEL RIO VIDAL, LAZARO LOPEZ ANDRES Y LUIS RODRIGUEZ ROBLES	Fecha OCTUBRE 2006

10.- CONCLUSIONES

10.- CONCLUSIONES

Los niveles de servicio, entendidos como una medida de la calidad que la red viaria ofrece a los usuarios de la misma, no deberían de sobrepasar, en arterias urbanas, el nivel de servicio C durante las horas punta, mientras que en zonas urbanas o suburbanas se puede admitir, sólo durante cortos periodos de tiempo, condiciones de circulación correspondientes al nivel de servicio D, todo ello de acuerdo con el Manual de Capacidad del Transportation Research Board estadounidense.

En el caso de la red viaria estructural de Crevillent, el presente estudio contempla cinco situaciones en función del grado de desarrollo del viario y del tráfico actual y del estimado a medio y largo plazo.

El desarrollo del viario que se ha contemplado es compatible con las reservas de suelo que ha previsto la Revisión del Plan General para ampliar tanto la carretera N-340 en el tramo de travesía urbana y en los extremos este y oeste del término municipal como para ampliar la carretera CV-904 entre la Autopista A-7 y la carretera N-340 y la carretera CV-875 entre la Ronda Sur y la autopista A-7. Todo este viario se ha previsto con dos carriles por sentido de circulación, separados por mediana central.

En el estudio realizado se ha considerado viario con un carril de circulación por sentido la carretera N-325 y la carretera CV-875 entre la Ronda Sur y el centro de la ciudad.

El resumen de las situaciones estudiadas en el apartado anterior se refleja en el siguiente cuadro:

Red viaria	Tráfico	Nº de tramos de viario estudiados	Nº de tramos de viario con nivel de servicio:			
			Nivel A	Nivel B	Nivel C	Nivel D
Actual	Actual	12	3	4	5	---
Ronda Sur en funcionamiento	Actual	22	12	9	1	---
Ronda Sur en funcionamiento	Medio plazo	22	9	9	3	1
Red viaria ampliada según Revisión Plan General	Medio plazo	22	18	4	---	---
Red viaria ampliada según Revisión Plan General	Largo plazo	22	16	6	---	---

En el cuadro anterior se aprecia que con la red viaria desarrollada y el tráfico estimado a medio plazo, de los 22 tramos de viario estudiados 18 presentan un nivel de servicio A y tan sólo 4 tramos un nivel de servicio B.

A largo plazo el nivel A se mantiene en 16 tramos, mientras que un total de 6 tramos presentan un nivel de servicio B.

Con respecto a las rotondas, hemos podido comprobar que lo más destacable de su régimen de funcionamiento, tanto a medio plazo como a largo plazo, es la gran fluidez que las caracteriza, pues hasta en el caso de la más solicitada (la rotonda R4 que constituye la intersección de la N-340 / N-325 y Ronda Sur) nos encontramos con valores considerables de reserva de capacidad. A dicha circunstancia contribuye sin duda el diseño "generoso" de las rotondas con grandes diámetros y dobles carriles tanto en las entradas como en las salidas de las mismas.

De acuerdo con el TRB, Manual de Capacidad 2000, el Nivel de Servicio en intersecciones guarda una relación directa con la demora media en la forma en que se aprecia en el siguiente cuadro:

<i>Nivel de servicio</i>	<i>Demora media (s)</i>
A	0 - 10
B	>10 - 15
C	>15 - 25
D	>25 - 35
E	>35 - 60
F	>60

Por lo tanto, de acuerdo con el Manual de Capacidad y habida cuenta de que la demora media es en todo caso inferior a los 3 segundos, podemos afirmar que tanto a medio como a largo plazo los niveles de servicio de todas las rotondas se mantienen en el nivel A.

En conclusión se considera que, con la reserva viaria prevista en la Revisión del Plan General, y realizadas las obras e infraestructuras necesarias, la capacidad y los niveles de servicio de la red estructural propuesta son adecuados.

Crevillent, octubre de 2006

Lázaro López Andrés

Enrique del Río Vidal

Luís Rodríguez Robles

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	1.084	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	678	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					Otra situación (1)
		Estudiantes	Invalidez	Pensionistas Viudedad	Jubilación	Tareas del hogar	
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					Otra situación (1)
		Estudiantes	Invalidez	Pensionistas Viudedad	Jubilación	Tareas del hogar	
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	Ocupados	Parados
823	488	371
	371	117

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

Relación con la actividad. Inactivos.

Total	INACTIVOS						
Inactivos	Estudiantes	Invalidos	Pensionistas Viudedad	Jubilación	Tareas del hogar	Otra situación (1)	
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	Soltero	Casado	Viudo	Separado	Divorciado
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	Ocupados	Parados
3.167	75	66
	66	9

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

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)	Total	% Variación 98-03	Alimentación			No alimentación			Comercio mixto y otros						
				Total	Comercio tradicional	Supermercados	Total	Vestido y calzado	Hogar	Resto no alimentación	Total	Grandes superficies	Hipermercados	Almacenes populares	Com. ambulante y mercadillos	Otros
526	60.882	13.226	7,1	187	171	16	296	80	77	139	43	0	1	41	17	2

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				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	11.830
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	233

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...

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

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

Total locales censados 1.904	Actividad		Locales								
	Local activo	Local inactivo	Equipamientos			Tipo de actividad					
	1.087	817	De salud	Educativo	Bienestar social	Cultural o deportivo	Local comercial	Oficinas	Local industrial	Local agrario	Otros
			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		Oficinas bancarias			Variación 1998-2003 abs.
	Variación 1997-2003 (%)	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)

Año	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	Agricultura	Construcción	Industria	Servicios
2000	727	4	58	501	164
2002	509	1	64	291	153

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

Año	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

Trimestre	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

Trimestre	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 CORCHO	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, AGENCIAS	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
MANTENIDORES Y CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES Y MOTOCICLETAS	154
CONDUCTORES DE CAMIONES	154
CAMAREROS, BÁRMANES Y ASIMILADOS	119
MECÁNICOS Y AJUSTADORES DE MAQUINARIA AGRÍCOLA	98
REPRESENTANTES DE COMERCIO Y TÉCNICOS DE VENTAS	77
AUXILIARES ADMINISTRATIVOS CON TAREAS DE SECRETARÍA	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
CONFRAADOR	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

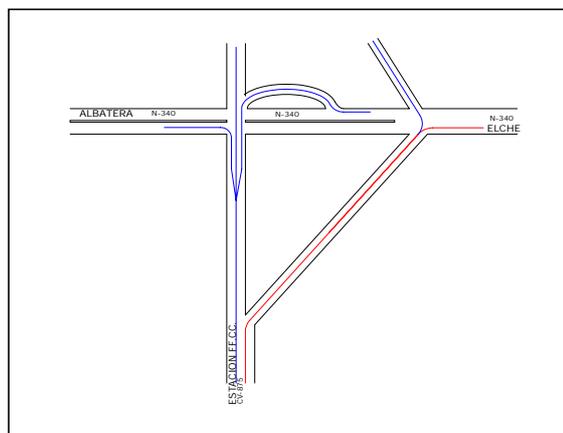
Ocupación	Contrataciones
TOTAL	809
ALBAÑILES Y MAMPOSTEROS	147
PEONES DE INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	93
PEONES DEL TRANSPORTE Y DESCARGADORES	63
PEONES DE LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS	48
DEPENDIENTES Y EXHIBIDORES EN TIENDAS, A	42
CAMAREROS, BÁRMANES Y ASIMILADOS	40
PERSONAL DE LIMPIEZA DE OFICINAS, HOTELE	31
PERSONAL DE LIMPIEZA DE FACHADAS DE EDIF	27
CARPINTEROS (EXCEPTO CARPINTEROS DE ESTR	27
ABOGADOS, 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
ONTADORES ENSAMBLADORES DE PRODUCTOS DE	3
VIGILANTES, GUARDIANES Y ASIMILADOS	3
..LONES GANADEROS	3
TELEFONISTAS	2
SECRETARIOS ADMINISTRATIVOS Y ASIMILADOS	2
..TÓGRAFOS Y OPERADORES DE EQUIPOS DE GR	2
RECEPCIONISTAS EN ESTABLECIMIENTOS DISTI	2
OPERADORES DE MÁQUINAS PARA BLANQUEAR, T	2
..LONES DE OBRAS PÚBLICAS Y MANTENIMIENTO	2
..ONTADORES DE ESTRUCTURAS METÁLICAS	2

MECÁNICOS Y AJUSTADORES DE VEHÍCULOS DE

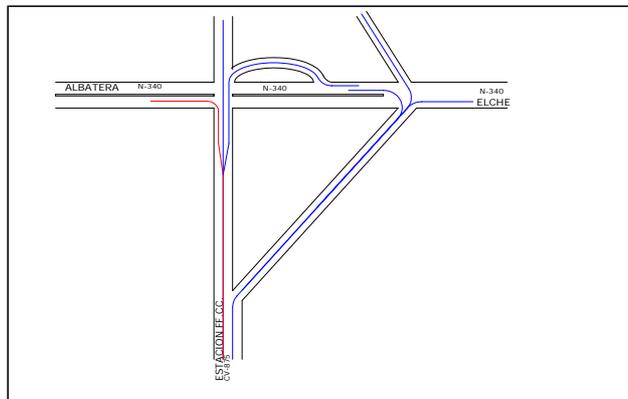
2

ANEJO 2.- AFOROS

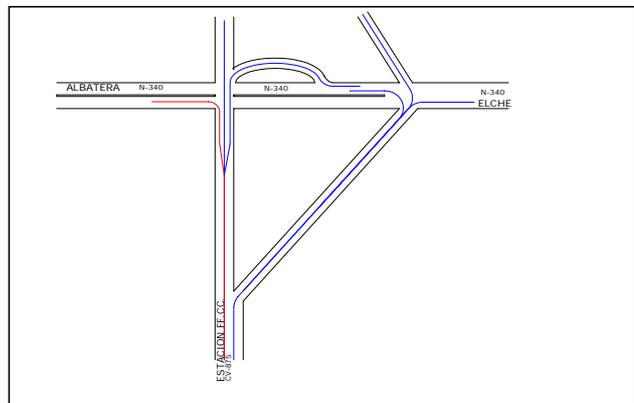
MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	CV-875 a ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	77	1	78	311
8:00-8:15	83	4	87	
8:15-8:30	68	6	74	
8:30-8:45	67	5	72	
8:45-9:00	71	2	73	279
9:00-9:15	75	3	78	
9:15-9:30	63	4	67	
9:30-9:45	58	3	61	
9:45-10:00	42	2	44	218
10:00-10:15	58	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	

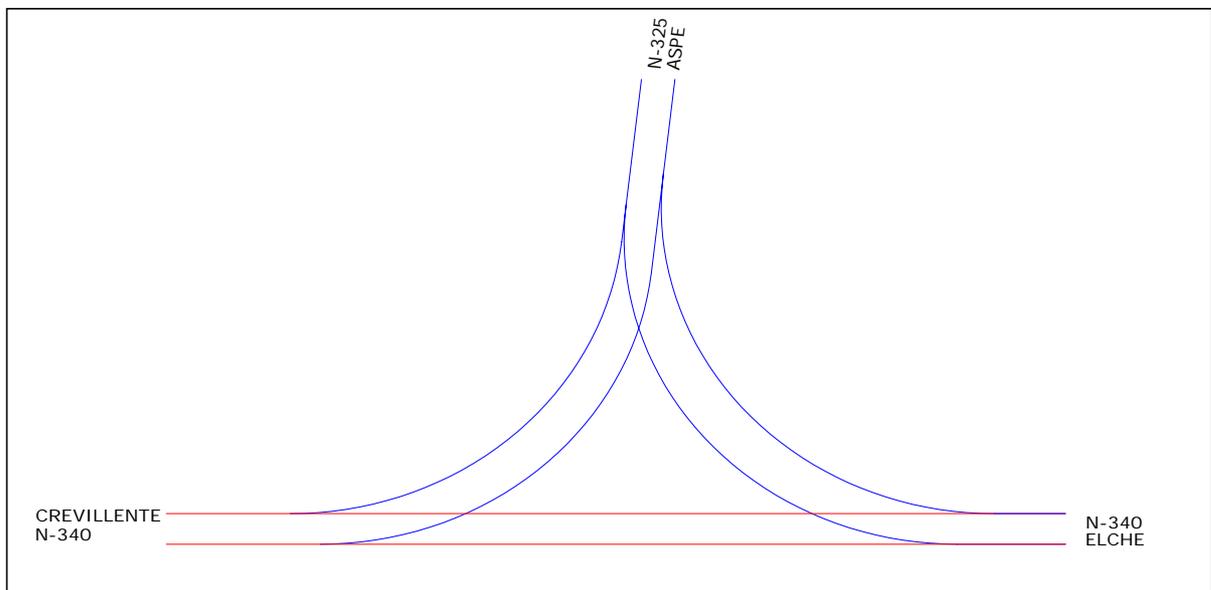


MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	C/EL SALVADOR a ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	60	6	66	208
8:00-8:15	42	1	43	
8:15-8:30	45	3	48	
8:30-8:45	50	1	51	
8:45-9:00	58	9	67	191
9:00-9:15	58	2	60	
9:15-9:30	30	1	31	
9:30-9:45	31	2	33	
9:45-10:00	35	1	36	150
10:00-10:15	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	

