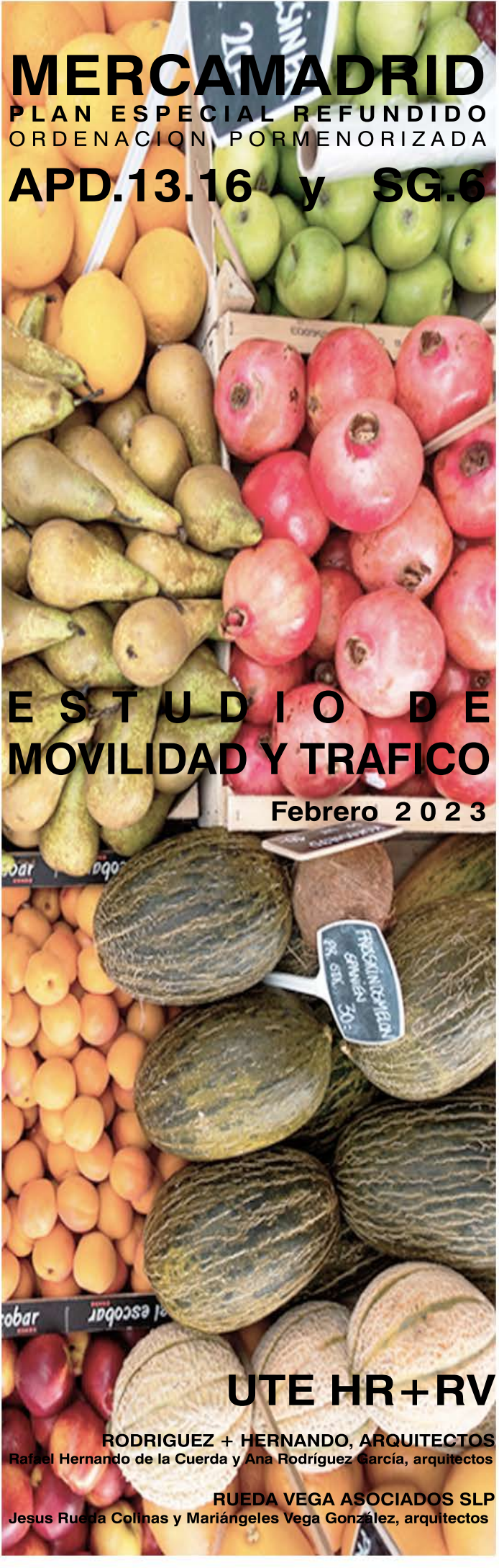




MERCAMADRID

PLAN ESPECIAL REFUNDIDO
ORDENACION, PORMENORIZADA

APD.13.16 y SG.6

**E S T U D I O D E
MOVILIDAD Y TRAFICO**

Febrero 2023

UTE HR+RV

RODRIGUEZ + HERNANDO, ARQUITECTOS

Rafael Hernando de la Cuerda y Ana Rodríguez García, arquitectos

RUEDA VEGA ASOCIADOS SLP

Jesús Rueda Collinas y Mariángeles Vega González, arquitectos

ÍNDICE

1.	PRESENTACIÓN	2
1.1	ANEXO: ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID. OCTUBRE 2023	3

1. PRESENTACIÓN

El presente documento contiene el **ESTUDIO DE TRÁFICO del PLAN ESPECIAL REFUNDIDO DE MERCAMADRID**, promovido por la Empresa de Mercados Centrales de Abastecimiento de Madrid, S.A., **MERCAMADRID, S.A.**

Se incorpora como Anexo este Estudio de Tráfico con el objeto de permitir la emisión del informe sectorial, preceptivo y vinculante, por parte de la DG de Carreteras del Estado, en relación con los accesos a Mercamadrid desde la M-40. La autoría del estudio corresponde a la consultora **TOOL-ALFA S.L.**, que realizó los trabajos correspondientes entre los meses de abril y mayo de 2023.

El Plan Especial de Mercamadrid ha sido redactado por la **UTE HR+RV**, formada por **RAFAEL HERNANDO Y ANA RODRÍGUEZ ARQUITECTOS, Y RUEDA Y VEGA ASOCIADOS S.L.P.**; unión temporal de empresas que resultó adjudicataria de los trabajos de redacción tras el proceso de licitación promovido desde **MERCAMADRID**.

Su gerente único y representante legal es Rafael Hernando de la Cuerda, y tiene sede en la calle Pedrezuela 9, Portal 3, Bajo B. 28017 MADRID

UTE HR+RV

RODRIGUEZ + HERNANDO ARQUITECTOS

Rafael Hernando y Ana Rodríguez, arquitectos.
c/ Pedrezuela 9, Portal 3, Bajo B. 28017 MADRID
rodriguezhernando.arquitectos@gmail.com

RUEDA Y VEGA ASOCIADOS SLP

Jesús M^a Rueda y Mariángeles Vega, arquitectos
c/ Agustín de Betancourt 5, 1^o. 28003 MADRID
www.ruedavega.com

En la redacción del presente documento han intervenido las siguientes personas:

- Rafael Hernando de la Cuerda, doctor arquitecto.
- Ana Rodríguez García, doctor arquitecto.
- Jesús M^a Rueda Colinas, arquitecto.
- M^a Ángeles Vega González, arquitecto.
- Laura Reca González, arquitecto.

Madrid, Mayo 2023

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Rafael Hernando de la Cuerda
Doctor Arquitecto

Ana Rodríguez García
Doctor Arquitecto

Jesús M^a Rueda Colinas
Arquitecto

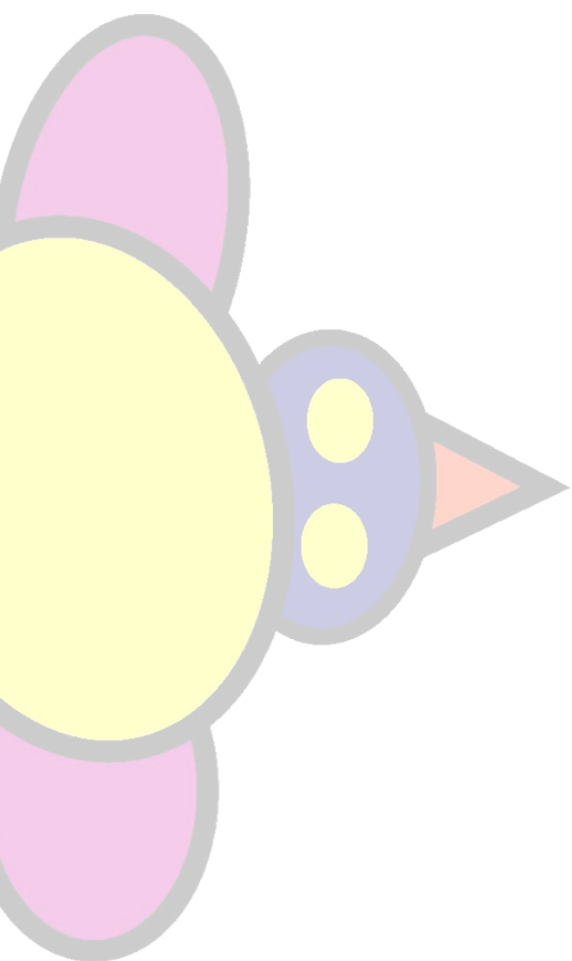
M^a Ángeles Vega González
Arquitecto

1.1 ANEXO: ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID. OCTUBRE 2023

Estudio de tráfico de los accesos a Mercamadrid

Memoria

Octubre 2023



TOOL
ALFA

Nombre del Documento: E733d03p00v01 Estudio de tráfico Mercamadrid

Ficheros asociados: \2del cliente, \3 campo, 5\modelo

Realización: Yeray Hernández, Cassiel Mayorca, Jorge Murillo, Daniel Ogando, Álvaro Rodríguez

Revisión del Contenido: Álvaro Rodríguez

Revisión formal: Oscar Martínez

Fecha: 11/10/2023

Contenido

0	Resumen.....	6
1	Introducción	8
2	Contexto urbanístico	9
3	Datos de tráfico	11
3.1	Entradas y salidas de Mercamadrid.....	11
3.2	Aforos de tráfico del MITMA.....	13
3.3	Trabajo de campo.....	14
3.3.1	Definición del período de medición	14
3.3.2	Aforos.....	15
3.3.3	Longitud de cola.....	17
3.3.4	Tiempo de proceso	18
3.3.5	Resultados	19
4	Calibración de la situación actual.....	26
4.1	Matriz de movilidad	26
4.1.1	La matriz como elemento del modelo de transporte	26
4.1.2	Elaboración de la matriz.....	26
4.1.3	Matrices definitivas	32
4.2	Microsimulación.....	32
4.3	Resultados	34
4.3.1	Hora punta de entrada	35
4.3.2	Hora punta de salida.....	36
5	Impacto del Plan Especial	37
5.1	Planeamiento vigente y en estudio	37
5.1.1	Planeamiento vigente	37
5.1.2	Planeamiento en estudio.....	38
5.1.3	Comparación entre planeamiento vigente y en estudio	38
5.2	Escenarios para el cálculo de impactos	39
5.2.1	Enfoque metodológico	39
5.2.2	Escenario PE-2009 + ED-SG6-2001	40
5.2.3	Escenario PE-2022	41
5.3	Comparación de la situación actual con el escenario PE-2009 + ED-SG6-2001	41
5.3.1	Descripción general.....	41
5.3.2	Hora punta de entrada	42
5.3.3	Hora punta de salida.....	43

5.4	Comparación de la situación actual con el escenario PE-2022	44
5.4.1	Descripción general.....	44
5.4.2	Hora punta de entrada	44
5.4.3	Hora punta de salida.....	45
5.5	Discusión.....	46
6	Actuaciones previstas.....	48

Tablas

Tabla 1: Densidad y nivel de servicio en PE-2009 + ED-SG6-2001 y PE-2022. Hora punta de entrada	6
Tabla 2: Densidad y nivel de servicio en PE-2009 + ED-SG6-2001 y PE-2022. Hora punta de salida	7
Tabla 3: Entradas diarias a Mercamadrid.....	11
Tabla 4: Entradas y salidas por hora. Martes 18/04	11
Tabla 5: Entradas por vía y hora. Martes 18/04	12
Tabla 6: Salidas por vía y hora. Martes 18/04.....	12
Tabla 7: Entradas y salidas diarias por vía. Martes 18/04.....	13
Tabla 8: Tráfico de ligeros promedio de martes, por aforo y calzada.....	14
Tabla 9: Tráfico de pesados promedio de martes, por aforo y calzada	14
Tabla 10: Resultados de los aforos de tráfico. Puntos 1, 2 y 3.....	20
Tabla 11: Resultados de los aforos de tráfico. Puntos 4, 5 y 6.....	21
Tabla 12: Resultados de las mediciones de longitud de cola	23
Tabla 13: Tiempo medio de proceso (en segundos) de las vías de la plataforma alta.....	24
Tabla 14: Tiempo medio de proceso (en segundos) de las vías de la plataforma alta.....	24
Tabla 15: Resultados de los aforos de tráfico. Puntos 1, 2 y 3.....	27
Tabla 16: Resultados de los aforos de tráfico. Puntos 4, 5 y 6.....	28
Tabla 17: Tráfico de ligeros promedio de martes, por aforo y calzada, en el tramo de M-40 paralelo a Mercamadrid	29
Tabla 18: Tráfico de pesados promedio de martes, por aforo y calzada, en el tramo de M-40 paralelo a Mercamadrid	29
Tabla 19: Conjunto de condiciones de la matriz de movilidad	31
Tabla 20: Condiciones adicionales de la matriz. Reparto M-40 / A-4 (ratios).....	32
Tabla 21: Nivel de servicio en tramos básicos de autopista.....	34
Tabla 22: Edificabilidad del PE-2009 + ED-SG6-2001	37
Tabla 23: Edificabilidad del PE-2022	38
Tabla 24: Comparativa de edificabilidades entre el plan original PE-2009 + ED-SG6-2001 y la modificación PE-2022.....	39
Tabla 25: Edificabilidad remanente en parcelas vacantes según el PE-2009 + ED-SG6-2001 con respecto a la situación actual.....	40
Tabla 26: Densidad y nivel de servicio en situación actual y PE-2009 + ED-SG6-2001. Hora punta de entrada	42
Tabla 27: Densidad y nivel de servicio en situación actual y PE-2009 + ED-SG6-2001. Hora punta de salida.....	43
Tabla 28: Densidad y nivel de servicio en situación actual y PE-2022. Hora punta de entrada	44
Tabla 29: Densidad y nivel de servicio en situación actual y PE-2022. Hora punta de salida.....	45
Tabla 30: Densidad y nivel de servicio en PE-2009 + ED-SG6-2001 y PE-2022. Hora punta de entrada	47
Tabla 31: Densidad y nivel de servicio en PE-2009 + ED-SG6-2001 y PE-2022. Hora punta de salida	47

Imágenes

Imagen 1: Vista aérea del ámbito de estudio en Mercamadrid	9
Imagen 2: Vías de entrada y salida de Mercamadrid en el ámbito analizado	10
Imagen 3: Estaciones de aforo del MITMA en el ámbito de estudio	13
Imagen 4: Análisis horario de entradas y salidas de Mercamadrid (martes 18/04) y de la estación M-114-0 del MITMA (martes promedio)	15
Imagen 5: Ubicación de los aforos de conteo de vehículos.....	16
Imagen 6: Punto 4 de medición del trabajo de campo: salida de la plataforma alta	17
Imagen 7: Medición de cola en las vías 1 a 5 de la plataforma baja (W) y en las vías 6 a 15 de la plataforma alta (E).....	18
Imagen 8: Plataforma baja (W)	19
Imagen 9: Evolución del tráfico de turismos/furgonetas aforado en cada punto por hora	22
Imagen 10: Evolución del tráfico de camiones aforado en cada punto por hora.....	22
Imagen 11: Frecuencia relativa de tiempos de proceso en las distintas vías, por tipo de vehículo..	25
Imagen 12: Orígenes y destinos del modelo de transporte.....	30

Anexos

Anexo 1	Resultados del trabajo de campo
Anexo 2	Entradas y salidas de Mercamadrid
Anexo 3	Matrices por escenario y hora punta
Anexo 4	Resultados de la microsimulación



0 Resumen

Se ha efectuado un Estudio de Tráfico que tiene como objetivo dimensionar el impacto de la Modificación del Plan Especial Refundido de Mercamadrid en la red viaria del entorno más cercano. Para ello, se ha efectuado un proceso de recopilación de información basado tanto en datos de entradas y salidas de Mercamadrid como en trabajos de campo *ex profeso* para aforar el tráfico en distintos puntos de la red y datos de estaciones permanentes del MITMA.

Con la información disponible, se han elaborado unas matrices de movilidad origen-destino y se ha efectuado una microsimulación mediante software especializado para calcular el nivel de servicio en los distintos escenarios analizados:

- ❑ Tres horizontes de desarrollo del Plan:
 - Situación actual.
 - Edificabilidad desarrollada totalmente según el "*Plan Especial para la modificación del APD 13.16 Mercamadrid*" aprobado en 2009 (en adelante, PE-2009); y en el "*Estudio de Detalle de la pieza oeste del SG-6*", aprobado en 2001 (en adelante, ED-SG6-2001).
 - Edificabilidad desarrollada totalmente según PE-2022 (la citada Modificación).
- ❑ Dos horas punta:
 - Hora punta de entrada (5:00-6:00 horas).
 - Hora punta de salida (7:00-8:00 horas).

Tabla 1: Densidad y nivel de servicio en PE-2009 + ED-SG6-2001 y PE-2022. Hora punta de entrada

ID	Tramo	PE-2009 + ED-SG6-2001		PE-2022	
		Densidad	Nivel de servicio	Densidad	Nivel de servicio
1	M-40 O-E antes de trenzado con A-4	7,6	B	7,6	B
2	M-40 O-E trenzado A-4 / Mercamadrid	12,9	C	13,8	C
5	M-40 O-E tras trenzado	4,9	A	4,8	A
4	Vía colec.-distr. O-E antes de entrada a plataforma baja	14,4	C	15,3	C
9	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma baja	11,1	C	12,0	C
19	Vía colec.-distr. O-E entre plataformas	14,4	C	14,4	C
24	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma alta	13,3	C	13,3	C
52	Vía colec.-distr. O-E tras plataforma alta	8,7	B	8,9	B
56	M-40 E-O antes de trenzado con A-4	1,0	A	1,0	A
22	M-40 E-O trenzado A-4 / Mercamadrid	3,7	A	3,6	A
23	M-40 E-O tras trenzado	4,2	A	3,9	A
26	Vía colec.-distr. E-O antes de trenzado con Mercamadrid	8,6	B	8,4	B
28	Vía colec.-distr. E-O trenzado M-40 / Mercamadrid	10,4	B	10,0	B
30	Vía colec.-distr. E-O tras trenzado	17,0	D	16,8	D

Fuente: Elaboración propia.

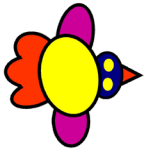


Tabla 2: Densidad y nivel de servicio en PE-2009 + ED-SG6-2001 y PE-2022. Hora punta de salida

ID	Tramo	PE-2009 + ED-SG6-2001		PE-2022	
		Densidad	Nivel de servicio	Densidad	Nivel de servicio
1	M-40 O-E antes de trenzado con A-4	10,9	B	10,8	B
2	M-40 O-E trenzado A-4 / Mercamadrid	17,3	D	17,7	D
5	M-40 O-E tras trenzado	5,6	A	5,5	A
4	Vía colec.-distr. O-E antes de entrada a plataforma baja	15,3	C	15,6	C
9	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma baja	14,9	C	14,6	C
19	Vía colec.-distr. O-E entre plataformas	19,7	D	18,8	D
24	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma alta	28,2	F	28,5	F
52	Vía colec.-distr. O-E tras plataforma alta	16,5	D	17,2	D
56	M-40 E-O antes de trenzado con A-4	13,4	C	13,1	C
22	M-40 E-O trenzado A-4 / Mercamadrid	20,4	D	20,5	D
23	M-40 E-O tras trenzado	15,9	C	16,0	C
26	Vía colec.-distr. E-O antes de trenzado con Mercamadrid	80,4	F	71,5	F
28	Vía colec.-distr. E-O trenzado M-40 / Mercamadrid	34,6	F	32,7	F
30	Vía colec.-distr. E-O tras trenzado	72,4	F	65,2	F

Fuente: Elaboración propia.

Como puede observarse, la diferencia entre los dos escenarios de desarrollo de la edificabilidad de Mercamadrid es prácticamente inexistente. El motivo principal es que la edificabilidad del uso principal ("Servicio Público Singular") disminuye en el PE-2022 con respecto a PE-2009 + ED-SG6-2001. En aras de una mayor seguridad, se han considerado los viajes generados por los equipamientos, que sí se incrementan en PE-2022 con respecto a PE-2009 + ED-SG6-2001, y se ha establecido un escenario pesimista en que el potencial de generación y atracción de dichos equipamientos es idéntico en vehículos ligeros a la del uso principal de Mercamadrid. Incluso con esas consideraciones, la afección es mínima y, por tanto, puede concluirse que la modificación del Plan Especial de Mercamadrid no supone ningún impacto en el tráfico del área de influencia.



1 Introducción

El presente documento consiste en el análisis y estudio del tráfico asociado a la Modificación del Plan Especial Refundido de Mercamadrid (en adelante, PE). La metodología seguida para su redacción ha sido la siguiente:

- ❑ En primer lugar, se contextualiza urbanísticamente el ámbito de estudio y la modificación por realizar.
- ❑ A continuación, se describe la necesidad de recabar información de los accesos y salidas de Mercamadrid mediante información secundaria y a su vez efectuando trabajos de campo para evaluar la situación actual de la movilidad rodada en el área de influencia.
- ❑ Tras dicha caracterización, se define un período de modelización que será objeto de evaluación mediante microsimulación, obteniendo unos niveles de servicio por densidad en cada tramo.
- ❑ Una vez calibrada la situación actual, se define el impacto que sobre ella tendría la ejecución del PE original (al existir todavía edificabilidad remanente) y también la ejecución de la modificación del PE, y se evalúa el nivel de servicio de ambos escenarios, los cuales se comparan para definir el verdadero impacto de la modificación del PE con respecto al PE original.
- ❑ Adicionalmente, se considera el posible impacto futuro de las modificaciones previstas en el tramo de M-40 entre los enlaces con la M-31 y con la A-4, que afectan de lleno al ámbito estudiado.

2 Contexto urbanístico

El ámbito del Plan Especial Refundido de Mercamadrid coincide con el recinto actual de las instalaciones de Mercamadrid. Incluye terrenos pertenecientes a dos ámbitos diferenciados del vigente PGOUM-97: el ámbito del APD.13.16 del PGOUM-85 y la sub-pieza occidental del SG-6 del PGOUM-85, ordenada por el estudio de detalle ED 18-305 y situada en el extremo sur de Mercamadrid.

La superficie del ámbito alcanza un total de 1.319.404,83 m²; 1.264.500,04 m² correspondientes al APD 13.16 y 54.904,79 m² al ED 18-305.

Imagen 1: Vista aérea del ámbito de estudio en Mercamadrid



Fuente: Mercamadrid. Plan Especial Refundido. Ordenación Pormenorizada. Memoria.

El desarrollo de la actividad en Mercamadrid en los últimos años ha puesto de manifiesto nuevas necesidades, conflictos puntuales, y una serie de desajustes entre la realidad física y la prevista en el planeamiento de los años 80, originados principalmente por dos causas:

- ❑ La evolución en el tiempo de una actividad tan compleja como la de Mercamadrid.
- ❑ La existencia actual de instrumentos de georreferenciación cartográfica más precisos e inexistentes cuando se realizó el APD.13.16.

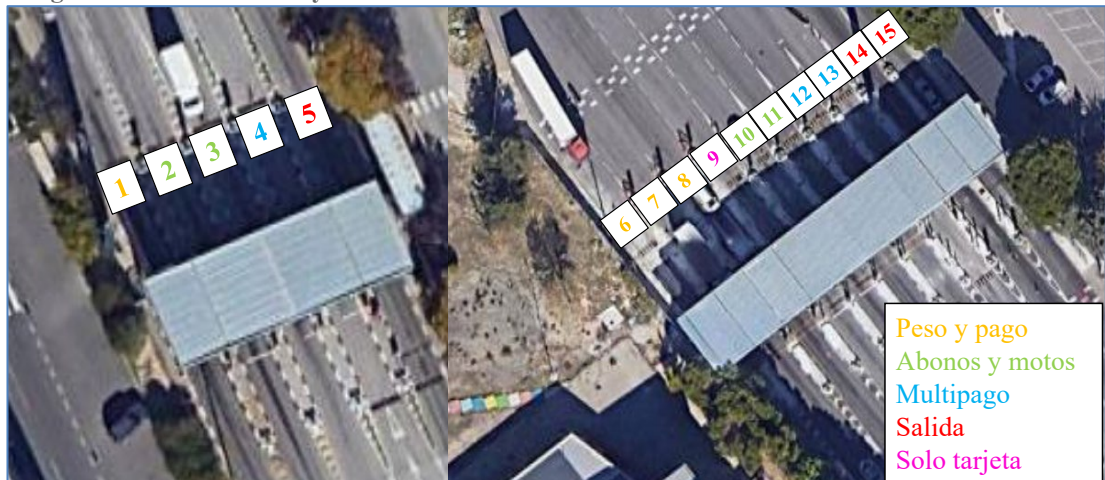
Por estos motivos, el Plan Especial Refundido introduce una serie de cambios que requieren la elaboración del presente estudio de tráfico:

- ❑ Reservas de suelo para aparcamiento.
- ❑ Nuevas configuraciones de parcela.
- ❑ Servicios urbanos e infraestructuras.
- ❑ Nuevas calificaciones.



El ámbito de estudio se compone, fundamentalmente, de las denominadas plataforma baja (5 vías con acceso desde el oeste) y plataforma alta (10 vías con acceso desde el este y desde la plataforma baja). La plataforma del CTM, al nordeste, queda descartada al encontrarse alejada del ámbito de estudio.