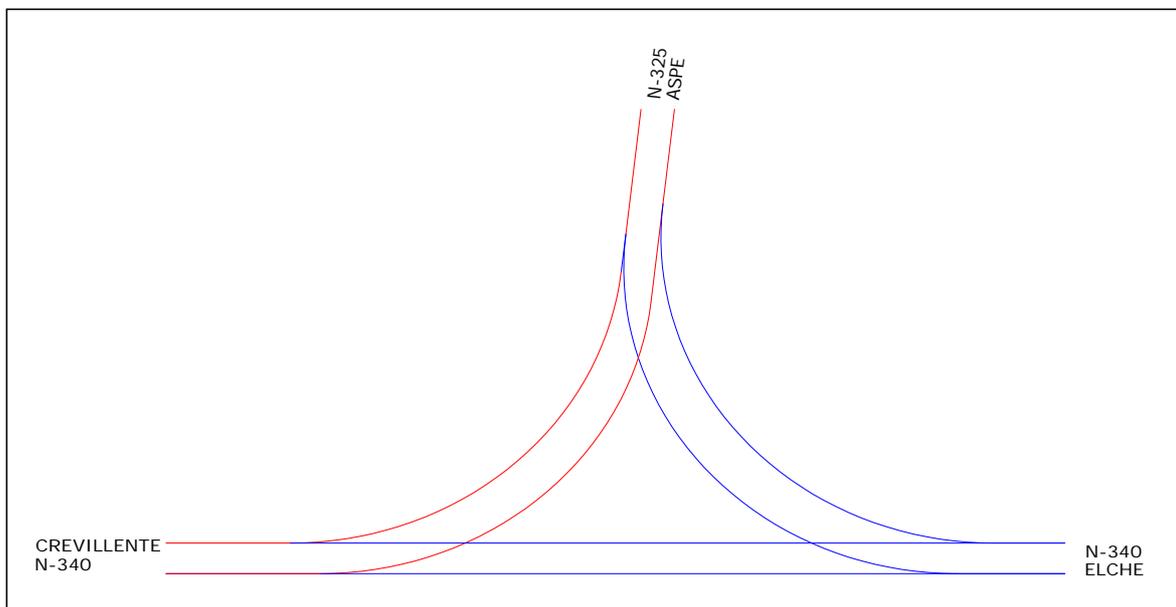
MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	C/EL SALVADOR a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	13	1	14	71
8:00-8:15	21	1	22	
8:15-8:30	9	3	12	
8:30-8:45	20	3	23	
8:45-9:00	19	4	23	79
9:00-9:15	23	2	25	
9:15-9:30	14	2	16	
9:30-9:45	14	1	15	
9:45-10:00	15	2	17	63
10:00-10:15	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	

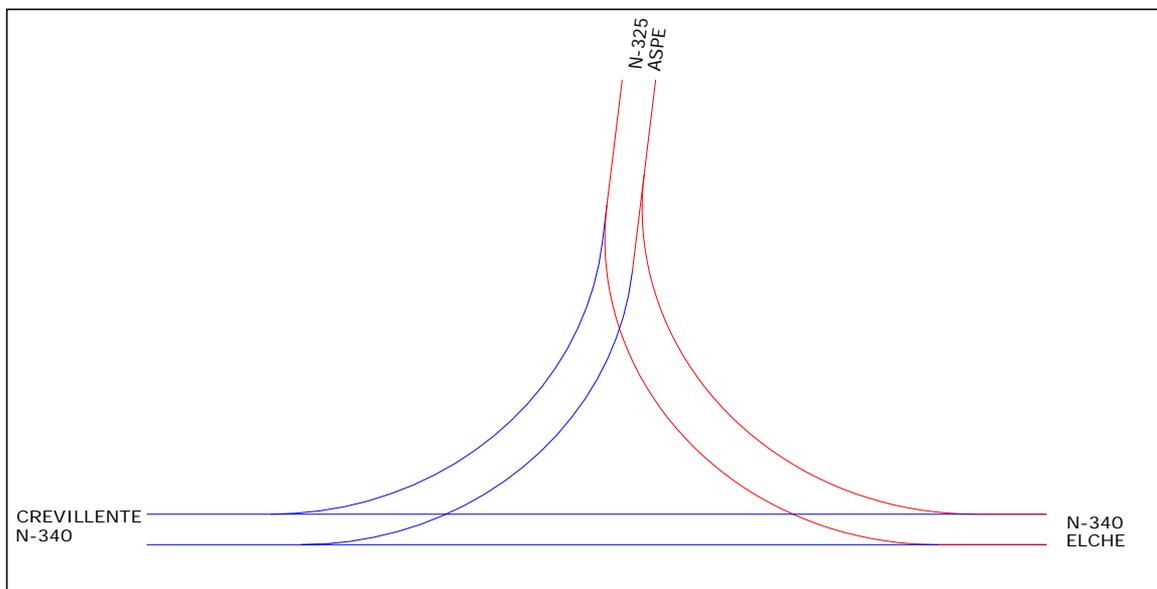
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	CREVILLENTE a ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	155	7	162	573
8:00-8:15	140	11	151	
8:15-8:30	119	8	127	
8:30-8:45	124	9	133	
8:45-9:00	193	8	201	613
9:00-9:15	144	7	151	
9:15-9:30	117	7	124	
9:30-9:45	130	7	137	
9:45-10:00	119	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	



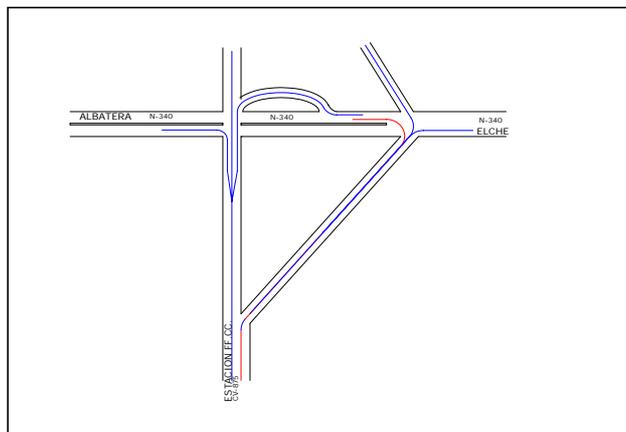
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	N-325 a ELCHE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	14	0	14	60
8:00-8:15	15	4	19	
8:15-8:30	12	3	15	
8:30-8:45	11	1	12	
8:45-9:00	11	2	13	47
9:00-9:15	10	2	12	
9:15-9:30	9	0	9	
9:30-9:45	12	1	13	
9:45-10:00	7	1	8	32
10:00-10:15	13	0	13	
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	



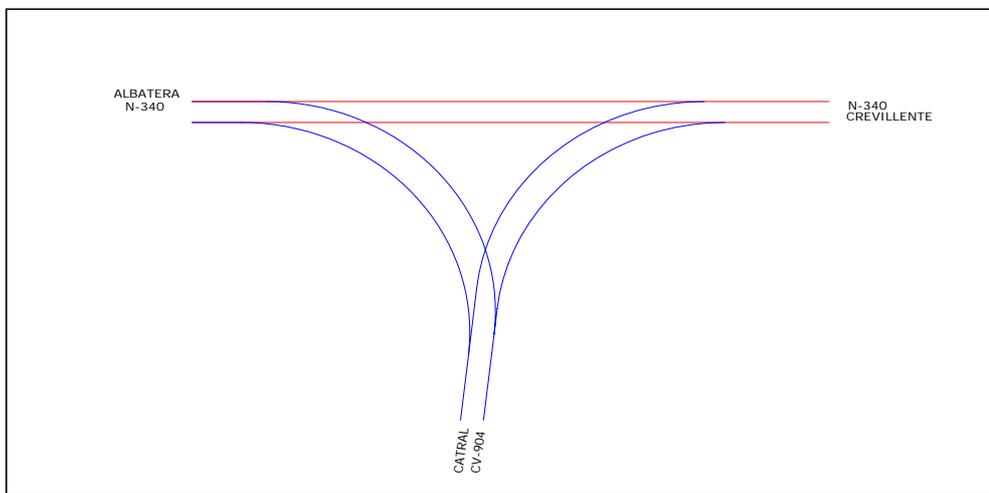
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	183	9	192	349
8:00-8:15	143	14	157	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	0	0	0	
8:45-9:00	0	0	0	0
9:00-9:15	0	0	0	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	93	8	101	101
10:00-10:15	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	
9:00-9:15	0	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	
12:00-12:15	0	0	0	128
12:15-12:30	0	0	0	
12:30-12:45	0	0	0	
12:45-13:00	0	0	0	
13:00-13:15	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	
13:30-13:45	0	0	0	
13:45-14:00	0	0	0	
14:00-14:15	0	0	0	0
14:15-14:30	0	0	0	
14:30-14:45	0	0	0	
14:45-15:00	0	0	0	
15:00-15:15	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	
15:30-15:45	0	0	0	
15:45-16:00	0	0	0	
16:00-16:15	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	
16:30-16:45	0	0	0	
16:45-17:00	124	6	130	
17:00-17:15	111	7	118	248
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	

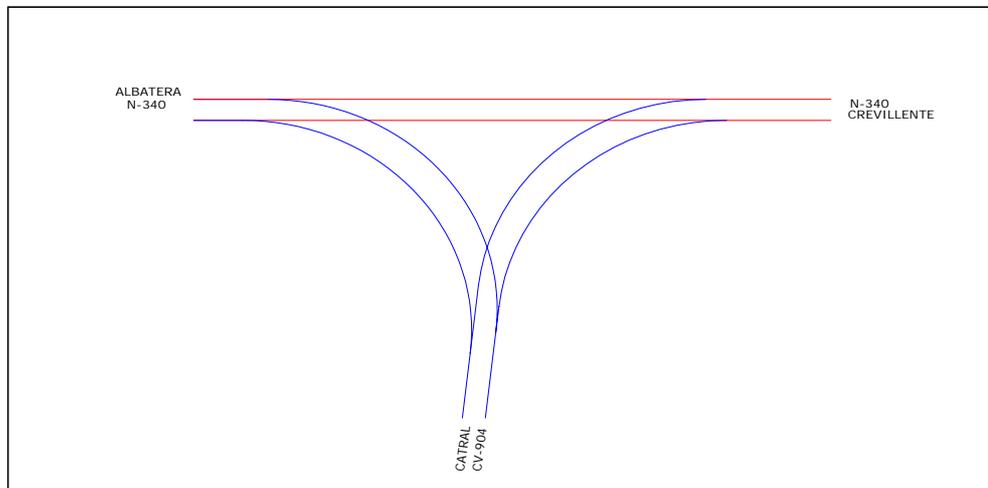
MARTES 12 DE SEPTIEMBRE	CV-875 a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	57	6	63	266
8:00-8:15	56	7	63	
8:15-8:30	54	4	58	
8:30-8:45	80	2	82	
8:45-9:00	82	7	89	300
9:00-9:15	79	3	82	
9:15-9:30	67	1	68	
9:30-9:45	55	6	61	
9:45-10:00	55	1	56	256
10:00-10:15	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	



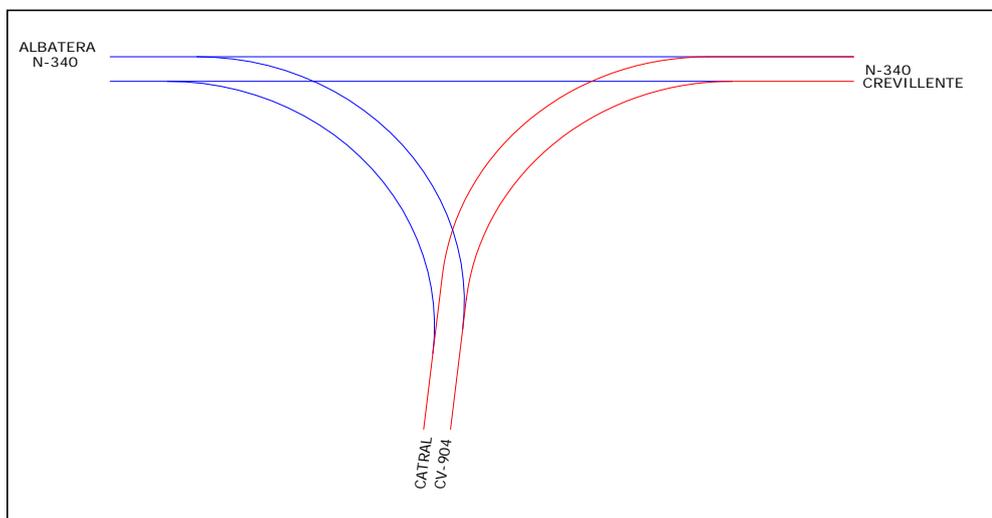
MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	ALBATERA a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45	0	0	0	0
7:45-8:00	17	1	18	53
8:00-8:15	13	1	14	
8:15-8:30	7	2	9	
8:30-8:45	11	1	12	
8:45-9:00	7	3	10	34
9:00-9:15	3	2	5	
9:15-9:30	11	3	14	
9:30-9:45	5	0	5	
9:45-10:00	8	2	10	36
10:00-10:15	10	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	

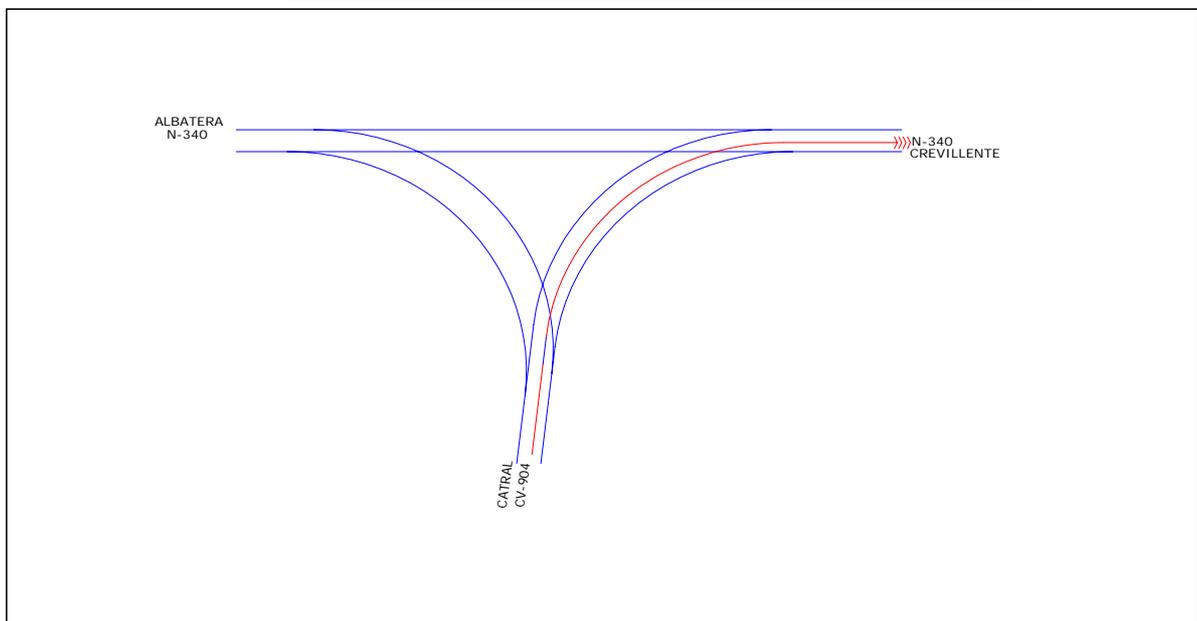


MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	CREVILLENTE a CV-904		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	104	3	107	231
8:00-8:15	47	0	47	
8:15-8:30	36	4	40	
8:30-8:45	37	0	37	
8:45-9:00	32	2	34	162
9:00-9:15	41	4	45	
9:15-9:30	37	2	39	
9:30-9:45	40	4	44	
9:45-10:00	55	1	56	199
10:00-10:15	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	

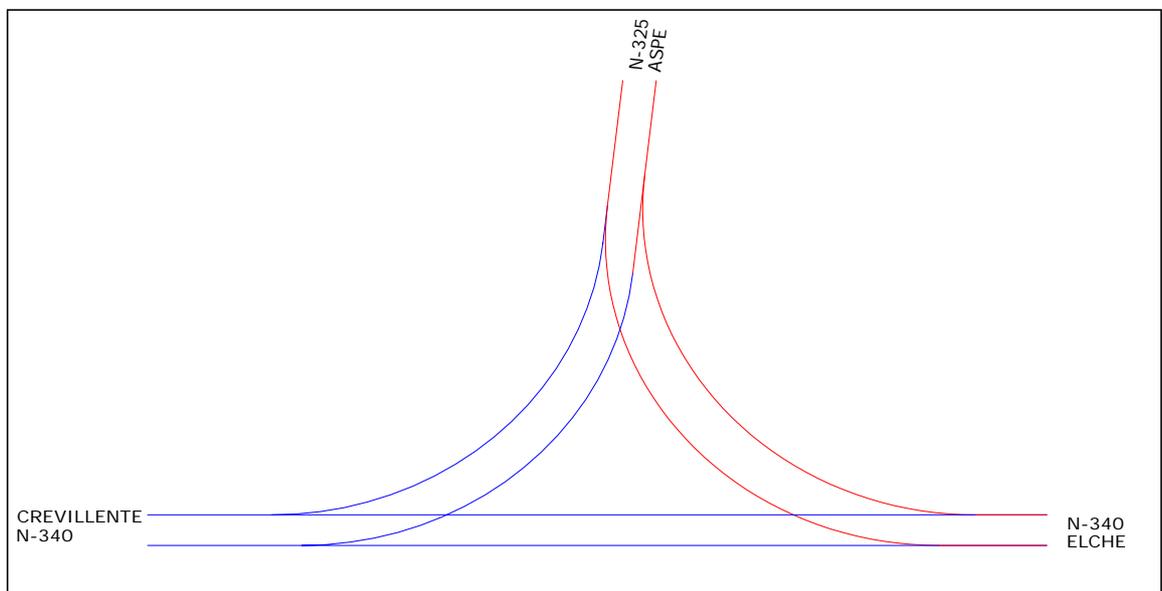


MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION A-70		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	0	0	0	
8:45-9:00	39	6	45	93
9:00-9:15	38	10	48	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	
10:15-10:30	0	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	

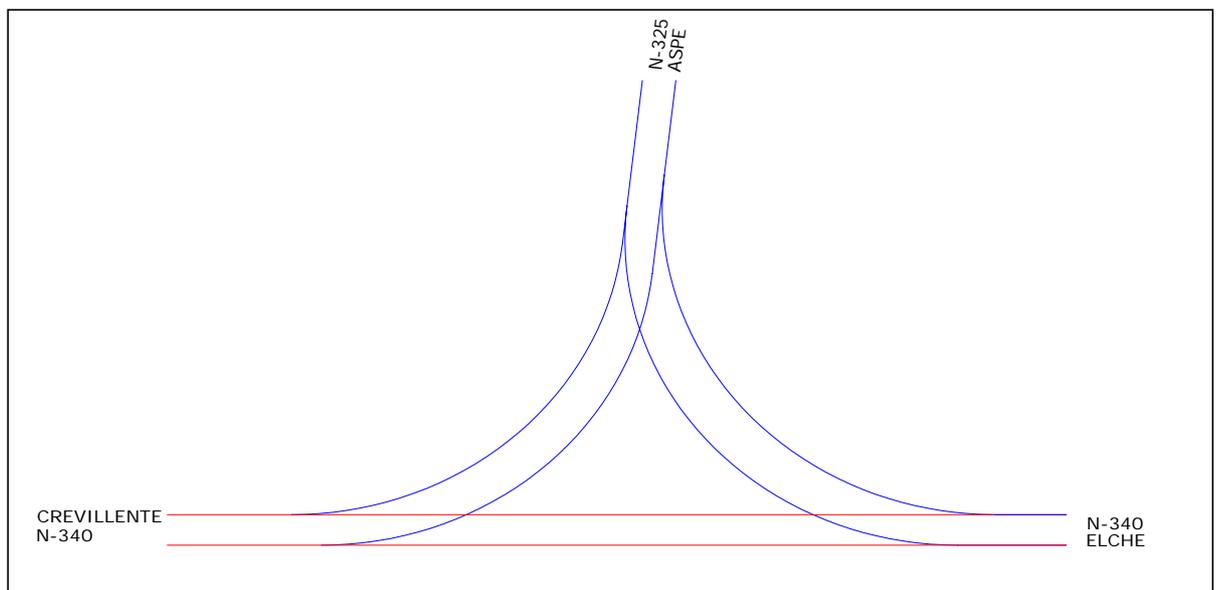
MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	DIRECCION N-340		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	
8:15-8:30	0	0	0	
8:30-8:45	0	0	0	
8:45-9:00	47	16	63	114
9:00-9:15	43	8	51	
9:15-9:30	0	0	0	
9:30-9:45	0	0	0	
9:45-10:00	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	
10:15-10:30	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	



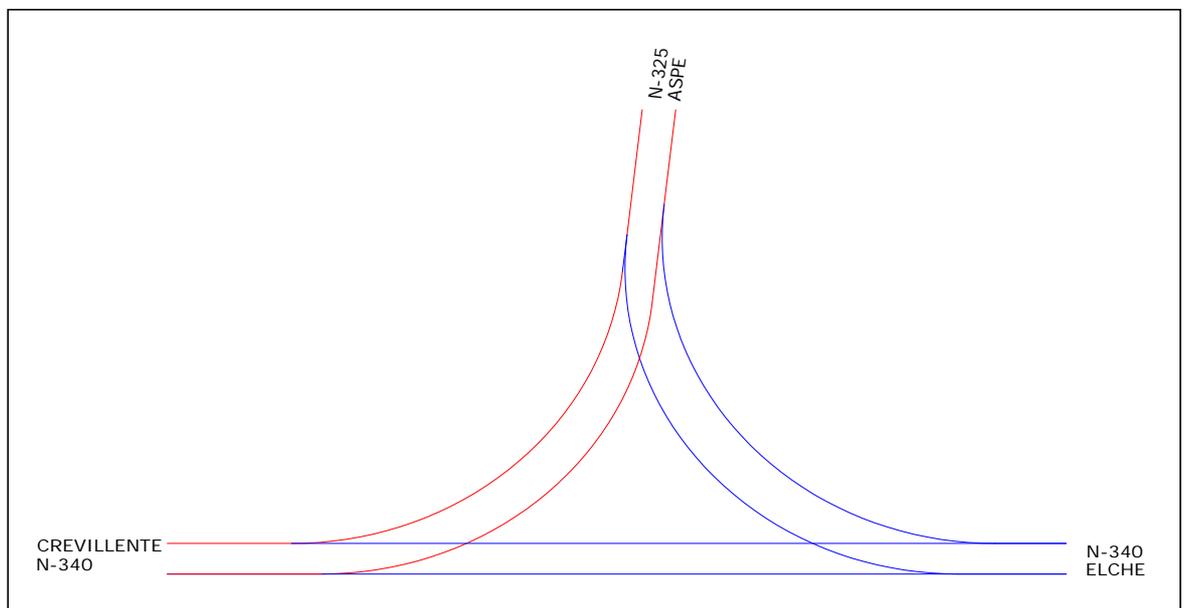
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	ELCHE a N-325		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	24	1	25	70
8:00-8:15	17	3	20	
8:15-8:30	6	3	9	
8:30-8:45	14	2	16	
8:45-9:00	12	3	15	52
9:00-9:15	12	3	15	
9:15-9:30	15	2	17	
9:30-9:45	4	1	5	
9:45-10:00	2	1	3	30
10:00-10:15	7	1	8	
10:15-10:30	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	



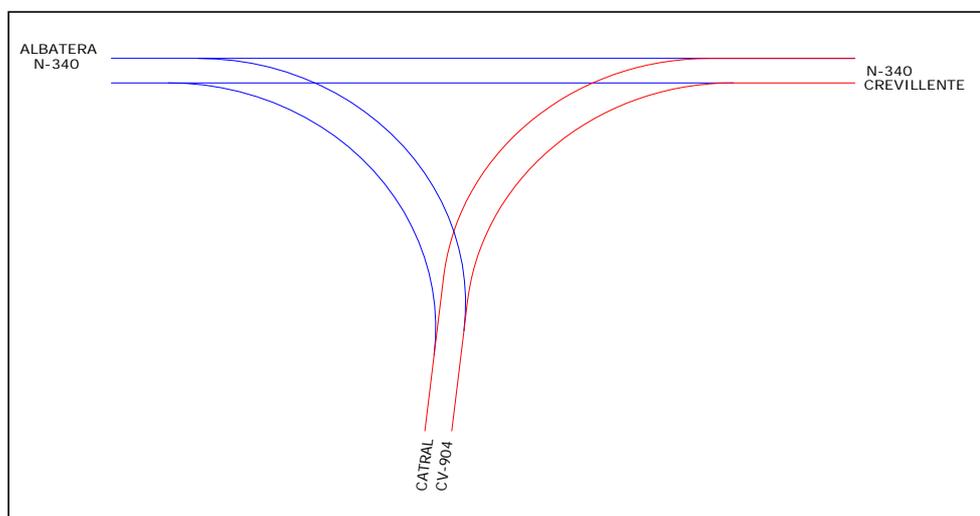
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	ELCHE a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	96	5	101	380
8:00-8:15	110	1	111	
8:15-8:30	79	6	85	
8:30-8:45	75	8	83	
8:45-9:00	79	9	88	427
9:00-9:15	100	12	112	
9:15-9:30	113	7	120	
9:30-9:45	102	5	107	
9:45-10:00	103	5	108	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	



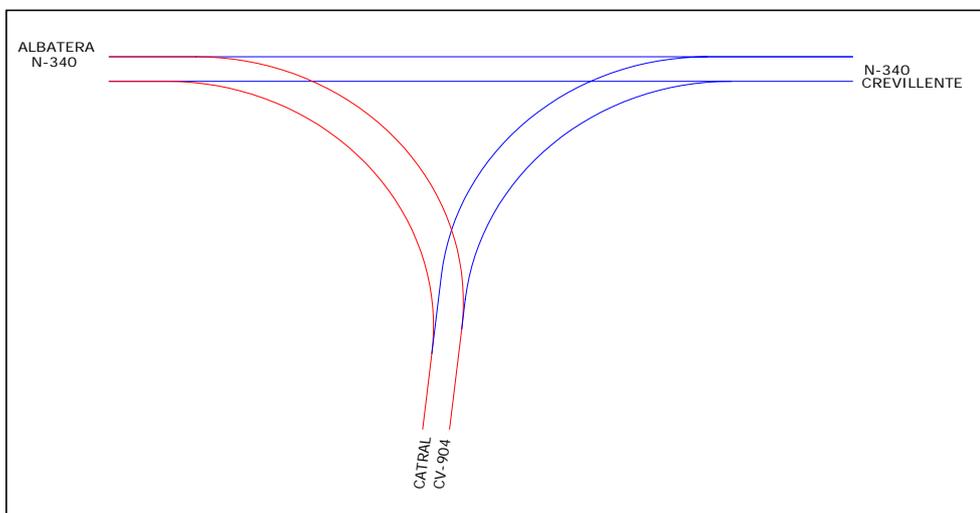
MIÉRCOLES 6 DE SEPTIEMBRE	CREVILLENTE a N-325		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45			0	0
7:45-8:00	23	3	26	115
8:00-8:15	23	5	28	
8:15-8:30	23	4	27	
8:30-8:45	28	6	34	
8:45-9:00	33	3	36	127
9:00-9:15	28	3	31	
9:15-9:30	20	0	20	
9:30-9:45	37	3	40	
9:45-10:00	23	6	29	104
10:00-10:15	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	