Imagen 2: Vías de entrada y salida de Mercamadrid en el ámbito analizado



NOTA: las vías 4 y 13 son reversibles, cambiando en determinadas horas su sentido de circulación.
Fuente: elaboración propia a partir de imágenes de Google Maps.

3 Datos de tráfico

3.1 Entradas y salidas de Mercamadrid

Mercamadrid posee información al respecto de las entradas y salidas, hora a hora y clasificadas por tipología de vehículo, de cada playa de acceso y salida del recinto. Esta información permite la definición del día y la hora punta que posteriormente caracterizar tanto en el trabajo de campo como en las simulaciones a realizar.

El análisis se circunscribió a los días 18 a 21 de abril de 2023, un período (de martes a viernes) que se consideró representativo de la movilidad habitual de Mercamadrid. La información completa puede consultarse en Anexos.

En cuanto a los vehículos que accedieron diariamente al recinto, se observa que el martes fue el día de mayor afluencia, con un valor ligeramente superior al del jueves y con el miércoles y viernes como días de menor tráfico.

Tabla 3: Entradas diarias a Mercamadrid

Martes 18/04	Miércoles 19/04	Jueves 20/04	Viernes 21/04
15.683	14.868	15.300	14.869

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Mercamadrid.

Clasificando las entradas y salidas por hora y vía para dicho martes, puede observarse que el período punta de entradas es de 4:00 a 5:00 horas, mientras que el de salidas se produce de 7:00 a 8:00 horas.

Tabla 4: Entradas y salidas por hora. Martes 18/04

Hora	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12
Entradas	365	589	910	1.560	1.979	1.789	1.491	1.164	858	836	530	519
Salidas	106	81	129	192	359	873	1.526	1.608	1.257	1.355	1.290	1.131
TOTAL	471	670	1.039	1.752	2.338	2.662	3.017	2.772	2.115	2.191	1.820	1.650
Hora	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0
Entradas	485	502	418	262	198	155	141	122	128	145	215	322
Salidas	1.076	857	1.061	860	529	391	362	193	150	112	140	128
TOTAL	1.561	1.359	1.479	1.122	727	546	503	315	278	257	355	450

NOTA: los valores incluyen las vías 21, 22 y 25 del CTM, que no forman parte del análisis detallado posterior.
Fuente: elaboración propia a partir de datos de Mercamadrid.

En cuanto a la vía de entrada y salida elegida por cada vehículo, se observa que las vías destinadas a los usuarios abonados son las de mayor afluencia. Del resto, las vías 7 y 8 de peso y pago de la plataforma alta alcanzan más de 1.000 vehículos/día. En cuanto a salidas, las vías de dicha plataforma son las más transitadas, con hasta 4.000 vehículos/día cada una, si bien la plataforma baja también presenta un valor razonable de alrededor de 2.500 vehículos/día.

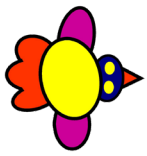


Tabla 5: Entradas por vía y hora. Martes 18/04

Vía	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12
1	20	31	39	43	58	48	73	55	35	66	47	32
6	1	38	47	62	91	67	49	30	0	0	0	0
7	44	43	57	76	65	97	55	74	78	85	54	43
8	50	51	65	80	94	103	97	89	59	85	65	64
2	19	75	102	193	330	253	116	168	71	69	46	58
3	0	0	4	19	157	73	165	45	26	31	14	21
10	197	289	296	423	421	391	329	264	214	149	121	107
11	0	25	216	433	325	256	241	152	120	95	28	47
4	0	0	9	44	80	92	48	48	9	0	17	11
12	0	2	9	76	64	81	65	57	55	56	14	11
9	34	35	64	79	96	106	105	68	54	84	41	39
13	0	0	2	25	52	73	2	0	0	0	0	0
Vía	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0
1	33	41	30	32	26	24	25	13	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	42	30	36	15	24	13	17	22	32	24	45	53
8	51	33	25	29	26	30	30	27	38	33	48	46
2	61	94	80	49	40	22	17	11	0	0	0	0
3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	125	138	133	94	63	52	42	37	49	74	107	205
11	42	77	35	2	0	0	0	0	0	0	0	0
4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	19	22	17	15	17	14	10	12	9	14	15	18
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

NOTA: las vías 4 y 13 son reversibles, cambiando en determinadas horas su sentido de circulación.
Fuente: elaboración propia a partir de datos de Mercamadrid.

Tabla 6: Salidas por vía y hora. Martes 18/04

Vía	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12
5	0	6	15	21	71	150	184	184	153	154	173	167
13	0	0	0	0	0	0	376	469	349	348	286	140
14	0	5	49	88	127	366	424	403	325	358	318	340
15	92	58	35	46	77	221	308	248	184	262	264	274
Vía	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0
5	192	165	284	244	140	98	81	40	0	0	0	2
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	382	318	358	283	180	86	0	0	0	0	0	0
15	285	209	261	243	142	153	236	122	118	90	118	107

NOTA: las vías 4 y 13 son reversibles, cambiando en determinadas horas su sentido de circulación.
Fuente: elaboración propia a partir de datos de Mercamadrid.



Tabla 7: Entradas y salidas diarias por vía. Martes 18/04

Vía	1	6	7	8	2	3	10	11	4	12	9	13	5	14	15
Entradas	771	385	1.124	1.318	1.874	560	4.320	2.094	360	499	987	154	-	-	-
Salidas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.968	2.524	4.410	4.153

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Mercamadrid.

También es posible obtener el número de entradas por vía y hora en función del tipo de vehículo, clasificándolos en turismos, furgonetas, camiones y tráileres. El desglose completo se encuentra en el correspondiente Anexo.

3.2 Aforos de tráfico del MITMA

Adicionalmente a la información ya disponible de entradas y salidas de Mercamadrid, existe información de estaciones de aforo permanentes en el ámbito de estudio. Las más cercanas y relevantes para el presente estudio son las siguientes:

- ❑ M-920-0: A-4, p.k. 5,4.
- ❑ M-999-0: A-4, p.k. 8,5.
- ❑ M-114-0: M-40, p.k. 22,0.

Imagen 3: Estaciones de aforo del MITMA en el ámbito de estudio



Fuente: Mapa de Tráfico 2019. MITMA.

A partir de estas estaciones, es posible determinar el tráfico típico horario en función de los factores "L" asociados a cada estación, por calzada, siendo un punto de partida para calcular el tráfico pasante en el tramo de la M-40 al este de la intersección de la imagen, donde se ubica Mercamadrid. Restringiendo el análisis a las horas de mayor actividad del ámbito, se obtienen los siguientes valores de intensidad horaria aplicando el coeficiente "L" correspondiente a

ligeros y pesados a la intensidad media de los martes del año 2019, último año con disponibilidad de datos no afectados por la pandemia por COVID-19.

Tabla 8: Tráfico de ligeros promedio de martes, por aforo y calzada

Martes lig	4:00-5:00	5:00-6:00	6:00-7:00	7:00-8:00
M-114-0 O-E	1.558	2.950	5.161	4.856
M-114-0 E-O	462	1.027	2.794	4.545
M-920-0 N-S	362	774	2.271	3.850
M-920-0 S-N	369	907	3.710	5.052
M-999-0 S-N	389	855	2.677	2.505
M-999-0 N-S	246	581	1.857	3.238

Fuente: elaboración propia a partir de datos de MITMA.

Tabla 9: Tráfico de pesados promedio de martes, por aforo y calzada

Martes pes	4:00-5:00	5:00-6:00	6:00-7:00	7:00-8:00
M-114-0 O-E	140	178	237	181
M-114-0 E-O	92	174	320	349
M-920-0 N-S	120	196	310	293
M-920-0 S-N	72	132	432	472
M-999-0 S-N	165	265	511	425
M-999-0 N-S	103	126	183	199

Fuente: elaboración propia a partir de datos de MITMA.

3.3 Trabajo de campo

3.3.1 Definición del período de medición

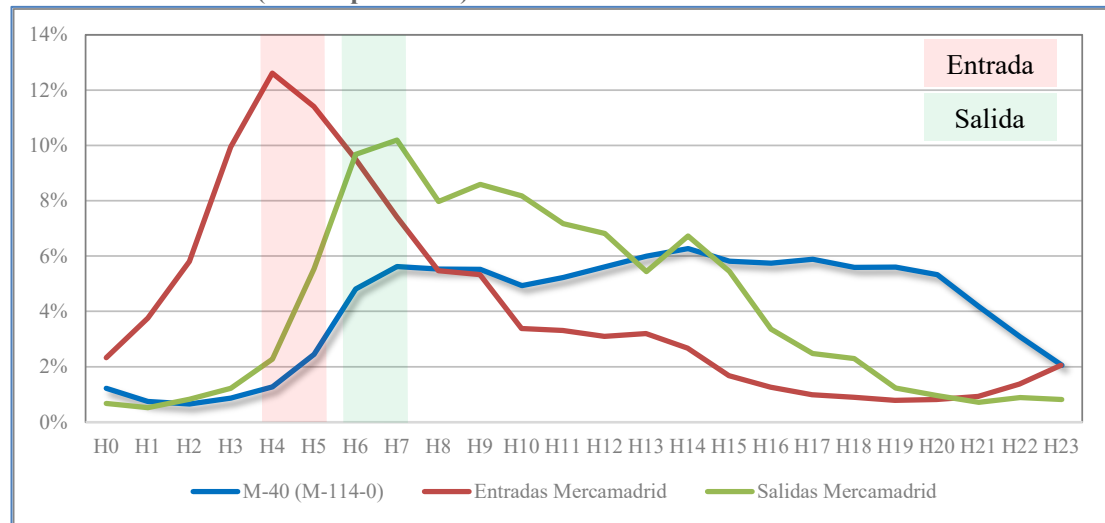
A partir de la información de las entradas y salidas de Mercamadrid y de la estación M-114-0 del MITMA (por su ubicación en la M-40 como continuación del tramo del área de influencia), es posible definir cuál es el período más relevante de cara a efectuar mediciones en el trabajo de campo.

Para ello, se recurrió al análisis de unos datos de entradas y salidas de Mercamadrid de otro período previo al analizado, y que igualmente permite concluir que la hora punta de entrada al ámbito es de 4:00 a 5:00 horas, prolongándose hasta las 6:00 horas, mientras que la de salida es de 7:00 a 8:00 horas, con un valor igualmente elevado justo antes, de 6:00 a 7:00 horas. Sin embargo, como se observa en los aforos del MITMA en el área de influencia, el tráfico en la hora punta de entrada es muy bajo en el entorno, por lo que el excedente de capacidad es muy elevado y no hay problemas de circulación asociados a la operación de Mercamadrid.

Si bien la M-40 presenta un mayor tráfico por la tarde, la actividad de Mercamadrid es muy inferior en esta franja horaria, en particular en materia de entradas, por lo que ninguna de estas horas es representativa de la movilidad punta del ámbito.



Imagen 4: Análisis horario de entradas y salidas de Mercamadrid (martes 18/04) y de la estación M-114-0 del MITMA (martes promedio)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de Mercamadrid y del MITMA.

Desde el punto de la vista de la seguridad, se ha considerado razonable estudiar la hora más tardía dentro de cada período al llevar aparejada un mayor tráfico en la M-40. Por este motivo, se ha optado por mantener la **hora punta de salida el martes laborable de 7:00 a 8:00 horas**, que proporciona el valor máximo de salidas, un valor aún elevado de entradas y el valor más alto de tráfico en la M-40 por la mañana.

En cuanto a la hora punta de entrada, se ha buscado una que suponga un alto valor de accesos a Mercamadrid en un estado de la M-40 algo más cargado y asimétrico para contraponer el análisis de la otra hora. Así, se ha seleccionado como **hora punta de entrada el martes laborable de 5:00 a 6:00 horas**, la cual a su vez cuenta con un tráfico de salida bastante mayor y pone el análisis del lado de la seguridad.