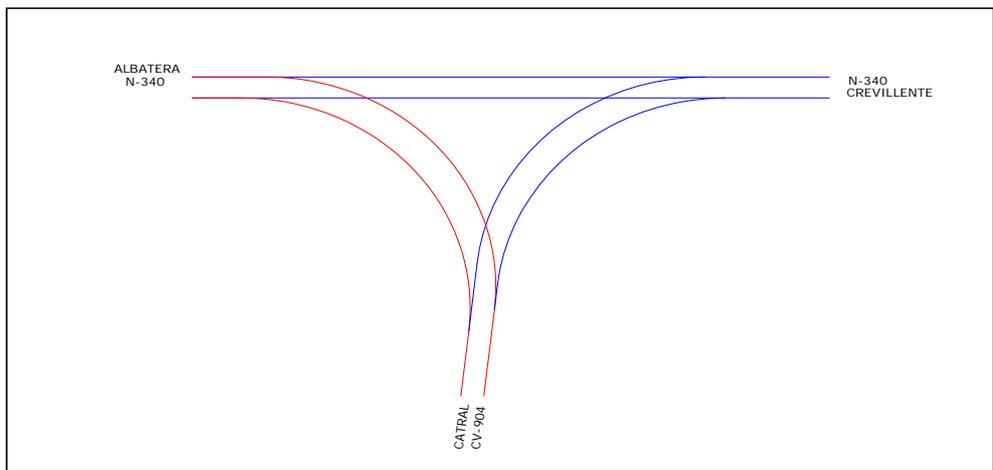
MARTES 5 DE SEPTIEMBRE	CV-904 a CREVILLENTE		TOTAL	MÁXIMOS
	TIPO DE TRÁFICO			
	LIGERO	PESADO		
7:30-7:45	0	0	0	0
7:45-8:00	38	3	41	174
8:00-8:15	44	4	48	
8:15-8:30	35	5	40	
8:30-8:45	43	2	45	
8:45-9:00	44	10	54	178
9:00-9:15	21	9	30	
9:15-9:30	28	8	36	
9:30-9:45	51	7	58	
9:45-10:00	44	1	45	207
10:00-10:15	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	

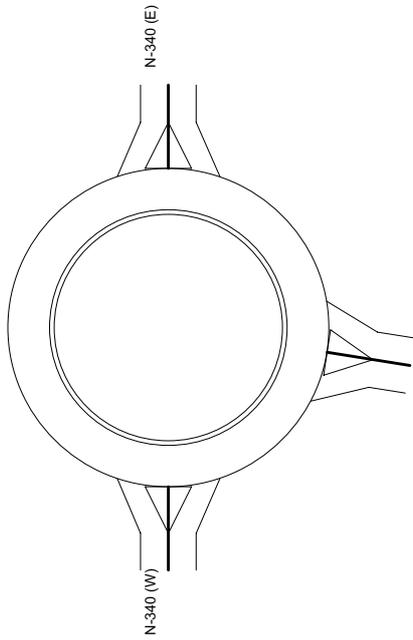
ANEJO 3.- CALCULOS DE CAPACIDAD EN ROTONDAS

Nom du Carrefour : ROTONDA R-1
 Localisation : Intersección N-340 con CV-904 (Crevillente > Catral)
 Environnement : Péri Urbain
 Variante : Entradas y salidas con dos carriles
 Date : 14/10/2006

Anneau
 Rayon de l'îlot infranchissable : 24.50 m
 Largeur de la bande franchissable : 1.00 m
 Largeur de l'anneau : 9.00 m
 Rayon extérieur du giratoire : 34.50 m

Branches

Nom	Angle (grades)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	îlot à 15 m	Sortie
N-340 (E)	0			6.00	10.00	6.00
N-340 (W)	200			6.00	10.00	6.00
CV-904	290			6.00	10.00	6.00



CV-904

Remarques de conception

Néant

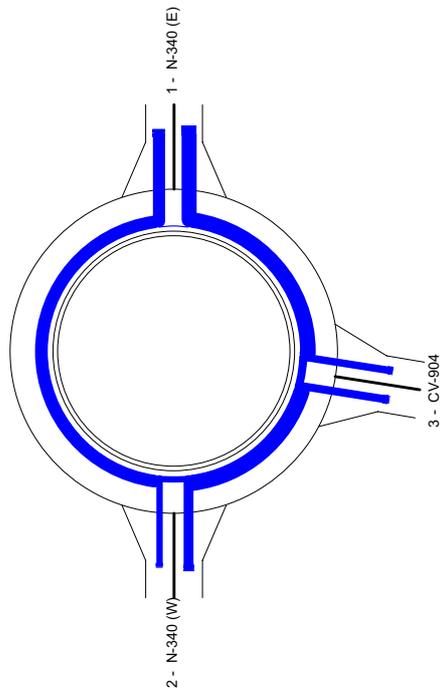
Période 2006

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	231	285	516
2	350	0	66	416
3	290	41	0	331
Total Sortant	640	272	351	1263



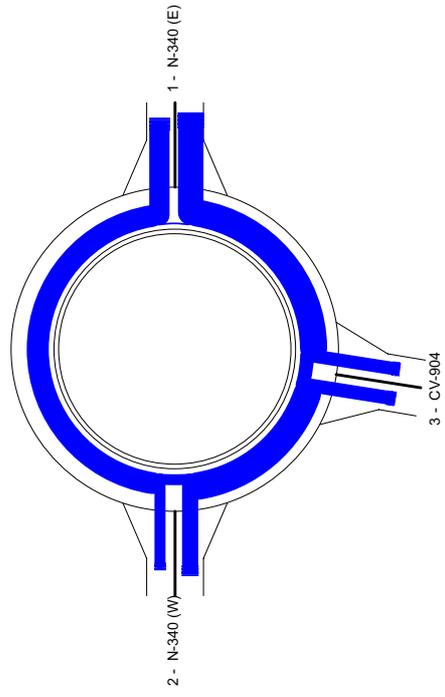
Période 2023

Trafic Piétons

1	2	3
20	20	20

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	395	487	882
2	598	0	112	710
3	495	70	0	565
Total Sortant	1093	465	599	2157



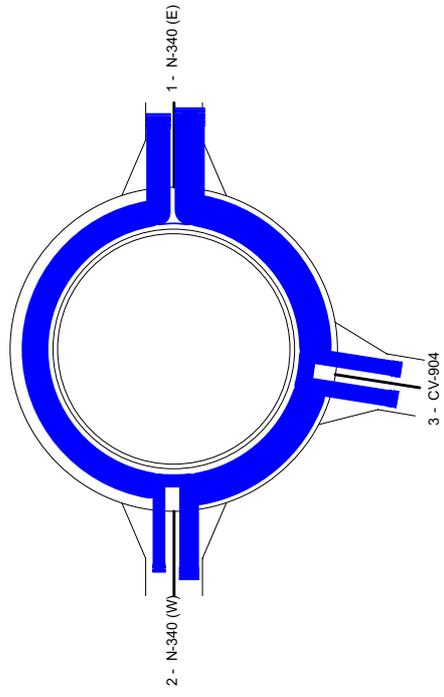
Période 2034

Trafic Piétons

1	2	3
30	30	30

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	473	584	1057
2	717	0	135	852
3	594	84	0	678
Total Sortant	1311	557	719	2587



Période 2006

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	231	285	516
2	350	0	66	416
3	290	41	0	331
Total Sortant	640	272	351	1263

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
N-340 (E)	2063	80%	0vh	2vh	0s	0.0h
N-340 (W)	1612	79%	0vh	2vh	0s	0.0h
CV-904	1635	83%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-340 (W)

Branche CV-904

Période 2023

Trafic Piétons

	1	2	3
20	20	20	20

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	395	487	882
2	598	0	112	710
3	495	70	0	565
Total Sortant	1093	465	599	2157

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
N-340 (E)	1606	65%	0vh	2vh	0s	0.0h
N-340 (W)	946	57%	0vh	3vh	1s	0.2h
CV-904	1006	64%	0vh	2vh	1s	0.1h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-340 (W)

Branche CV-904

Période 2034

Trafic Piétons

1	2	3
30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	473	584	1057
2	717	0	135	852
3	594	84	0	678
Total Sortant	1311	557	719	2587

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
N-340 (E)	1380	57%	0vh	2vh	0s	0.0h
N-340 (W)	647	43%	0vh	3vh	2s	0.4h
CV-904	730	52%	0vh	3vh	2s	0.3h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-340 (W)

Branche CV-904

Branche N-340 (E)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	2063	80%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	1606	65%	0vh	2vh	0s	0.0h
2034	1380	57%	0vh	2vh	0s	0.0h

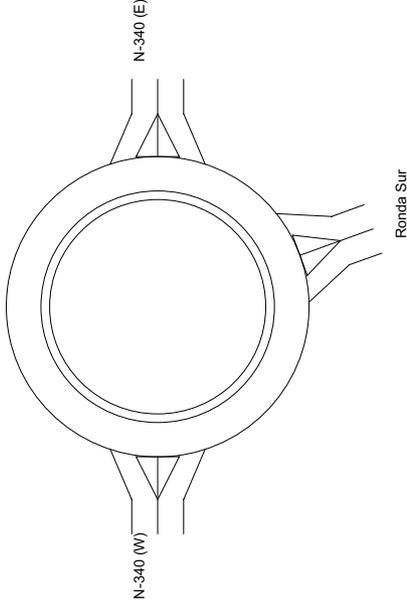
Branche N-340 (W)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	1612	79%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	946	57%	0vh	3vh	1s	0.2h
2034	647	43%	0vh	3vh	2s	0.4h

Branche CV-904

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	1635	83%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	1006	64%	0vh	2vh	1s	0.1h
2034	730	52%	0vh	3vh	2s	0.3h

<p>Nom du Carrefour : Entradas y salidas con Localisation : Intersección Oeste N-340 con Ronda Sur Environnement : Urbain Variante : Entradas y salidas con doble carril Date : 14/10/2006</p>																																
<p>Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 25.00 m Largeur de la bande franchissable : 2.00 m Largeur de l'anneau : 8.00 m Rayon extérieur du giratoire : 35.00 m</p>																																
<p>Branches</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nom</th> <th rowspan="2">Angle (degrés)</th> <th rowspan="2">Rampe > 3%</th> <th rowspan="2">Tourne à droite</th> <th colspan="3">Largeurs (en m)</th> </tr> <tr> <th>Entrée à 4 m</th> <th>Îlot à 15 m</th> <th>Sortie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N-340 (E)</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td>6.00</td> <td>10.00</td> <td>6.00</td> </tr> <tr> <td>N-340 (W)</td> <td>180</td> <td></td> <td></td> <td>6.00</td> <td>10.00</td> <td>6.00</td> </tr> <tr> <td>Ronda Sur</td> <td>290</td> <td></td> <td></td> <td>6.00</td> <td>10.00</td> <td>6.00</td> </tr> </tbody> </table>		Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Entrée à 4 m	Îlot à 15 m	Sortie	N-340 (E)	0			6.00	10.00	6.00	N-340 (W)	180			6.00	10.00	6.00	Ronda Sur	290			6.00	10.00	6.00
Nom	Angle (degrés)					Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)																								
		Entrée à 4 m	Îlot à 15 m	Sortie																												
N-340 (E)	0			6.00	10.00	6.00																										
N-340 (W)	180			6.00	10.00	6.00																										
Ronda Sur	290			6.00	10.00	6.00																										
<p>Remarques de conception</p> <p>Néant</p>																																



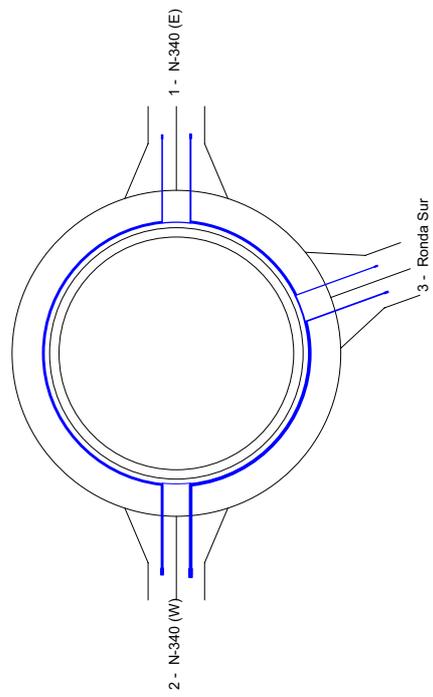
Période 2006

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	284	0	284
2	317	0	305	622
3	0	218	0	218
Total Sortant	317	502	305	1124



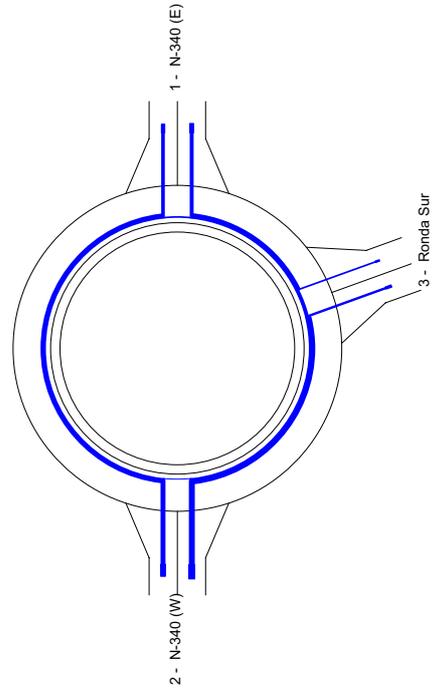
Période 2023

Trafic Piétons

1	2	3
20	20	20

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	571	48	619
2	665	0	355	1020
3	0	278	31	309
Total Sortant	665	849	434	1948