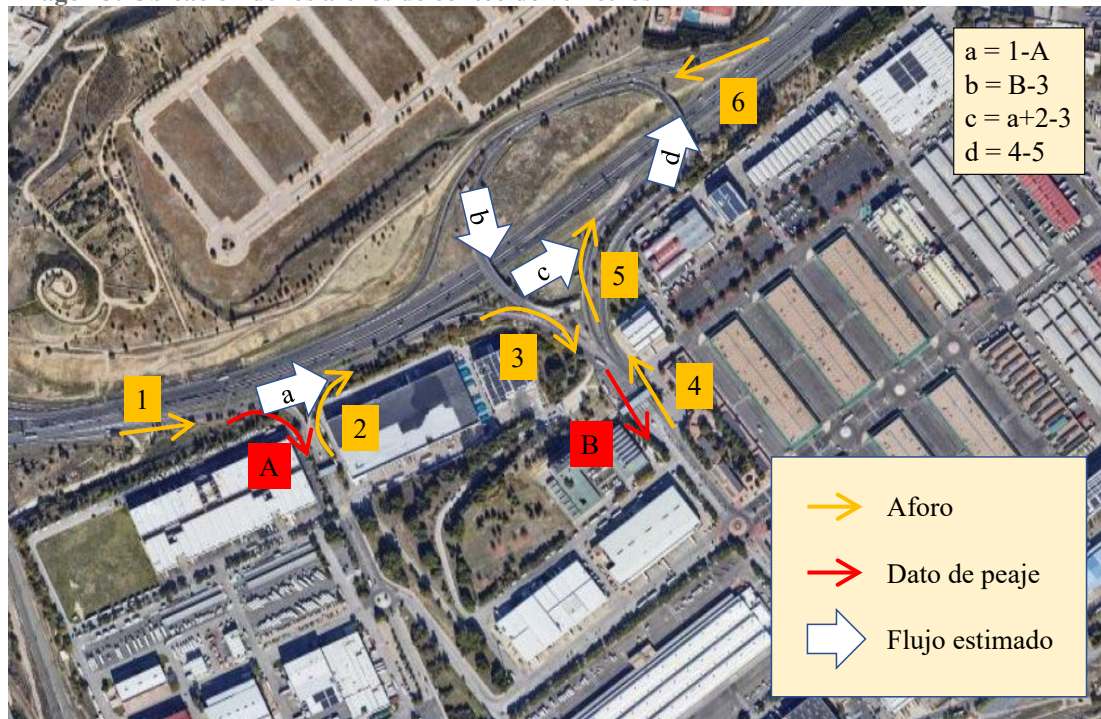
Por todo ello, y para completar el análisis al resto de días y disponer de un período continuo de medición, se decidió **ejecutar el trabajo de campo entre el martes 18 y el viernes 21 de abril de 2023, de 5:00 a 8:00 horas**.

3.3.2 Aforos

Se realizaron aforos manuales que permitieron medir la intensidad de tráfico en seis ubicaciones del entorno de Mercamadrid. Las mediciones se realizaron de forma continua por periodos de 5 minutos, distinguiendo tipo de vehículo (camión/semirremolque y furgoneta/coche). Las ubicaciones escogidas son las siguientes:

- ❑ Punto 1: desvío de la M-40 (sentido O-E) hacia Mercamadrid, antes de la entrada hacia la plataforma baja.
- ❑ Punto 2: salida de la plataforma baja hacia la vía colectora-distribuidora de la M-40 (sentido O-E).
- ❑ Punto 3: entrada desde la vía colectora-distribuidora (sentido O-E) hacia la plataforma alta.
- ❑ Punto 4: salida de la plataforma alta.
- ❑ Punto 5: salida de la plataforma alta hacia la vía colectora-distribuidora (sentido O-E).
- ❑ Punto 6: vía colectora-distribuidora (sentido E-O), antes del trenzado de Mercamadrid.

Imagen 5: Ubicación de los aforos de conteo de vehículos



Fuente: elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Debido a la existencia de datos de entrada al recinto por ambas plataformas (puntos A y B), es posible usarlos para calcular, mediante diferencias, el flujo en otros puntos:

- ❑ Punto a: tráfico pasante de la vía colectora-distribuidora (sentido O-E) que no accede a la plataforma baja.
- ❑ Punto b: entrada desde la vía colectora-distribuidora (sentido E-O) hacia la plataforma alta.
- ❑ Punto c: tráfico pasante de la vía colectora-distribuidora (sentido O.E) que no accede a la plataforma alta.
- ❑ Punto d: salida de la plataforma alta hacia la vía colectora-distribuidora (sentido E-O).

Imagen 6: Punto 4 de medición del trabajo de campo: salida de la plataforma alta



Fuente: elaboración propia.

Los aforos se llevaron a cabo entre los días 18 y 21 de abril de 2023, ambos inclusive, de 5:15 a 8:00 horas, de tal forma que hubiera al menos 3 tramos de 45 minutos consecutivos de conteo en cada punto.

3.3.3 Longitud de cola

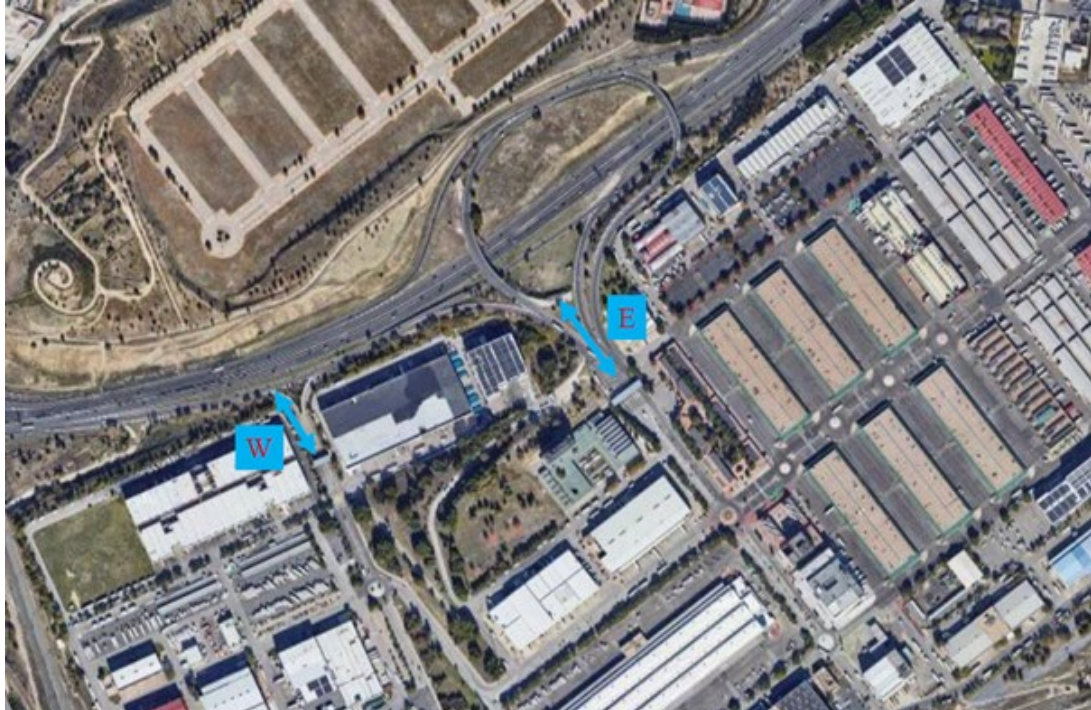
Se ejecutaron mediciones de longitud máxima de cola en cada vía de acceso a las plataformas baja y alta. Las mediciones consistieron en la medición, durante 3 tramos de 5 minutos consecutivos (cada tramo en una hora entre las 5:00 y las 8:00 horas), del número de vehículos máximos detenidos haciendo cola en cada vía de entrada al recinto, diferenciando por tipología de vehículo (camión, furgoneta o coche).

Las ubicaciones donde se midió la longitud de cola fueron las vías de entrada al recinto:

- ☐ Vías de pesado y pago manual: 1, 6, 7 y 8
- ☐ Vías de pago con tarjeta o multipago: 9 y 12.
- ☐ Vías multipago reversibles, cuando el sentido es de entrada: 4 y 13.

En las vías 2, 3, 10 y 11, de abonos y motos, no se detectó ninguna cola relevante al abrirse las barreras de forma automatizada.

Imagen 7: Medición de cola en las vías 1 a 5 de la plataforma baja (W) y en las vías 6 a 15 de la plataforma alta (E)



Fuente: elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Las mediciones se efectuaron en el mismo período que los aforos, del martes 18 de abril al viernes 21 de abril de 2023, ambos inclusive, de 5:15 a 8:00 horas.

3.3.4 Tiempo de proceso

De cara a dimensionar correctamente el funcionamiento del sistema de entradas y salidas de Mercamadrid, es preciso calcular el tiempo medio de proceso en cada barrera. Así, se diseñó un trabajo de campo consistente en medir, en cada vía de entrada de las plataformas baja y alta, el tiempo que permanecían detenidos en cada barrera los vehículos mientras eran atendidos antes de permitírseles el paso, independientemente del tiempo de cola esperado antes de ser atendidos.

Las ubicaciones son las mismas que en el caso anterior, las vías de entrada a Mercamadrid en las plataformas baja y alta. Las mediciones se realizaron igualmente entre el martes 18 y el viernes 21 de abril de 2023, de 5:15 a 8:00. En todas ellas, se anota no solo el tiempo de proceso (en segundos), sino la hora en que se produce, el tipo de vehículo (camión, coche o furgoneta) y la vía en que el vehículo es atendido.

Imagen 8: Plataforma baja (W)



Fuente: elaboración propia.

3.3.5 Resultados

Aforos

A continuación, se muestra una tabla con el resumen de los datos de tráfico aforados en los seis puntos de medición.

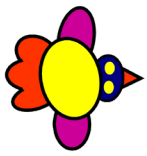


Tabla 10: Resultados de los aforos de tráfico. Puntos 1, 2 y 3

Hora	Punto 1		Punto 2		Punto 3	
	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones
5:15-5:20	97	20	5	7	41	10
5:20-5:25	106	15	7	6	39	6
5:25-5:30	99	19	8	4	44	7
5:30-5:35	118	13	7	5	39	8
5:35-5:40	132	11	14	6	41	8
5:40-5:45	145	11	9	6	47	4
5:45-5:50	167	3	7	4	51	9
5:50-5:55	160	15	8	5	47	7
5:55-6:00	165	19	12	4	52	5
Total 5:15-6:00	1.189	126	77	47	399	62
6:15-6:20	144	14	10	3	40	10
6:20-6:25	127	16	11	6	32	4
6:25-6:30	153	11	13	5	37	7
6:30-6:35	162	9	12	7	30	7
6:35-6:40	160	13	12	4	40	6
6:40-6:45	164	12	9	6	23	9
6:45-6:50	191	15	8	4	38	4
6:50-6:55	200	14	10	5	52	5
6:55-7:00	174	15	10	10	57	8
Total 6:15-7:00	1.473	116	92	50	349	60
7:15-7:20	157	13	7	6	26	4
7:20-7:25	167	15	12	6	33	6
7:25-7:30	178	16	4	6	22	5
7:30-7:35	172	14	15	5	23	6
7:35-7:40	182	12	9	5	41	3
7:40-7:45	186	16	2	1	19	5
7:45-7:50	171	10	3	3	29	3
7:50-7:55	180	9	7	8	23	7
7:55-8:00	196	11	13	7	32	4
Total 7:15-8:00	1.589	116	72	47	248	43

Fuente: elaboración propia.