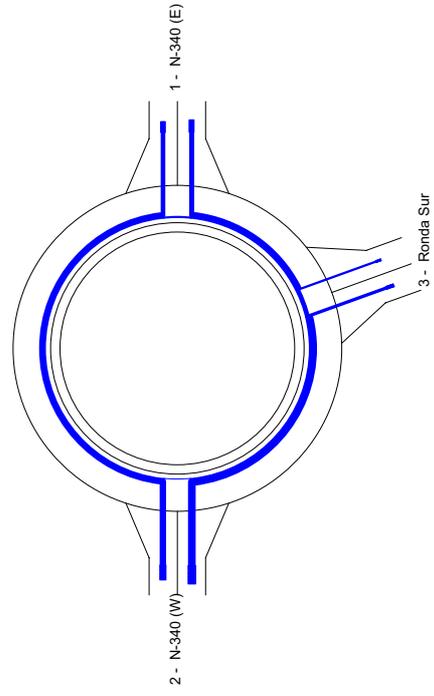
Période 2034

Trafic Piétons

1	2	3
30	30	30

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	747	63	810
2	830	0	505	1335
3	40	364	0	404
Total Sortant	870	1111	568	2549



Période 2006

Trafic Piétons

1	2	3
10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	284	0	284
2	317	0	305	622
3	0	218	0	218
Total Sortant	317	502	305	1124

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
N-340 (E)	2320	89%	0vh	2vh	0s	0.0h
N-340 (W)	2511	80%	0vh	2vh	0s	0.0h
Ronda Sur	2026	90%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-340 (W)

Branche Ronda Sur

Période 2023

Trafic Piétons

1	2	3
20	20	20

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	571	48	619
2	665	0	355	1020
3	0	278	31	309
Total Sortant	665	849	434	1948

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
N-340 (E)	1752	74%	0vh	2vh	0s	0.0h
N-340 (W)	1859	65%	0vh	2vh	0s	0.0h
Ronda Sur	1268	80%	0vh	2vh	1s	0.1h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-340 (W)

Branche Ronda Sur

Période 2034

Trafic Piétons

1	2	3
30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	Total Entrant
1	0	747	63	810
2	830	0	505	1335
3	40	364	0	404
Total Sortant	870	1111	568	2549

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente moyen	total
N-340 (E)	1431	64%	0vh	2vh	0s	0.1h
N-340 (W)	1558	54%	0vh	2vh	0s	0.0h
Ronda Sur	920	69%	0vh	3vh	2s	0.2h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-340 (W)

Branche Ronda Sur

Branche N-340 (E)

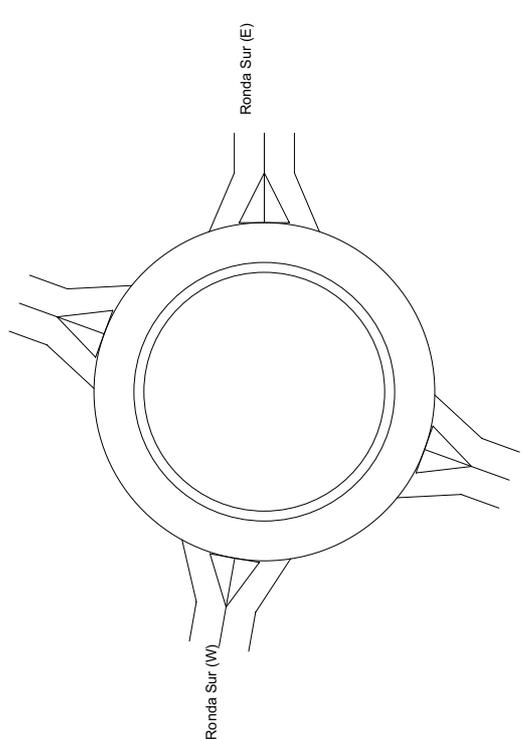
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	2320	89%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	1752	74%	0vh	2vh	0s	0.0h
2034	1431	64%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche N-340 (W)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	2511	80%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	1859	65%	0vh	2vh	0s	0.0h
2034	1558	54%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche Ronda Sur

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	2026	90%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	1268	80%	0vh	2vh	1s	0.1h
2034	920	69%	0vh	3vh	2s	0.2h

<p>Nom du Carrefour : Rotonda R-3 Localisation : Intersección de la Ronda Sur con la CV-875 (Carretera Crevillente-Estación-Matola-Elche) Urbain Environnement : Entradas y salidas con doble carril Variante : 14/10/2006 Date : Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 24.00 m Largeur de la bande franchissable : 2.00 m Largeur de l'anneau : 8.00 m Rayon extérieur du giratoire : 34.00 m</p>																																							
<p>Branches</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nom</th> <th rowspan="2">Angle (degrés)</th> <th rowspan="2">Rampe > 3%</th> <th rowspan="2">Tourne à droite</th> <th colspan="3">Largeurs (en m)</th> </tr> <tr> <th>Entrée à 4 m</th> <th>Îlot à 15 m</th> <th>Sortie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ronda Sur (E)</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td>6.00</td> <td></td> <td>10.00 6.00</td> </tr> <tr> <td>CV-875 (N)</td> <td>70</td> <td></td> <td></td> <td>6.00</td> <td></td> <td>10.00 6.00</td> </tr> <tr> <td>Ronda Sur (W)</td> <td>170</td> <td></td> <td></td> <td>6.00</td> <td></td> <td>10.00 6.00</td> </tr> <tr> <td>CV-875 (S)</td> <td>250</td> <td></td> <td></td> <td>6.00</td> <td></td> <td>10.00 6.00</td> </tr> </tbody> </table>	Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Entrée à 4 m	Îlot à 15 m	Sortie	Ronda Sur (E)	0			6.00		10.00 6.00	CV-875 (N)	70			6.00		10.00 6.00	Ronda Sur (W)	170			6.00		10.00 6.00	CV-875 (S)	250			6.00		10.00 6.00	<p>CV-875 (N) Ronda Sur (W) Ronda Sur (E) CV-875 (S)</p>
Nom					Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)																															
	Entrée à 4 m	Îlot à 15 m	Sortie																																				
Ronda Sur (E)	0			6.00		10.00 6.00																																	
CV-875 (N)	70			6.00		10.00 6.00																																	
Ronda Sur (W)	170			6.00		10.00 6.00																																	
CV-875 (S)	250			6.00		10.00 6.00																																	
<p>Remarques de conception</p>		<p>Néant</p>																																					

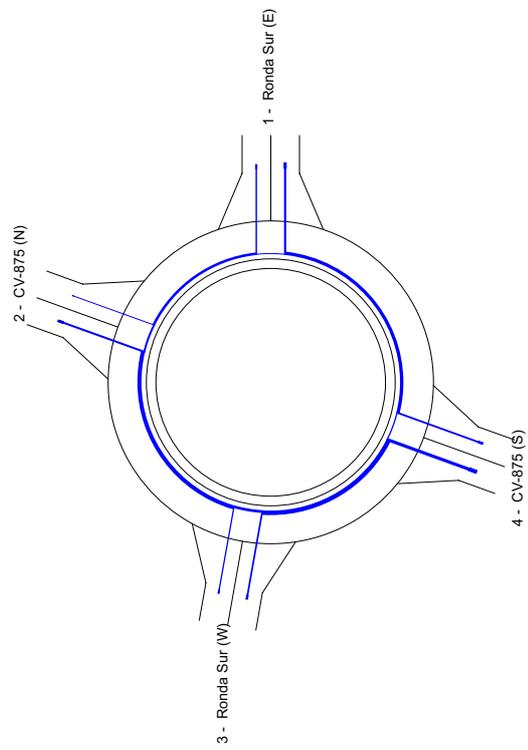
Période 2006

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	26	62	171	259
2	38	0	38	265	341
3	166	31	0	108	305
4	176	38	118	0	332
Total Sortant	380	95	218	544	1237



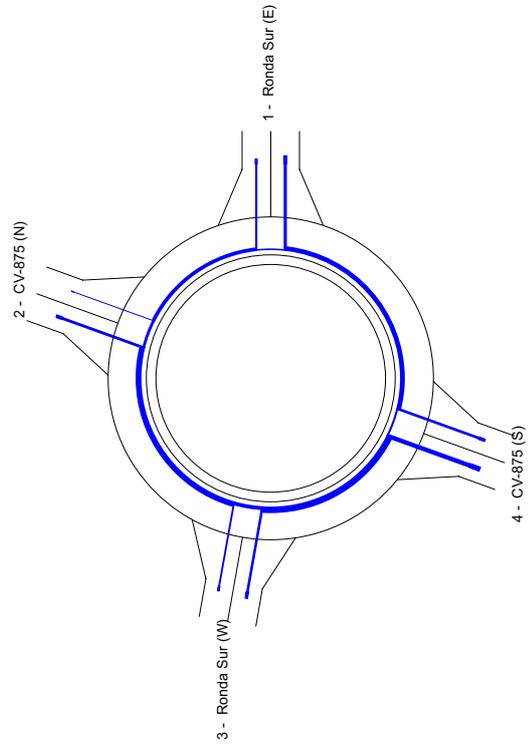
Période 2023

Trafic Piétons

1	2	3	4
20	20	20	20

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	37	89	246	372
2	55	0	55	382	492
3	239	45	0	156	440
4	253	55	170	0	478
Total Sortant	547	137	314	784	1782



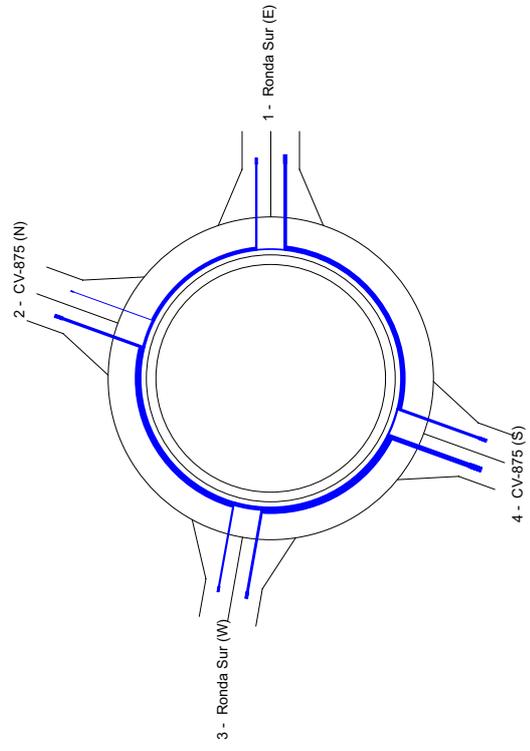
Période 2034

Trafic Piétons

1	2	3	4
30	30	30	30

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	43	104	286	433
2	63	0	63	443	569
3	277	52	0	180	509
4	294	63	197	0	554
Total Sortant	634	158	364	909	2065



Période 2006

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	26	62	171	259
2	38	0	38	265	341
3	166	31	0	108	305
4	176	38	118	0	332
Total Sortant	380	95	218	544	1237

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Ronda Sur (E)	2362	90%	0vh	2vh	0s	0.0h
CV-875 (N)	2042	86%	0vh	2vh	0s	0.0h
Ronda Sur (W)	1709	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
CV-875 (S)	2200	87%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Ronda Sur (E)

Branche CV-875 (N)

Branche Ronda Sur (W)

Branche CV-875 (S)

Période 2023

Trafic Piétons

1	2	3	4
20	20	20	20

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	37	89	246	372
2	55	0	55	382	492
3	239	45	0	156	440
4	253	55	170	0	478
Total Sortant	547	137	314	784	1782

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Ronda Sur (E)	2033	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
CV-875 (N)	1605	77%	0vh	2vh	0s	0.0h
Ronda Sur (W)	1207	73%	0vh	2vh	1s	0.1h
CV-875 (S)	1814	79%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Ronda Sur (E)

Branche CV-875 (N)

Branche Ronda Sur (W)

Branche CV-875 (S)

Période 2034

Trafic Piétons

1	2	3	4
30	30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	43	104	286	433
2	63	0	63	443	569
3	277	52	0	180	509
4	294	63	197	0	554
Total Sortant	634	158	364	909	2065

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage moyenne		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Ronda Sur (E)	1860	81%	0vh	2vh	0s	0.0h
CV-875 (N)	1388	71%	0vh	2vh	0s	0.1h
Ronda Sur (W)	973	66%	0vh	3vh	1s	0.2h
CV-875 (S)	1617	74%	0vh	2vh	0s	0.0h

Conseils

Branche Ronda Sur (E)

Branche CV-875 (N)

Branche Ronda Sur (W)

Branche CV-875 (S)

Branche Ronda Sur (E)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	2362	90%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	2033	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
2034	1860	81%	0vh	2vh	0s	0.0h

Branche CV-875 (N)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	2042	86%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	1605	77%	0vh	2vh	0s	0.0h
2034	1388	71%	0vh	2vh	0s	0.1h

Branche Ronda Sur (W)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	1709	85%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	1207	73%	0vh	2vh	1s	0.1h
2034	973	66%	0vh	3vh	1s	0.2h

Branche CV-875 (S)