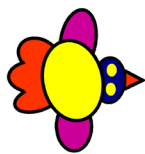


Tabla 11: Resultados de los aforos de tráfico. Puntos 4, 5 y 6

Hora	Punto 4		Punto 5		Punto 6	
	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones
5:15-5:20	20	12	10	3	66	11
5:20-5:25	28	12	11	5	64	9
5:25-5:30	31	9	9	8	58	20
5:30-5:35	33	16	10	9	40	16
5:35-5:40	23	15	14	4	61	15
5:40-5:45	37	10	14	6	53	20
5:45-5:50	42	16	21	4	82	20
5:50-5:55	47	13	18	5	82	12
5:55-6:00	66	17	24	9	92	14
Total 5:15-6:00	327	120	131	53	598	137
6:15-6:20	64	28	15	11	92	12
6:20-6:25	63	23	20	21	99	21
6:25-6:30	65	24	25	6	107	31
6:30-6:35	77	21	26	11	109	31
6:35-6:40	66	25	22	9	123	18
6:40-6:45	71	29	25	11	127	13
6:45-6:50	58	26	28	11	114	10
6:50-6:55	67	30	33	14	113	14
6:55-7:00	107	38	30	11	137	17
Total 6:15-7:00	638	244	224	105	1.021	167
7:15-7:20	81	22	34	6	125	19
7:20-7:25	74	29	27	18	128	11
7:25-7:30	64	20	28	9	111	16
7:30-7:35	69	24	23	12	108	14
7:35-7:40	64	18	32	6	107	16
7:40-7:45	60	16	18	6	110	13
7:45-7:50	61	21	26	5	109	18
7:50-7:55	58	18	20	9	117	14
7:55-8:00	64	20	27	2	113	19
Total 7:15-8:00	594	186	235	73	1.027	138

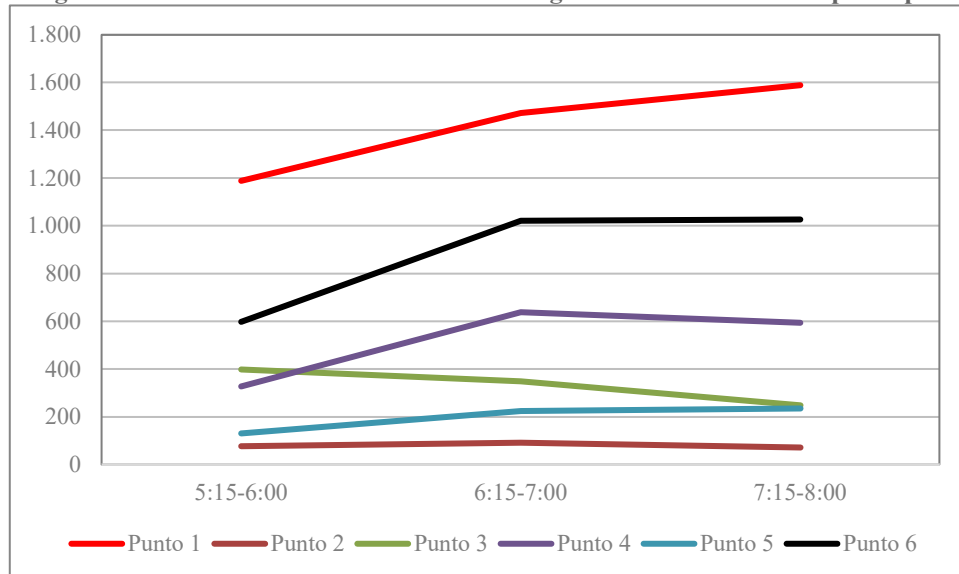
Fuente: elaboración propia.

La codificación de colores indica el día en que se realizó el aforo. En algunas ubicaciones fue posible medir durante dos días distintos, por lo que se presenta el valor promedio de ambas mediciones:

- ❑ Rojo: martes 18 de abril.
- ❑ Azul: miércoles 19 de abril.
- ❑ Verde: viernes 21 de abril.
- ❑ Gris: valor promedio de las mediciones del jueves 20 de abril y viernes 21 de abril.

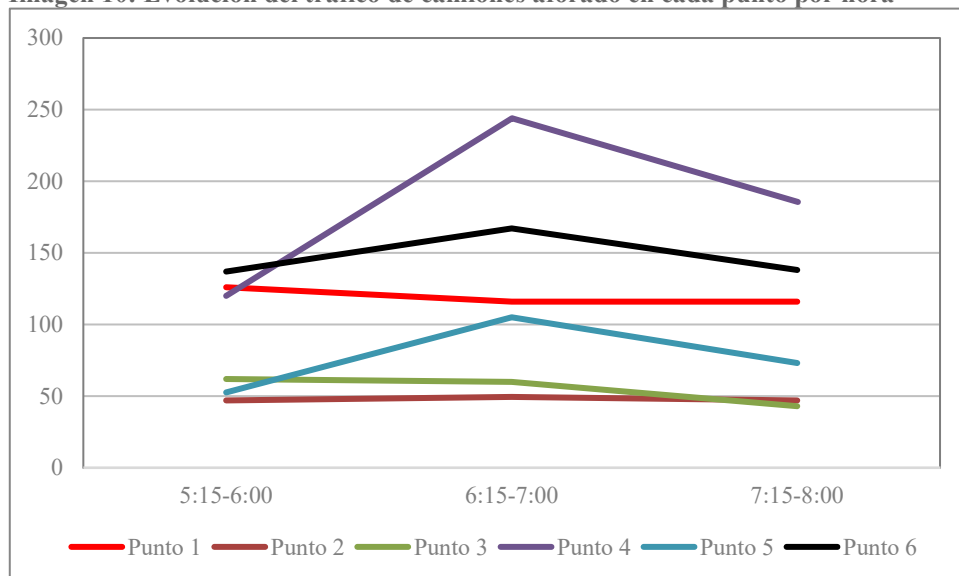


Imagen 9: Evolución del tráfico de turismos/furgonetas aforado en cada punto por hora



Fuente: elaboración propia.

Imagen 10: Evolución del tráfico de camiones aforado en cada punto por hora



Fuente: elaboración propia.

Como puede observarse, el período punta medido en campo corresponde, en la mayoría de los puntos, con el tramo de 6:00 a 8:00 horas, donde se producen las principales salidas de camiones, mientras que los aforos de entrada como el punto 3 tienen su máximo antes de las 6:00 y posteriormente van reduciendo su intensidad. Adicionalmente, la punta de salida de camiones es más probable que coincida con la punta de la vía de servicio de la M-40 en términos de tráfico pasante.

Longitud de cola

Los resultados de la longitud de cola máxima (en vehículos) medida en cada vía se recogen a continuación. Un valor "-" indica que la cola es nula o es inferior a la cola máxima vista para su vía dentro del mismo período de 45 minutos.



Tabla 12: Resultados de las mediciones de longitud de cola

Hora	PEAJE PLATAFORMA ALTA								PEAJE PLATAFORMA BAJA			
	Vía 6	Vía 7	Vía 8	Vía 9	Vía 10	Vía 11	Vía 12	Vía 13	Vía 1	Vía 2	Vía 3	Vía 4
5:15-5:20	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5:20-5:25	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
5:25-5:30	-	-	-	-	-	-	11	-	3	-	-	-
5:30-5:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
5:35-5:40	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-
5:40-5:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5:45-5:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5:50-5:55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5:55-6:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Máx. 5:15-6:00	7	-	-	6	-	-	11	4	3	-	-	5
6:15-6:20	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
6:20-6:25	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6:25-6:30	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-
6:30-6:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6:35-6:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6:40-6:45	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6:45-6:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6:50-6:55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6:55-7:00	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-
Max 6:15-7:00	1	4	4	8	-	-	8	-	2	-	-	-
7:15-7:20	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
7:20-7:25	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	3
7:25-7:30	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
7:30-7:35	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
7:35-7:40	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7:40-7:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7:45-7:50	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7:50-7:55	-	-	5	-	-	-	-	-	7	-	-	-
7:55-8:00	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Max 7:15-8:00	1	3	5	2	-	-	5	-	7	-	-	3

Fuente: elaboración propia.

El momento de cola de mayor longitud se produce entre las 5:25 y las 5:30 horas en la vía 12. Varios factores influyen en ello:

- ❑ Se trata del período de mayor volumen de entradas de los aforados.
- ❑ Se trata de una vía de tipo multipago, donde el proceso de pago de la tarifa puede demorarse al combinar tarjeta y efectivo.



- ❑ La vía 13, adyacente, posee una barrera para facilitar las salidas del resto de vías, de tal forma que aquellos vehículos que quieran entrar a dicha vía han de hacer la misma cola que los vehículos de la vía 12, incrementándose así la longitud de la cola de esta vía.

Tiempos de proceso

Por último, la medición de los tiempos de proceso permite la obtención de unos tiempos promedio a partir de la muestra medida en cada vía. A continuación, se muestra una tabla con el tiempo, en segundos, de proceso medio por vía en cada franja horaria. Los valores "-" se corresponden con vías donde la barrera se abre de forma automática, bien por ser abonados o bien por ser de salida.

Tabla 13: Tiempo medio de proceso (en segundos) de las vías de la plataforma alta

Hora	PEAJE PLATAFORMA ALTA							
	Vía 6	Vía 7	Vía 8	Vía 9	Vía 10	Vía 11	Vía 12	Vía 13
5:15-6:00	22	20	24	11	-	-	23	10
6:15-7:00	18	34	14	11	-	-	23	-
7:15-8:00	30	13	17	11	-	-	39	-

Fuente: elaboración propia.

Tabla 14: Tiempo medio de proceso (en segundos) de las vías de la plataforma alta

Hora	PEAJE PLATAFORMA BAJA			
	Vía 1	Vía 2	Vía 3	Vía 4
5:15-6:00	13	-	-	18
6:15-7:00	25	-	-	29
7:15-8:00	15	-	-	15

Fuente: elaboración propia.

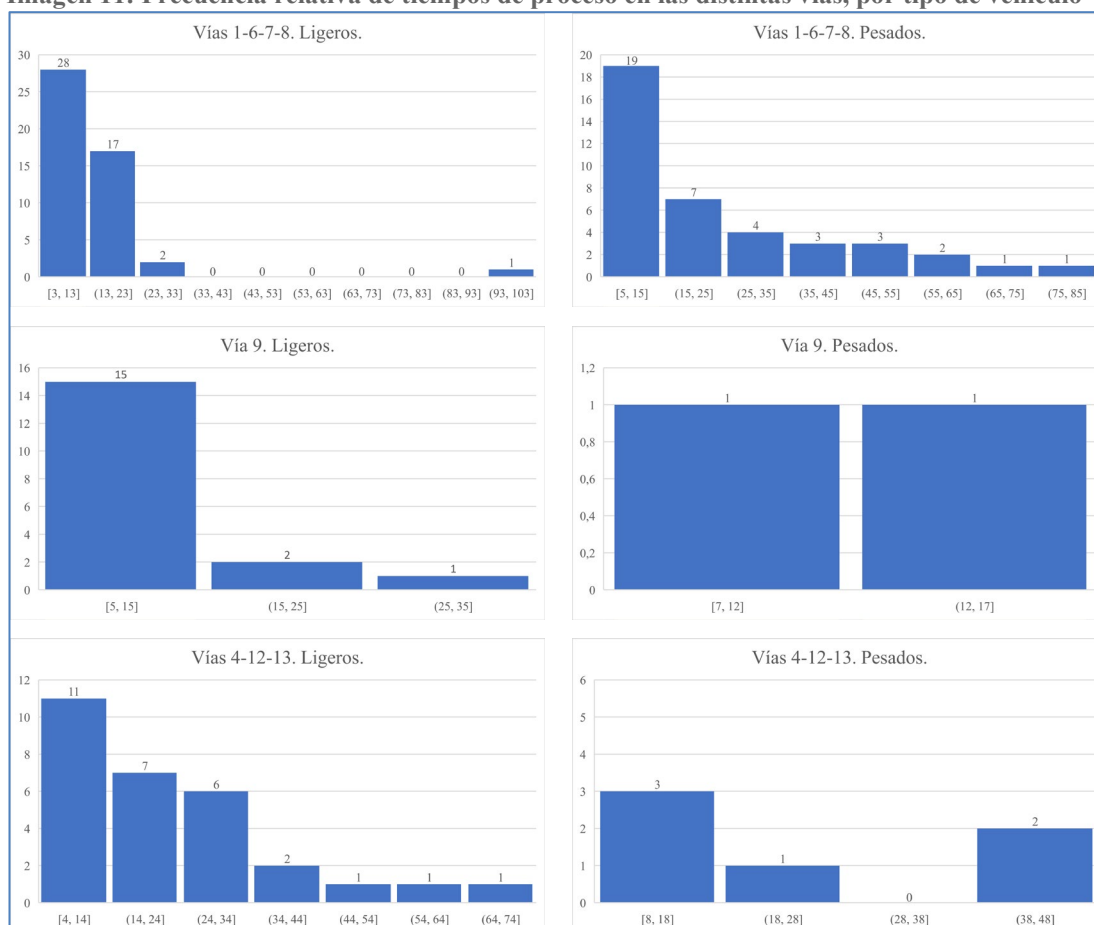
Los valores de las vías con pesaje y pago manual de vehículos pesados (1, 6, 7 y 8) poseen tiempos razonablemente similares con un promedio de 19 segundos, con diferencias puramente estocásticas. Las vías de mayor tiempo de proceso son las 4 y 12, de multipago (ascendiendo hasta los 22 segundos en promedio), que combinan tarjeta y efectivo, y la más rápida es la vía 9 (11 segundos), pues solo se efectúa el pago con tarjeta.

No obstante, no solo es relevante el tiempo medio de proceso, sino la varianza dentro de cada grupo de vías, para identificar si los tiempos son sensiblemente similares o por el contrario existe un gran abanico de tiempos de proceso. Para ello, se ha recurrido al uso de histogramas, en los que se muestra la frecuencia relativa de cada intervalo de tiempos de proceso, desagregando además por tipo de vehículo (ligeros / pesados).

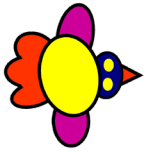
La mayor parte de las operaciones se realiza en menos de 15 segundos (de forma agregada, un 55%). Los tiempos más altos son escalonadamente menos habituales, pero sí que se observa un doble fenómeno:

- ❑ Para un mismo tipo de vía, existen más vehículos pesados en altos tiempos de proceso, debido a la necesidad de pesajes o complejidad operativa del pago.
- ❑ Para un mismo tipo de vehículo, las vías multipago muestran tiempos mayores, al combinar formas rápidas de pago con métodos lentos.

Imagen 11: Frecuencia relativa de tiempos de proceso en las distintas vías, por tipo de vehículo



Fuente: elaboración propia.



4 Calibración de la situación actual

4.1 Matriz de movilidad

4.1.1 La matriz como elemento del modelo de transporte

La información disponible y caracterizada en campo proporciona los valores de tráfico existente en varios de los arcos de la red. Sin embargo, de cara a caracterizar no solo el recorrido completo de cada viaje en un modelo, sino el impacto de posibles modificaciones en la generación y atracción de Mercamadrid, es preciso definir una matriz de movilidad en la que se determine el origen y destino de cada viaje.

Esta matriz de distribución es un elemento básico del modelo que se desea evaluar en este estudio, y puede elaborarse de las siguientes fuentes de información:

- ❑ Delimitación del área de influencia y red por modelizar: en este caso, la M-40 a ambos márgenes, la incorporación desde la A-4 al oeste y las dos vías colectoras-distribuidoras a ambos lados del tronco principal en el este suponen los principales límites del estudio.
- ❑ Entradas y salidas de Mercamadrid: la información disponible del recinto permite aforar cuántos vehículos entran y salen por las distintas vías.
- ❑ Aforos de tráfico del MITMA: aunque se encuentran fuera del área de influencia, permiten obtener una idea aproximada del tráfico pasante del tronco de la M-40 y de cómo se reparten los viajes entre la M-40 al oeste y la A-4 al norte o al sur.
- ❑ Trabajo de campo: los valores tomados en campo permiten calibrar una distribución más precisa de procedencias y destinos en función de los arcos intermedios de recorrido de los viajes.

4.1.2 Elaboración de la matriz

Definición de horas punta

Como se ha descrito anteriormente, las horas punta elegidas han sido el **martes laborable de 5:00 a 6:00 horas** como **hora punta de entrada** y el **martes laborable de 7:00 a 8:00 horas** como **hora punta de salida**.

Expansión de aforos a hora punta

Dado que el trabajo de campo se realizó a distintas horas y días, es preciso expandir sus resultados a las horas punta seleccionadas. Para ello, los aforos en los puntos 1 a 6 fueron mayorados por la relación directa entre el tráfico total de entradas y salidas de Mercamadrid el martes y el día aforado, a la hora aforada. En concreto, la expansión se hizo como sigue:

- ❑ Puntos 1, 3 y 6: crecimiento con respecto a las entradas de 5:00 a 6:00 y de 7:00 a 8:00 horas, del martes sobre el día aforado, clasificando por tipo de vehículo (turismos y furgonetas, camiones y tráileres) al estar ese dato disponible para las entradas.
- ❑ Puntos 2, 4 y 5: crecimiento con respecto a las salidas de 5:00 a 6:00 y de 7:00 a 8:00 horas, del martes sobre el día aforado.



En los puntos donde se aforó dos días distintos, se ha obtenido el promedio de la expansión de ambos días.

Tabla 15: Resultados de los aforos de tráfico. Puntos 1, 2 y 3

Hora	Punto 1		Punto 2		Punto 3	
	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones
5:15-5:20	97	20	5	7	46	11
5:20-5:25	106	15	7	6	43	7
5:25-5:30	99	19	8	4	49	8
5:30-5:35	118	13	7	5	43	9
5:35-5:40	132	11	14	6	44	8
5:40-5:45	145	11	9	6	51	4
5:45-5:50	167	3	7	4	55	10
5:50-5:55	160	15	8	5	50	7
5:55-6:00	165	19	12	4	55	6
Total 5:15-6:00	1189	126	77	47	437	71
6:15-6:20	152	14	10	3	40	9
6:20-6:25	135	15	11	6	32	4
6:25-6:30	161	11	13	5	37	7
6:30-6:35	171	8	12	7	30	7
6:35-6:40	169	13	12	4	40	6
6:40-6:45	173	11	9	6	23	8
6:45-6:50	202	14	8	4	38	4
6:50-6:55	211	13	10	5	52	5
6:55-7:00	183	14	10	10	57	7
Total 6:15-7:00	1557	115	95	51	350	56
7:15-7:20	148	14	7	6	26	4
7:20-7:25	157	16	13	6	33	6
7:25-7:30	167	17	4	6	22	5
7:30-7:35	162	15	16	5	23	6
7:35-7:40	171	13	10	5	41	3
7:40-7:45	175	17	2	1	19	5
7:45-7:50	161	10	3	3	29	3
7:50-7:55	169	9	7	9	23	7
7:55-8:00	184	11	14	7	32	4
Total 7:15-8:00	1.495	121	77	50	248	43

Fuente: elaboración propia.

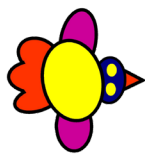


Tabla 16: Resultados de los aforos de tráfico. Puntos 4, 5 y 6

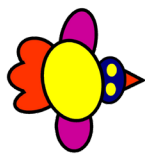
Hora	Punto 4		Punto 5		Punto 6	
	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones
5:15-5:20	22	13	10	3	70	10
5:20-5:25	31	13	11	5	68	8
5:25-5:30	34	10	9	8	62	18
5:30-5:35	37	18	10	9	43	15
5:35-5:40	26	17	14	4	65	14
5:40-5:45	41	11	14	6	57	18
5:45-5:50	47	18	22	4	88	18
5:50-5:55	52	14	19	5	88	11
5:55-6:00	73	19	25	9	98	13
Total 5:15-6:00	364	133	135	54	638	126
6:15-6:20	64	28	17	12	92	12
6:20-6:25	63	23	22	23	99	21
6:25-6:30	65	24	28	7	107	31
6:30-6:35	77	21	29	12	109	31
6:35-6:40	66	25	25	10	123	18
6:40-6:45	71	29	28	12	127	13
6:45-6:50	58	26	31	12	114	10
6:50-6:55	67	30	37	16	113	14
6:55-7:00	107	38	33	12	137	17
Total 6:15-7:00	638	244	250	117	1021	167
7:15-7:20	87	24	34	6	122	19
7:20-7:25	79	31	27	18	125	12
7:25-7:30	68	21	28	9	108	17
7:30-7:35	74	25	23	12	106	14
7:35-7:40	69	19	32	6	105	17
7:40-7:45	64	17	18	6	108	13
7:45-7:50	66	23	26	5	107	18
7:50-7:55	62	19	20	9	115	14
7:55-8:00	68	21	27	2	111	19
Total 7:15-8:00	638	199	235	73	1.006	143

Fuente: elaboración propia.

En todos los casos, como el período aforado es de 45 minutos, es necesario expandir proporcionalmente hasta el aforo de hora completa (60 minutos).

Tráfico pasante en M-40

A partir de los aforos del MITMA en el área de influencia, es posible determinar de forma aproximada el tráfico total de la intersección entre la A-4 y la M-40, pudiendo así determinar el tráfico circulante por la M-40 en paralelo a Mercamadrid. Para ello, se ha tomado la hipótesis de que dicho tramo posee, en el agregado de las dos calzadas, el mismo tráfico que



el tramo de la M-40 al oeste del enlace (estación M-114-0). Su dirección puede determinarse mediante la condición de que el tráfico entrante a la intersección es el mismo que el tráfico saliente, a partir de los datos de intensidad media horaria del martes obtenidos mediante los factores L. Este tráfico cuenta tanto con los vehículos que circulan por el tronco como los que proceden o se dirigen a sendas vías colectoras-distribuidoras, la del lado de Mercamadrid o la del lado de la carretera de Villaverde a Vallecas.

Tabla 17: Tráfico de ligeros promedio de martes, por aforo y calzada, en el tramo de M-40 paralelo a Mercamadrid

Martes lig	5:00-6:00	7:00-8:00
M-114-0 O-E	2.950	4.856
M-114-0 E-O	1.027	4.545
M-920-0 N-S	774	3.850
M-920-0 S-N	907	5.052
M-999-0 S-N	855	2.505
M-999-0 N-S	581	3.238
Tramo E-O	957	5.513
Tramo O-E	3.021	3.889

Fuente: elaboración propia a partir de datos de MITMA.

Tabla 18: Tráfico de pesados promedio de martes, por aforo y calzada, en el tramo de M-40 paralelo a Mercamadrid

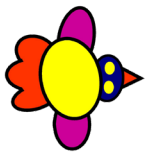
Martes pes	5:00-6:00	7:00-8:00
M-114-0 O-E	178	181
M-114-0 E-O	174	349
M-920-0 N-S	196	293
M-920-0 S-N	132	472
M-999-0 S-N	265	425
M-999-0 N-S	126	199
Tramo E-O	73	325
Tramo O-E	279	204

Fuente: elaboración propia a partir de datos de MITMA.

Orígenes y destinos de la matriz

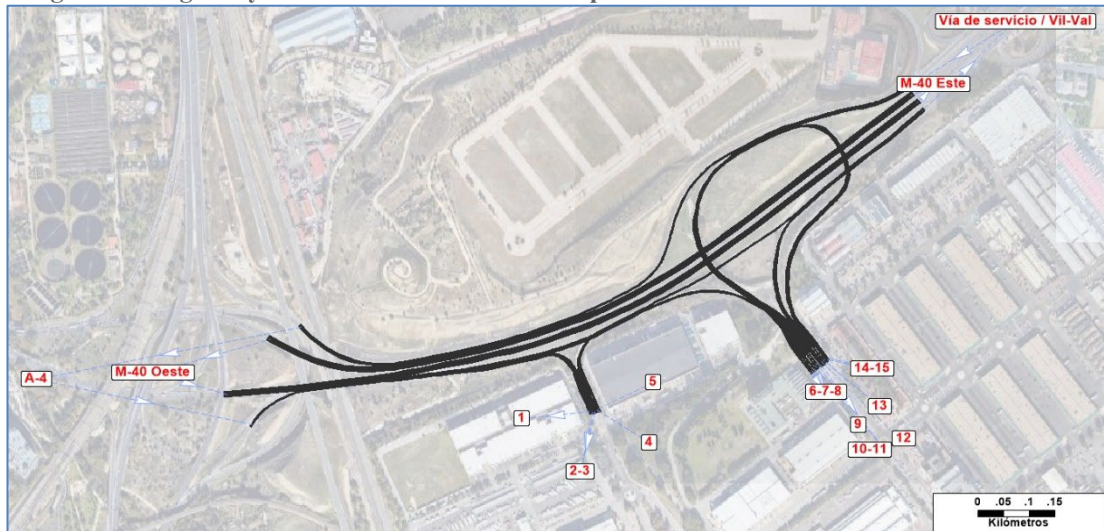
Considerando el ámbito de influencia y las características comunes de varias vías de entrada y salida de Mercamadrid, se ha optado por la siguiente relación de orígenes y destinos:

- ☐ M-40 Oeste.
- ☐ A-4.
- ☐ M-40 Este.
- ☐ Vía de servicio / Vil-Val.
- ☐ Vía 1.
- ☐ Vías 2-3.
- ☐ Vía 4.
- ☐ Vía 5.
- ☐ Vías 6-7-8.
- ☐ Vía 9.
- ☐ Vías 10-11.
- ☐ Vía 12.