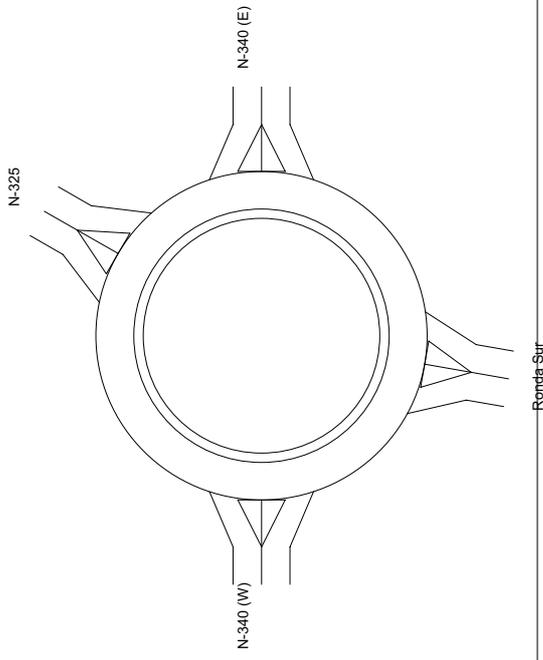
Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
2006	2200	87%	0vh	2vh	0s	0.0h
2023	1814	79%	0vh	2vh	0s	0.0h
2034	1617	74%	0vh	2vh	0s	0.0h

Nom du Carrefour : Rotonda R-5
 Localisation : Intersección Este de N-340 con Ronda Sur de Crevillente y con N-325
 Environnement : Urbain
 Variante : Diseño 1
 Date : 14/10/2006

Anneau
 Rayon de l'îlot franchissable : 25.00 m
 Largeur de la bande franchissable : 2.00 m
 Largeur de l'anneau : 8.00 m
 Rayon extérieur du giratoire : 35.00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	Îlot à 15 m	Sortie
N-340 (E)	0			6.00	10.00	6.00
N-325	60			6.00	10.00	6.00
N-340 (W)	180			6.00	10.00	6.00
Ronda Sur	260			6.00	10.00	6.00



Remarques de conception

Néant

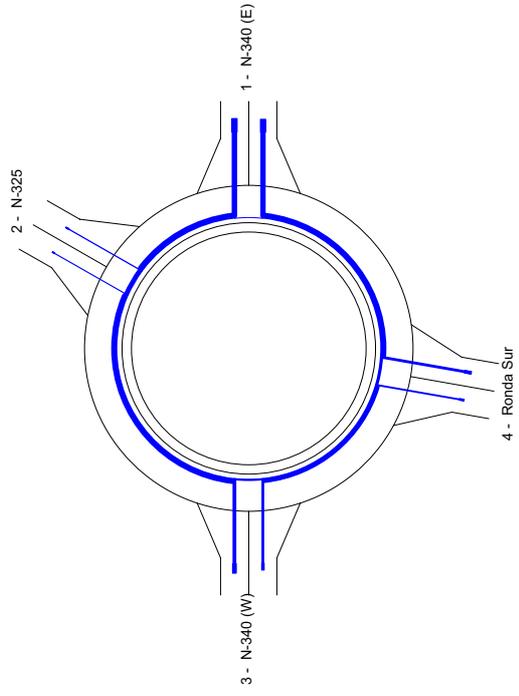
Période 2006

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	96	569	292	957
2	66	0	89	45	200
3	427	60	0	0	487
4	435	61	0	0	496
Total Sortant	928	217	658	337	2140



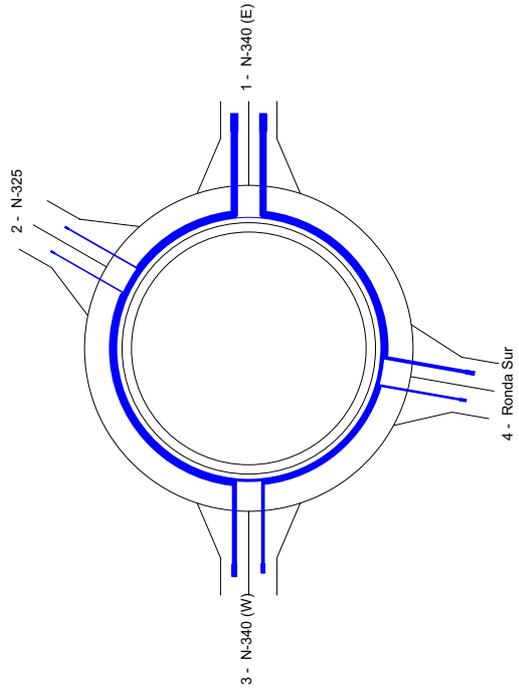
Période 2023

Trafic Piétons

1	2	3	4
20	20	20	20

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	128	764	392	1284
2	89	0	119	60	268
3	573	81	0	0	654
4	585	82	0	0	667
Total Sortant	1247	291	883	452	2873



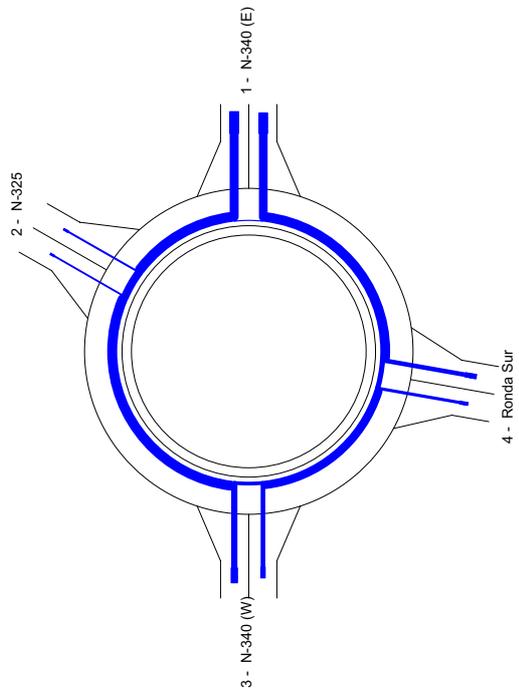
Période 2034

Trafic Piétons

1	2	3	4
30	30	30	30

Trafic Véhicules Mode UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	156	924	474	1554
2	107	0	144	73	324
3	693	97	0	0	790
4	707	99	0	0	806
Total Sortant	1507	352	1068	547	3474



Période 2006

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	10	10	10

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	96	569	292	957
2	66	0	89	45	200
3	427	60	0	0	487
4	435	61	0	0	496
Total Sortant	928	217	658	337	2140

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
N-340 (E)	1762	65%	0vh	2vh	0s	0.0h
N-325	1465	88%	0vh	2vh	1s	0.0h
N-340 (W)	1596	77%	0vh	2vh	0s	0.0h
Ronda Sur	1455	75%	0vh	2vh	0s	0.1h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-325

Branche N-340 (W)

Branche Ronda Sur

Période 2023

Trafic Piétons

1	2	3	4
20	20	20	20

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	128	764	392	1284
2	89	0	119	60	268
3	573	81	0	0	654
4	585	82	0	0	667
Total Sortant	1247	291	883	452	2873

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
N-340 (E)	1285	50%	0vh	2vh	0s	0.1h
N-325	1067	80%	0vh	2vh	1s	0.1h
N-340 (W)	1151	64%	0vh	2vh	1s	0.1h
Ronda Sur	983	60%	0vh	3vh	1s	0.2h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-325

Branche N-340 (W)

Branche Ronda Sur

Période 2034

Trafic Piétons

1	2	3	4
30	30	30	30

Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	156	924	474	1554
2	107	0	144	73	324
3	693	97	0	0	790
4	707	99	0	0	806
Total Sortant	1507	352	1068	547	3474

Remarques sur la période

Néant

Résultats

	Réserve de Capacité en uvph		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyen	total
N-340 (E)	901	37%	0vh	3vh	1s	0.3h
N-325	790	71%	0vh	3vh	2s	0.2h
N-340 (W)	812	51%	0vh	3vh	1s	0.3h
Ronda Sur	633	44%	1vh	4vh	2s	0.5h

Conseils

Branche N-340 (E)

Branche N-325

Branche N-340 (W)

Branche Ronda Sur

Branche N-340 (E)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage			Temps d'Attente total	
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyenne	total	total
2006	1762	65%	0vh	2vh	0s	0.0h	0.0h
2023	1285	50%	0vh	2vh	0s	0.1h	0.1h
2034	901	37%	0vh	3vh	1s	0.3h	0.3h

Branche N-325

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage			Temps d'Attente total		
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyenne	total	total	total
2006	1465	88%	0vh	2vh	1s	0.0h	0.0h	0.0h
2023	1067	80%	0vh	2vh	1s	0.1h	0.1h	0.1h
2034	790	71%	0vh	3vh	2s	0.2h	0.2h	0.2h

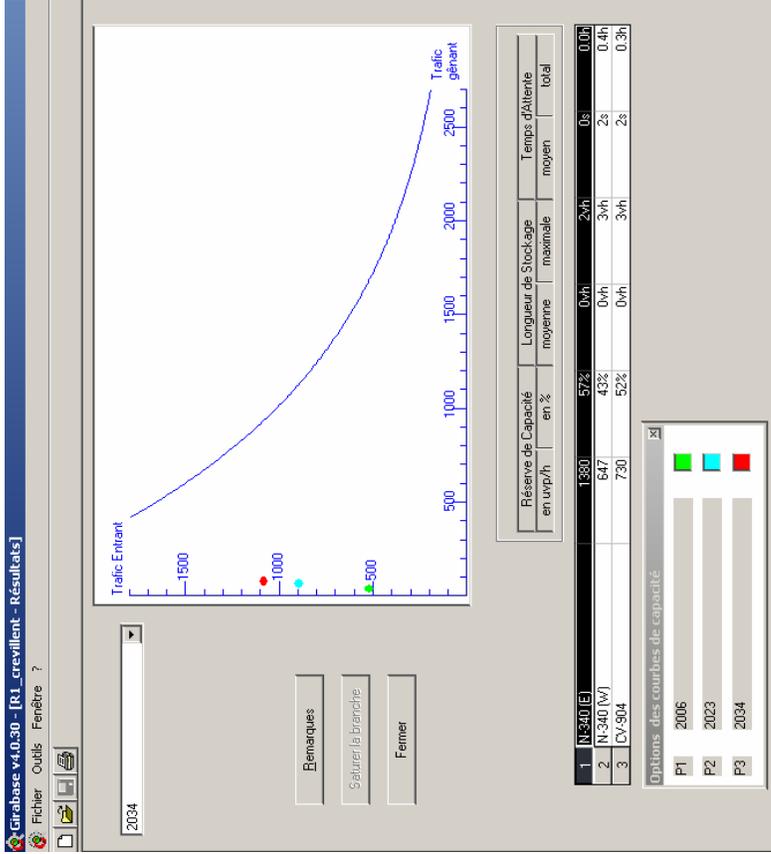
Branche N-340 (W)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage			Temps d'Attente total		
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyenne	total	total	total
2006	1596	77%	0vh	2vh	0s	0.0h	0.0h	0.0h
2023	1151	64%	0vh	2vh	1s	0.1h	0.1h	0.1h
2034	812	51%	0vh	3vh	1s	0.3h	0.3h	0.3h

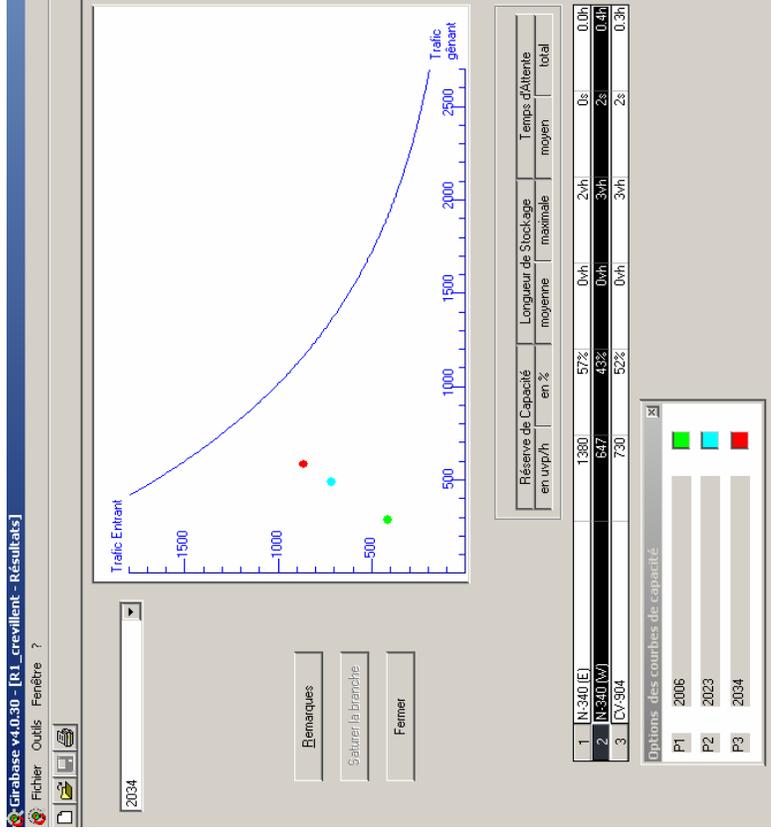
Branche Ronda Sur

Périodes de trafic	Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage				Temps d'Attente total		
	en uvph	en %	moyenne	maximale	moyenne	total	moyenne	total	total
2006	1455	75%	0vh	2vh	0s	0.1h	0s	0.1h	0.1h
2023	983	60%	0vh	3vh	1s	0.2h	1s	0.2h	0.2h
2034	633	44%	1vh	4vh	2s	0.5h	2s	0.5h	0.5h

Gráficas de capacidad de las glorietas de la Ronda Sur de Crevillent

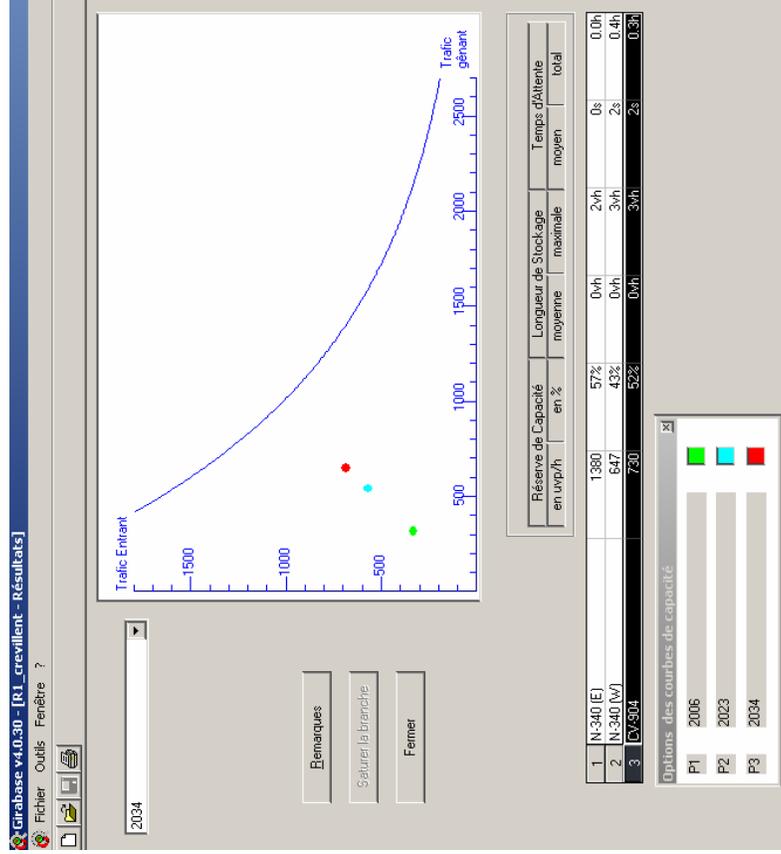


Rotonda 1 : Acceso N-340 (E)

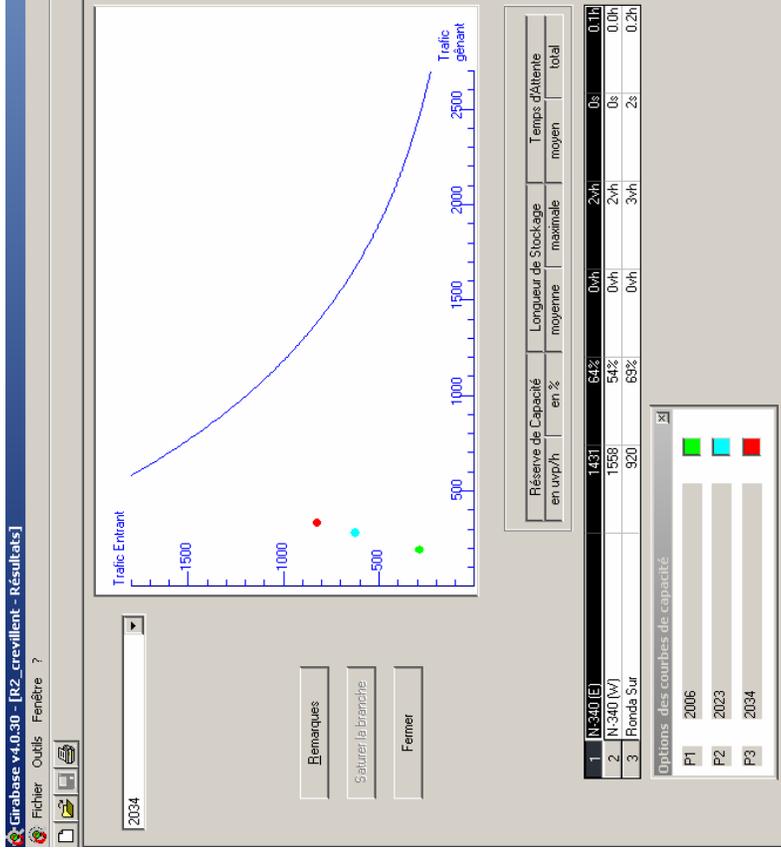


Rotonda 1 : Acceso N-340 (W)

Gráficas de capacidad de las glorietas de la Ronda Sur de Creveillent

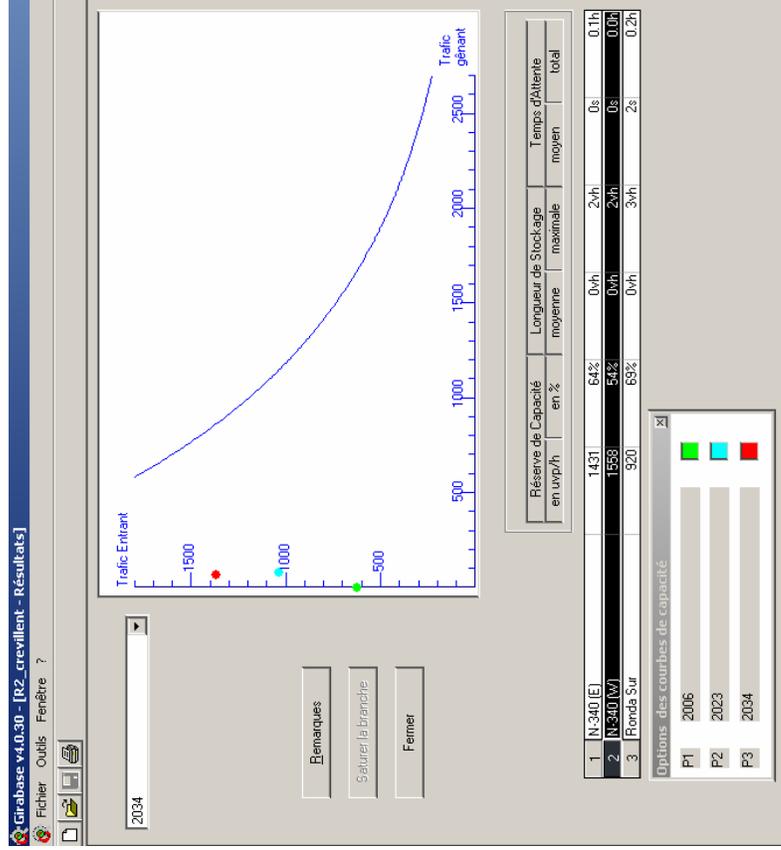


Rotonda 1 : Acceso CV-904

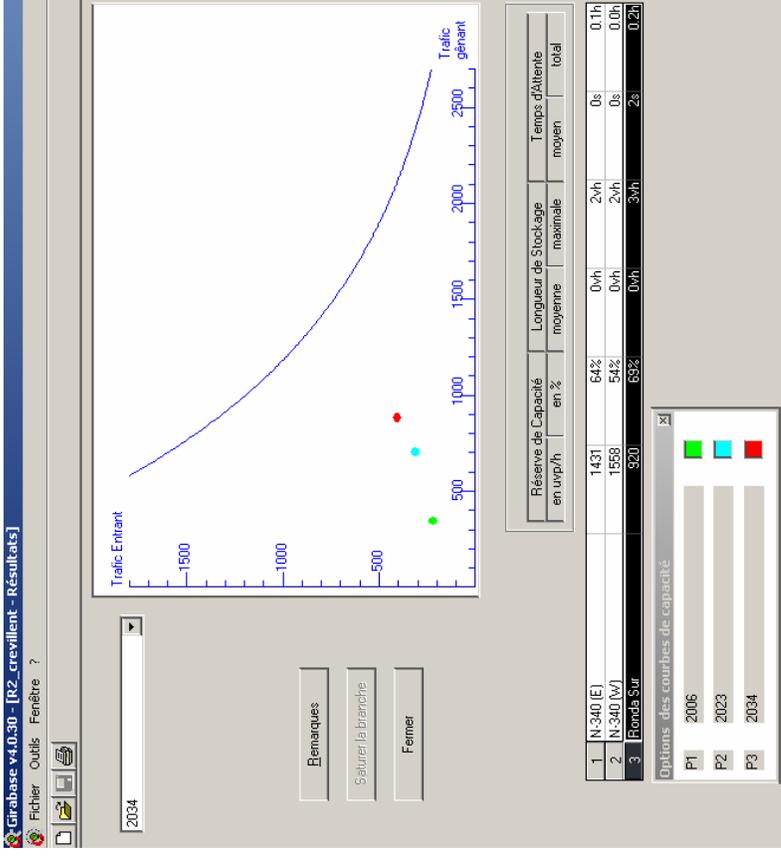


Rotonda 2 : Acceso N-340 (E)

Gráficas de capacidad de la Ronda Sur de Crevillent

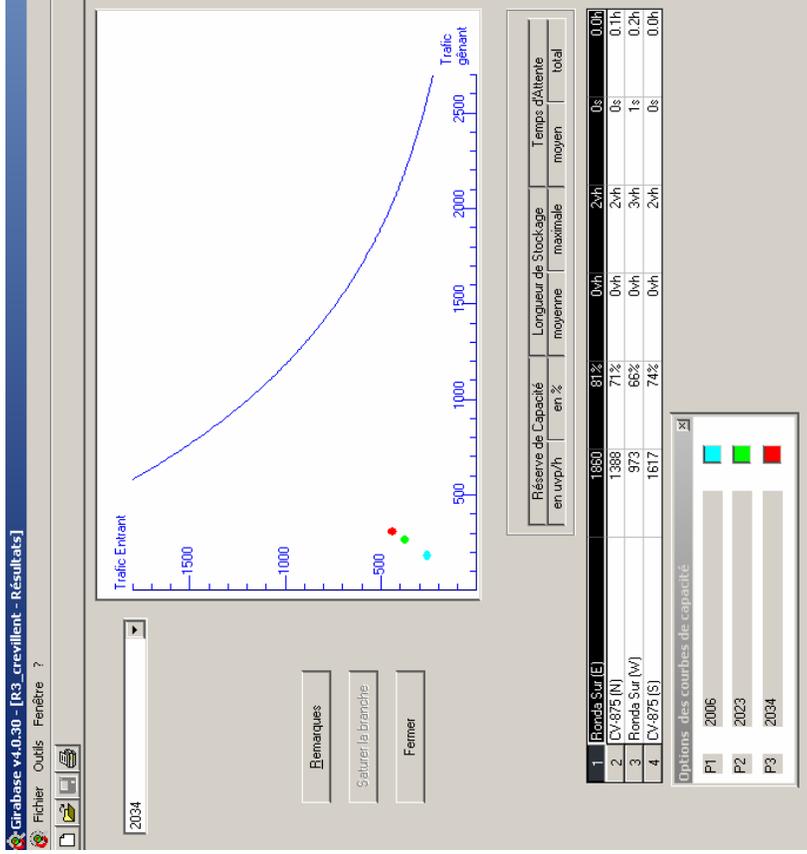


Rotonda 2 : Acceso N-340 (W)

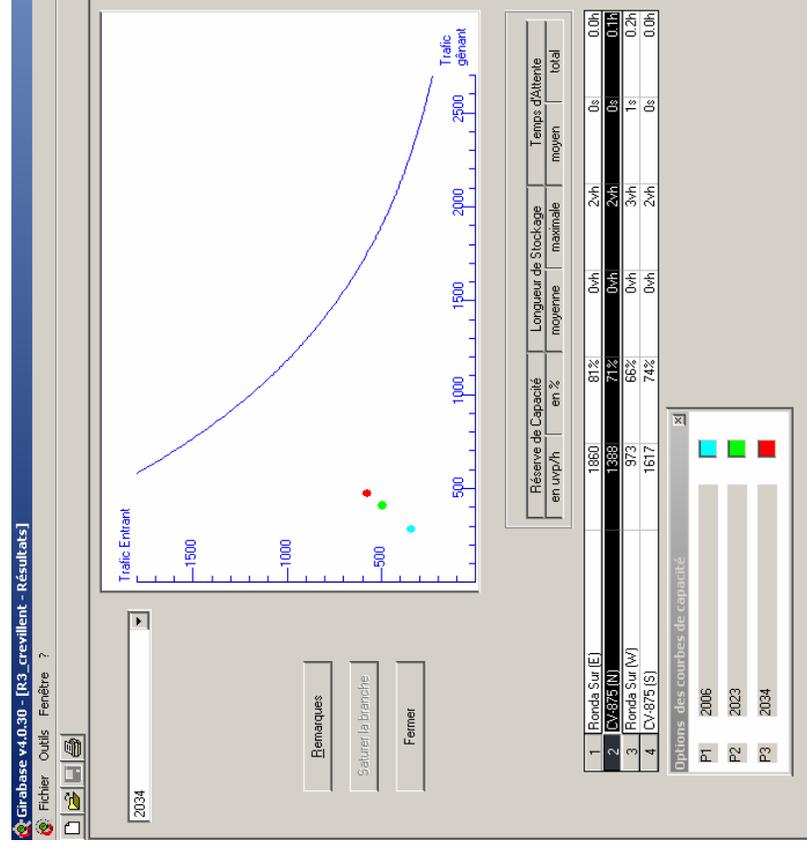


Rotonda 2 : Acceso Ronda Sur

Gráficas de capacidad de las glorietas de la Ronda Sur de Crevillent

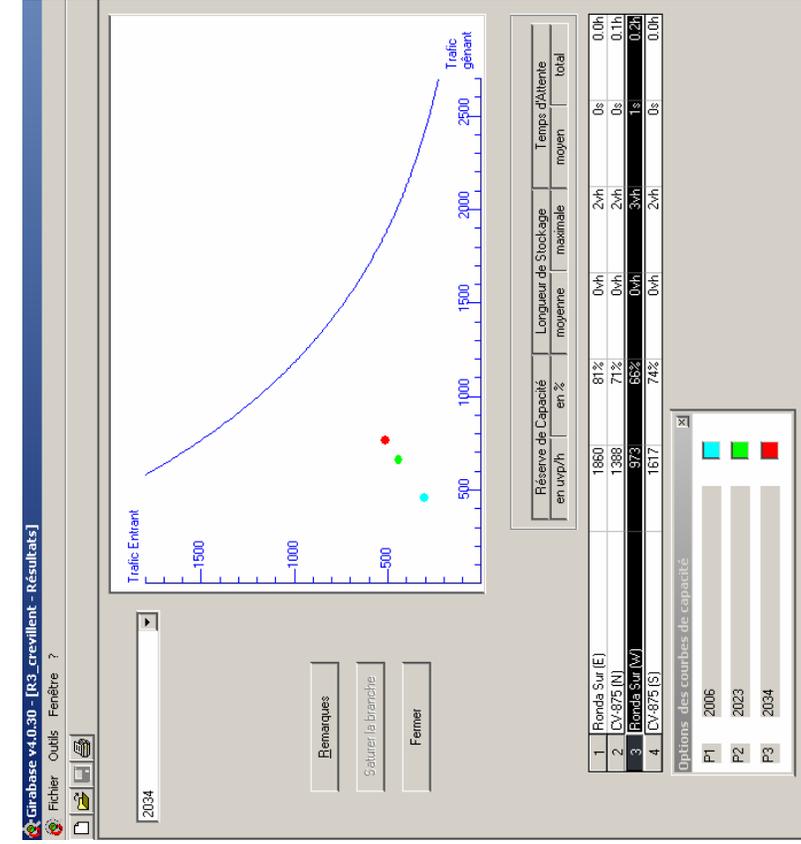


Rotonda 3 : Acceso Ronda Sur (E)