- ❑ Vía 13.
- ❑ Vía 14-15.

Imagen 12: Orígenes y destinos del modelo de transporte



Fuente: elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Restricciones de la matriz

A partir de esta información, es posible determinar cuatro matrices: ligeros y pesados en entrada y en salida. Para ello, es preciso introducir una serie de restricciones dadas por los aforos y los datos de entradas y salidas de Mercamadrid, de tal forma que puedan condicionarse ciertos elementos de la matriz, por ejemplo de las siguientes formas:

- ❑ La suma de elementos de la fila (viajes originados) o columna (viajes dirigidos) debe ser igual al total de vehículos que transitan dicha vía de acuerdo con la información secundaria.
- ❑ La suma de ciertos viajes OD que deben pasar por un tramo concreto de la red debe ser igual al aforo expandido de tráfico de dicho día.
- ❑ La suma de viajes de distintos aforos en intersección permite, por diferencias, calcular el aforo de un tramo sin aforar, pudiendo aplicarle el punto anterior.
- ❑ Los viajes con origen y destino el mismo punto, o con origen y destino Mercamadrid, pueden suponerse nulos.

El conjunto de restricciones consideradas es el siguiente:



Tabla 19: Conjunto de condiciones de la matriz de movilidad

Condición	5:00-6:00 Ligeros	7:00-8:00 Ligeros	5:00-6:00 Pesados	7:00-8:00 Pesados
Aforo 1 = A-4 + M-40 Oeste hacia Mercamadrid y pasantes.	1.585	1.993	168	162
Aforo 3 = A-4 + M-40 Oeste hacia vías 6-15	582	331	94	57
Aforo 6 = Vía colectora-distribuidora E-O hacia todas direcciones	851	1.341	168	191
Aforo 2 = Vías 1-5 hacia Vía colectora-distribuidora E-O	93	111	57	73
Aforo 4 = Vías 6-15 hacia todas direcciones	429	853	158	267
Aforo 5 = Vías 6-15 hacia Vía colectora-distribuidora E-O.	180	313	72	97
Aforo a = A-4 + M-40 Oeste hacia vías 6-15 + "pasantes"	1.164	1.718	123	121
Aforo b = Vía colectora-distribuidora E-O hacia vías 6-15	449	306	49	40
Aforo c = Vías 1-5 hacia Vía colectora-distribuidora E-O y pasantes	675	1.499	85	136
Aforo d = Vías 6-15 hacia A-4 + M-40 Oeste	249	540	85	169
Aforo A = A-4 + M-40 Oeste hacia vías 1-5	421	275	45	41
Aforo B = Todas direcciones hacia vías 6-15	1.031	637	143	97
Tramo O-E = A-4 + M-40 hacia M-40 Este	1.435	1.895	111	43
Tramo E-O = Todas direcciones hacia A-4 + M-40	957	5.513	73	325
Aforo MITMA hacia M-40 Oeste	611	3.343	51	175
Aforo MITMA hacia A-4	345	2.170	22	151
Aforo MITMA desde M-40 Oeste	1.946	1.684	78	41
Aforo MITMA desde A-4	1.074	2.204	202	163
Entradas vía 1	28	31	20	24
Entradas vías 2 + 3	307	199	19	14
Entradas vía 4	86	45	6	3
Entradas vías 6+7+8	185	135	82	58
Entradas vía 9	96	64	10	4
Entradas vías 10+11	609	385	38	31
Entradas vía 12	70	53	11	4
Entradas vía 13	71	0	2	0

Fuente: elaboración propia.

Dado que la matriz planteada, si se consideran todos los posibles orígenes y destinos, posee cientos de pares OD por determinar, existen numerosos grados de libertad. Por ello, se ha optado por introducir restricciones adicionales relativas al reparto de vehículos que proceden de o se dirigen a la M-40 y a la A-4, de cara a obtener información representativa de los posibles movimientos de trenzado. Esta condición supone que los tráfico pasantes reparten su origen o destino en función de la intensidad aforada en cada calzada en los aforos del MITMA anteriormente descritos.

Es decir, por ejemplo, el cociente entre el tráfico M-40 Oeste – M-40 Este y el tráfico A-4 – M-40 Este debe ser sensiblemente similar al cociente entre el tráfico O-E de la estación M-114-0 (asimilable a M-40 Oeste) y la suma de los tráfico N-S de la M-920-0 y el S-N de la M-999-0 asimilable a A-4), pues son todos los tráfico que acceden a la intersección y pueden salir de ella en sentido M-40 Este.

Tabla 20: Condiciones adicionales de la matriz. Reparto M-40 / A-4 (ratios)

Martes pes	5:00-6:00 Ligeros	7:00-8:00 Ligeros	5:00-6:00 Pesados	7:00-8:00 Pesados
M-40 Oeste – M-40 Este sobre A-4 – M-40 Este	1,8119	1,1463	1,8119	1,1463
M-40 Oeste – Vía de servicio Vil-Val sobre A-4 – Vía de servicio Vil-Val	1,8119	1,1463	1,8119	1,1463
M-40 Este – M-40 Oeste sobre M-40 Este – A-4	1,7718	1,5404	1,7718	1,5404
Vía de servicio Vil-Val – M-40 Oeste sobre Vía de servicio Vil-Val – A-4	1,7718	1,5404	1,7718	1,5404

NOTA: los movimientos desde M-40 Oeste a las 7:00-8:00 horas se han mayorado un 50% para reflejar el comportamiento real del acceso de la A-4, limitado por su capacidad (un único carril en sentido Oeste-Este).
Fuente: elaboración propia a partir de datos de MITMA.

Debido a la diferencia de fuentes de información consultadas, es posible que no todas las condiciones permitan obtener un sistema compatible. Por este motivo, se ha optado por resolver la matriz mediante la minimización del máximo error esperado entre el valor del aforo y el valor medido en la matriz para las distintas restricciones consideradas, es decir, que el valor más alto de error entre matriz y aforo en las anteriores restricciones sea el más bajo posible. El método de resolución empleado es el algoritmo GRG (*Generalized Reduced Gradient*) Non-linear.

Clasificación por tipo de vehículo

Una vez obtenidas las matrices, es necesario desagregar por tipología de vehículo. Si bien la desagregación entre turismos y furgonetas (matriz de ligeros) y entre camiones y tráileres (matriz de pesados) es inmediata en las entradas, no lo es en las salidas, donde no se tiene el reparto, y tampoco se tiene el dato de entrada de motos, que están agrupadas en turismos. Por tanto, se ha ejecutado el siguiente procedimiento:

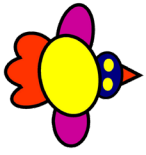
- ❑ En los viajes de entrada a Mercamadrid, el reparto se hace en función de los vehículos efectivamente medidos en cada vía en los datos de entradas y salidas de Mercamadrid, repartiendo según su procedencia.
- ❑ En los viajes de salida de Mercamadrid, se ha efectuado la hipótesis de que el reparto es idéntico al de entradas totales al recinto en la hora.
- ❑ En el tráfico pasante, así como en la desagregación de los dos puntos anteriores entre motos y turismos, se ha repartido en función de la clasificación del aforo M-114-0 para la IMD, en su ficha de coeficientes:
 - Motos: 2.782 ("1. Motos").
 - Turismos: 151.565 ("2. Coches").
 - Furgonetas: 8.403 ("4. Camionetas").
 - Camiones: 4.330 ("6. Camiones sin remolque").
 - Tráileres: 3.415 ("7. Camiones articulados").

4.1.3 Matrices definitivas

Las matrices definitivas pueden consultarse en Anexos.

4.2 Microsimulación

Para modelizar las horas punta elegidas, se ha considerado necesario realizar una microsimulación mediante el software TransModeler 6.1.

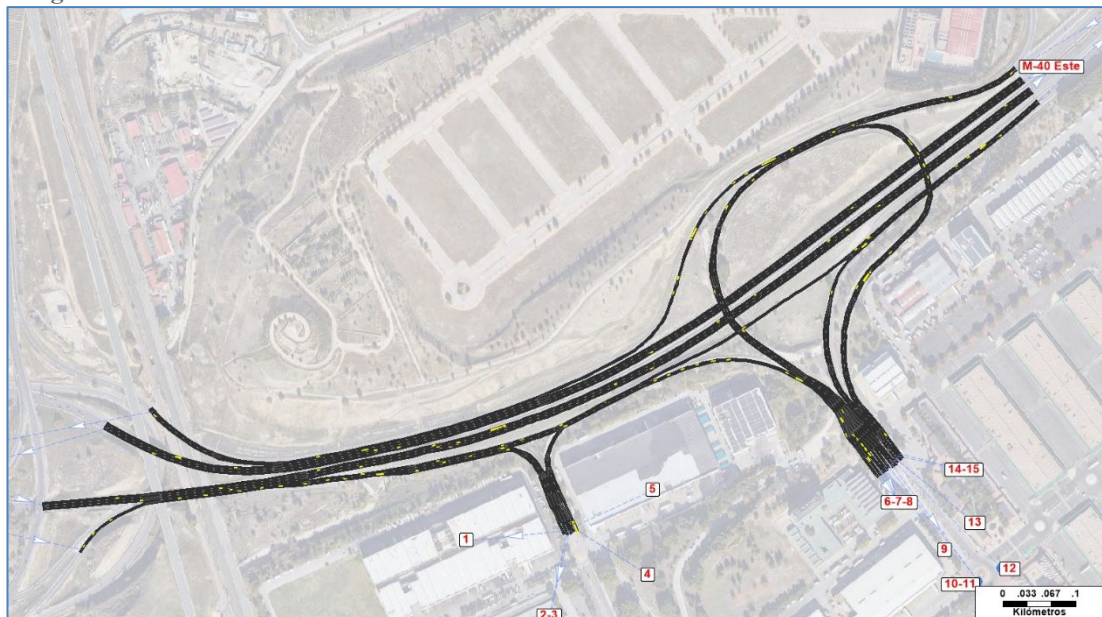


Esta técnica de microsimulación de tráfico consiste en la modelización de la circulación de cada vehículo de forma individual en una red geoméricamente definida y con atributos de capacidad viaria, velocidad, anchuras de carril y altimetría, teniendo en cuenta diferentes características de los vehículos y de forma de conducción, simuladas de manera aleatoria según unas funciones de distribución definidas.

En la práctica, se emplean diversos modelos que se combinan entre sí:

- ❑ El movimiento y la interacción de los vehículos dentro de un flujo están controlados por un modelo de aceleración en el que se diferencian tres regímenes de operación gobernados por la aceleración del vehículo y el tiempo de reacción del conductor:
 - Un régimen en flujo libre, en el que la distancia entre el vehículo y que circula delante de él es tan amplia que se mueve en el entorno acelerando hasta la máxima velocidad permitida en el viario.
 - En el caso de que la distancia con el vehículo de delante sea inferior a una dada (medida en tiempo) el vehículo pasa a régimen de seguimiento en donde la velocidad viene ya condicionada por los vehículos del entorno.
 - Si las condiciones de circulación hacen que la distancia con el vehículo de adelante caiga por debajo de un determinado valor (umbral de emergencia) se pasa a régimen de emergencia en donde se aplican las deceleraciones máximas.
- ❑ El modelo de cambio de carril aplica una serie de reglas para representar el momento en el que los vehículos cambian de carril, tanto para la mejora de su circulación como para movimientos obligatorios dentro del itinerario que siguen.
- ❑ Otro modelo refleja el comportamiento del conductor frente a señales de tráfico, incidentes, etc.