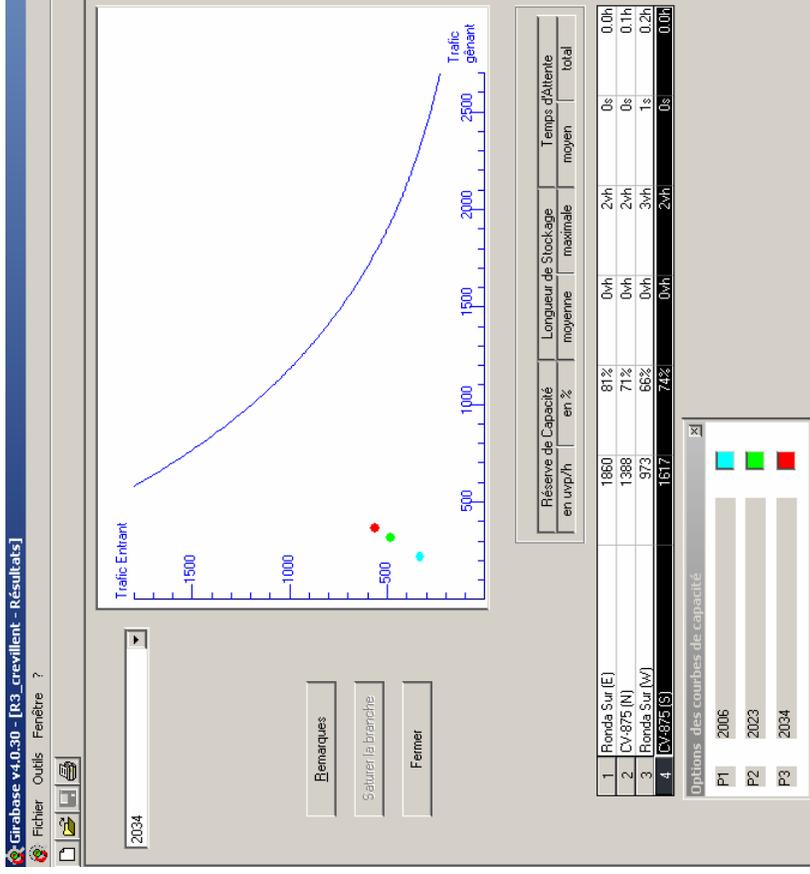


Rotonda 3 : Acceso CV-875 (N)

Gráficas de capacidad de las glorietas de la Ronda Sur de Crevillent

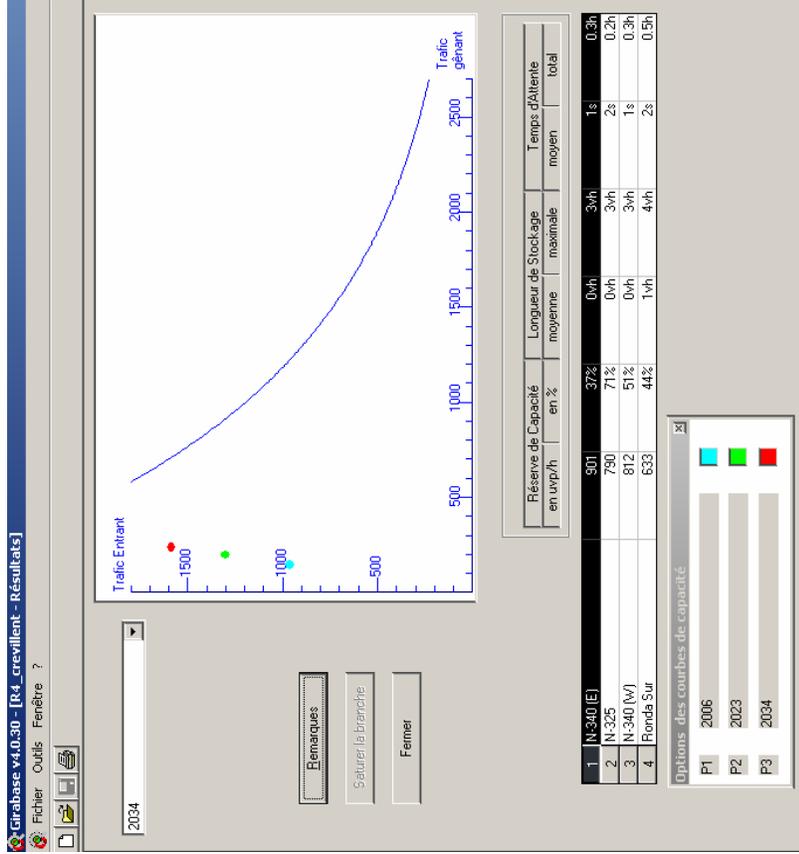


Rotonda 3 : Acceso Ronda Sur (W)

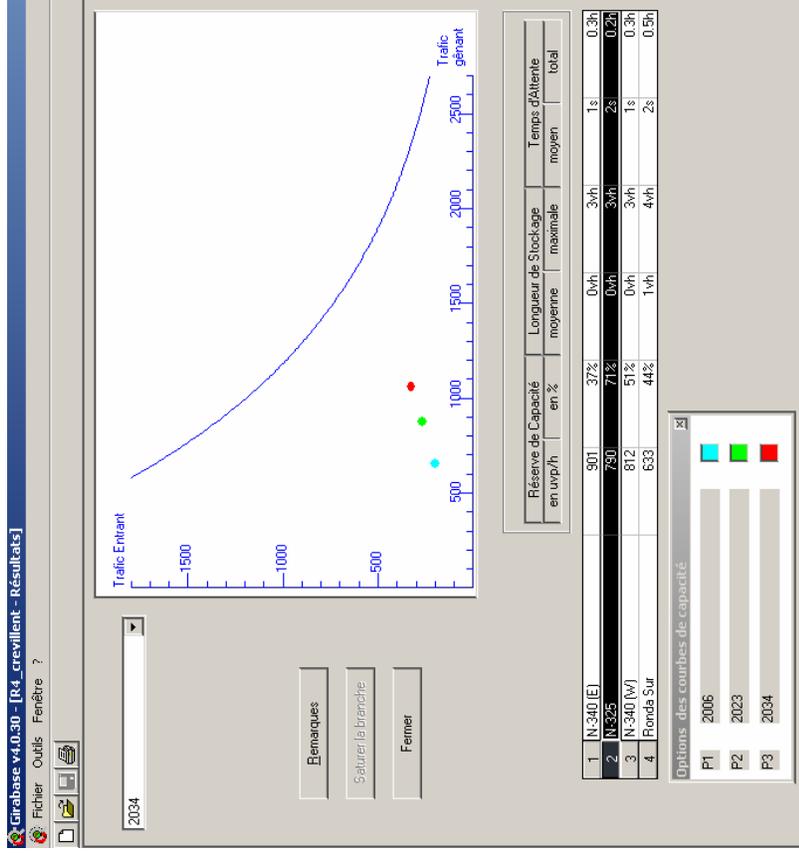


Rotonda 3 : Acceso CV-875 (S)

Gráficas de capacidad de la Ronda Sur de Crevillent

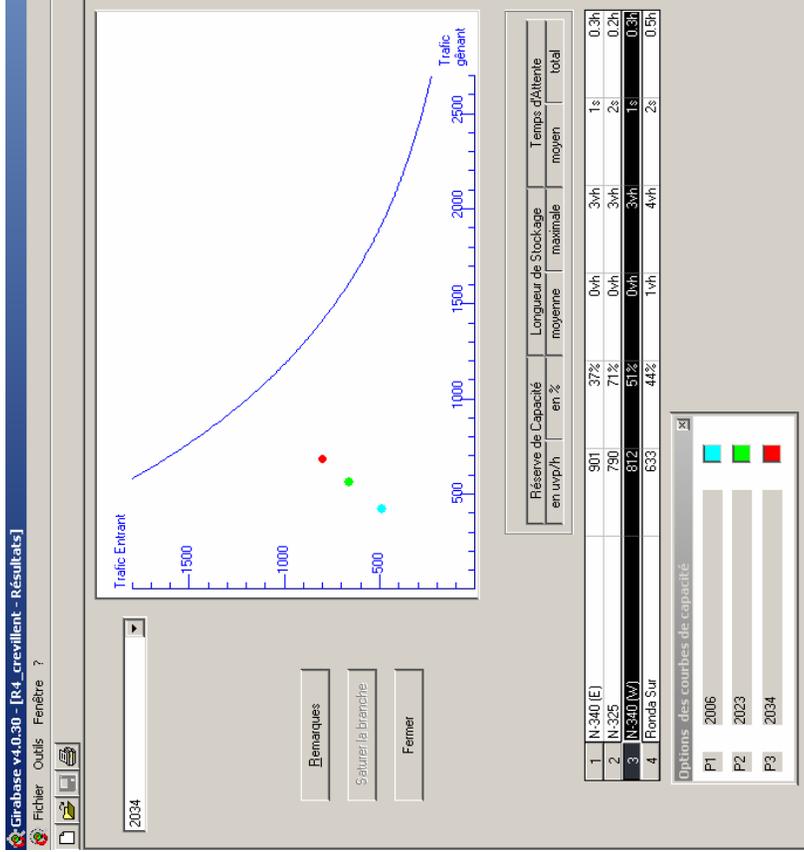


Rotonda 4 : Acceso N-340 (E)

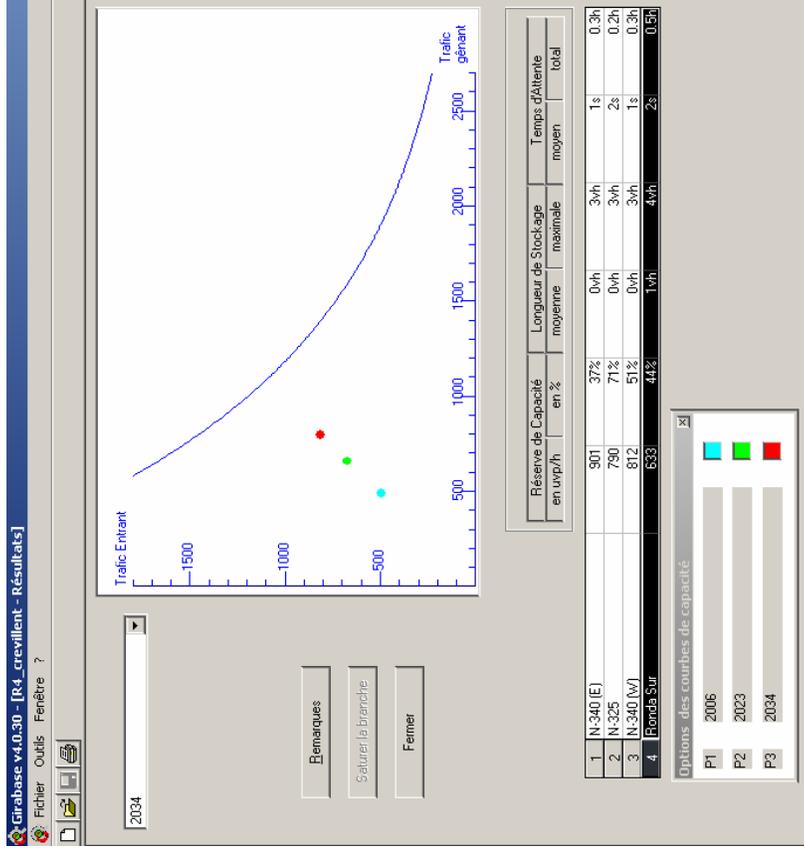


Rotonda 4 : Acceso N-325

Gráficas de capacidad de las glorietas de la Ronda Sur de Crevillent



Rotonda 4 : Acceso N-340 (W)



Rotonda 4 : Acceso Ronda Sur