Imagen 4: TransModeler 6.1



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

4.3 Resultados

Se ofrecen como resultados de la microsimulación los valores de densidad de cada segmento, expresada en vehículo ligero equivalente por milla y carril de acuerdo con las especificaciones del "Highway Capacity Manual" (en adelante, HCM), del *Transportation Research Board*, en su versión 2016, como se recomienda en la Nota de Servicio 5/2014 "Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras", del Ministerio de Fomento.

A continuación se muestra, de forma gráfica, el nivel de servicio asociado a esa densidad para tramos básicos de autopista, que sirve como representación aproximada de la calidad circulatoria en cada punto de la red.

Tabla 21: Nivel de servicio en tramos básicos de autopista

Nivel de servicio	Densidad (veh. lig. eq. / milla-carril)
A	0 – 11
B	11 – 18
C	18 – 26
D	26 – 35
E	35 – 45
F	> 45

Fuente: elaboración propia a partir de datos del HCM2016.

Los resultados completos de las simulaciones pueden verse en Anexos. Para los cálculos se han realizado tres simulaciones completas, y los valores y resultados ofrecidos son el promedio de ellas, de cara a minimizar posibles alteraciones aleatorias excesivas. Adicionalmente, se ha grabado el vídeo de una simulación de cada escenario y hora punta a velocidad acelerada.

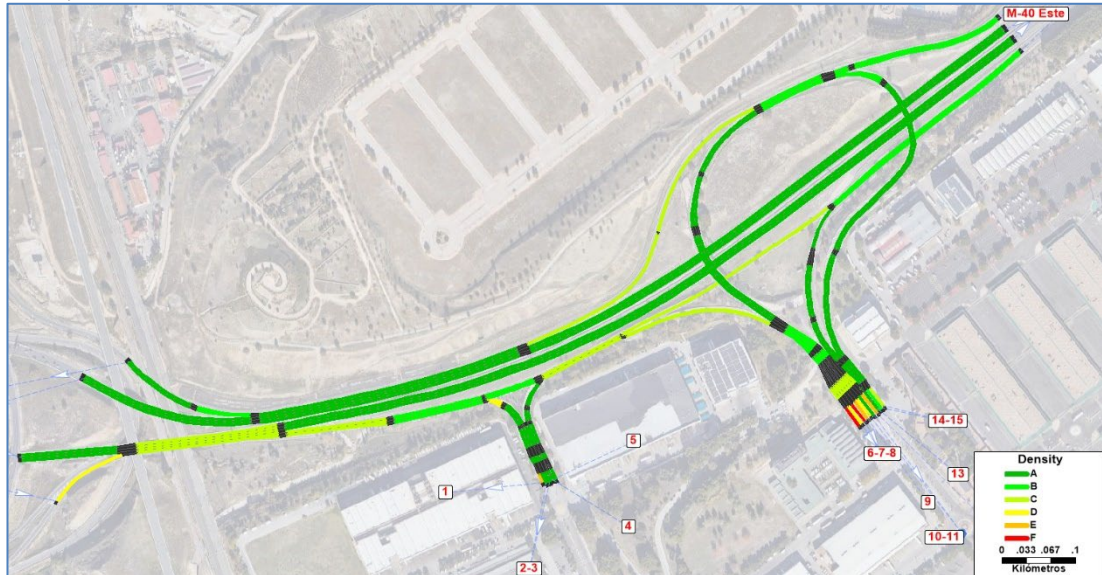
Imagen 4: Imágenes de varias microsimulaciones realizadas



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

4.3.1 Hora punta de entrada

Imagen 4: Nivel de servicio de la red del área de influencia. Hora punta de entrada (5:00-6:00 horas)



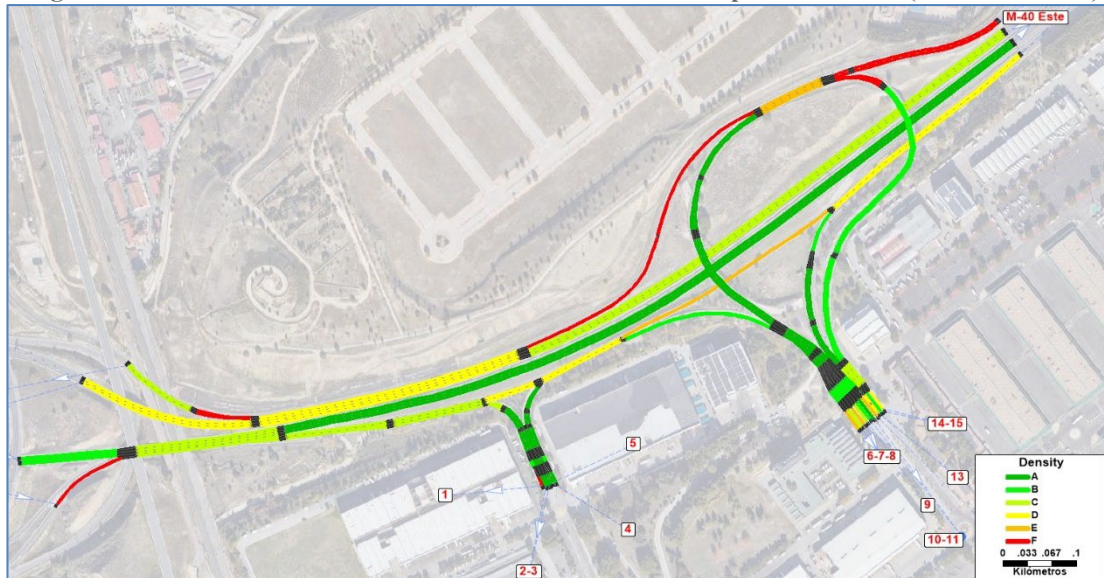
Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

Como puede observarse, la hora punta de entrada no ofrece ningún problema más allá de las propias vías de entrada, donde obviamente la densidad es muy alta debido a la alta ocupación de los peajes. Los carriles de entrada a ambas plataformas muestran un nivel D (baja) y C (alta), admisible, y los niveles A y B en los arcos inmediatamente posteriores (con más capacidad) sugieren que no se forman colas de ningún tipo que invadan la vía colectora-distribuidora.

El tramo de trenzado desde el oeste funciona en un nivel C (admisible) debido al relativamente alto tráfico procedente de la A-4 que se quiere incorporar a la M-40, mientras que los trenzados en el sentido contrario el de salida de Mercamadrid y el de incorporación a la M-40) funcionan sin problema en niveles A y B.

4.3.2 Hora punta de salida

Imagen 4: Nivel de servicio de la red del área de influencia. Hora punta de salida (7:00-8:00 horas)



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

En este caso, se combinan varios factores que explican el complicado nivel de servicio en distintos puntos:

- ❑ El mayor tráfico pasante en la M-40 en esa hora empeora en general los niveles circulatorios, en particular en el sentido E-O (al contrario que en la hora de entrada).
- ❑ El tráfico pasante por la vía colectora-distribuidora en sentido E-O es también superior, y se une a un tráfico de salida de Mercamadrid moderadamente superior en un tramo de trenzado extremadamente corto, que supone no solo una problemática de capacidad sino de seguridad vial.
- ❑ El carril de incorporación hacia la M-40 en sentido oeste se encuentra muy cargado (incluso con la limitación de capacidad que supone el trenzado inmediatamente aguas arriba), y dificulta el trenzado con la incorporación a la A-4 hasta un nivel D.



5 Impacto del Plan Especial

5.1 Planeamiento vigente y en estudio

5.1.1 Planeamiento vigente

Los usos urbanísticos admitidos en el ámbito de estudio y las edificabilidades asignadas a cada parcela se establecen de forma combinada en dos instrumentos de planificación urbanística: el "Plan Especial para la modificación del APD 13.16 Mercamadrid" aprobado en 2009 (en adelante, PE-2009); y en el "Estudio de Detalle de la pieza oeste del SG-6", aprobado en 2001 (en adelante, ED-SG6-2001). La siguiente tabla muestra de forma agregada las edificabilidades previstas en cada tipo de uso en el "PE-2009 + ED-SG6-2001".

Tabla 22: Edificabilidad del PE-2009 + ED-SG6-2001

TIPO DE USO	CALIFICACION URBANÍSTICA	SUP. SUELO (m2)	EDIFICABILIDAD (m2)
CUALIFICADO CARACTERÍSTICO	SERVICIO PÚBLICO SINGULAR (SS)	731.196,55	667.676,00
CUALIFICADO	EQUIPAMIENTO BÁSICO (EB)	14.100,00	11.985,00
CUALIFICADO	DEPORTIVO BASICO	17.350,00	8.675,00
CUALIFICADO	SERV.INFRAESTRUC TURALES (SI)		
CUALIFICADO	ZONA VERDE BÁSICA (VB)	151.786,46	
CUALIFICADO	RED VIARIA LOCAL	373.028,69	
CUALIFICADO	RED VIARIA PRINCIPAL (VPP)	29.730,80	
CUALIFICADO	SERVICIO DE TRANSPORTE (TF)	3.567,50	
CUALIFICADO	APARCAMIENTO EN PARCELA (P)		
TOTAL		1.320.760,00	688.336,00

Fuente: Mercamadrid. Plan Especial Refundido. Ordenación Pormenorizada. Memoria.

No obstante, existen varios factores que han hecho que la realidad física de Mercamadrid sea muy distinta a la proyectada en el "PE-2009 + ED-SG6-2001":

- ❑ La actividad económica a la que da servicio Mercamadrid ha evolucionado con el paso de las décadas.
- ❑ Actualmente existen instrumentos de georreferenciación cartográfica más precisos que los existentes a la hora de realizar el APD 13.16.
- ❑ No toda la edificabilidad prevista se ha agotado y/o consolidado; de hecho, en la mayoría de las parcelas existe una edificabilidad remanente que no ha sido aprovechada.
- ❑ Algunos usos, como el deportivo básico, no parecen adecuarse a las necesidades de Mercamadrid.
- ❑ Parcelas destinadas a equipamientos básicos han sido utilizadas para servicios de hospedaje, en apariencia un uso terciario (aunque se aprobó en acta de la Comisión

del Seguimiento del PGOU de Madrid en 1999 que se considerase equipamiento), pudiendo ser necesario relocar los equipamientos en otras ubicaciones.

- Existen una serie de parcelas sin edificar donde actualmente se hallan solares, descampados y/o aparcamientos que o bien tienen prevista su edificación como uso de Servicio Público Singular (es decir, la actividad básica de Mercamadrid) o bien tienen previsto el levantamiento de un aparcamiento en altura. Por tanto, para asegurar que ningún desarrollo de parcelas va a afectar al total de plazas de aparcamiento disponible, es necesario recalificar algunas de parcelas para garantizar su uso como aparcamiento, definiendo cuáles son las que verdaderamente tendrán el uso de Servicio Público Singular.

5.1.2 Planeamiento en estudio

Por todo lo anterior, se ha considerado necesario una Modificación del Plan Especial (en adelante, PE-2022) que dé respuesta a todas estas cuestiones mediante una nueva ordenación pormenorizada. Resumidamente, la edificabilidad del PE-2022 se asigna, por usos, como sigue:

Tabla 23: Edificabilidad del PE-2022

TIPO DE USO	CALIFICACION URBANÍSTICA	SUP. SUELO (m2)	EDIFICABILIDAD (m2)	COEF. EDIFICABILIDAD m2c/m2s
CUALIFICADO CARACTERÍSTICO	SERVICIO PÚBLICO SINGULAR (SS)	684.592,05	661.905,36	0,97
CUALIFICADO	EQUIPAMIENTO BÁSICO (EB)	16.898,05	23.657,27	1,4
CUALIFICADO	APARCAMIENTO EN PARCELA (P)	49.250,14	1.612,37	0,033
CUALIFICADO	SERV.INFRAESTRUCTURAS (SI)	3.692,94	1.161	0,31
CUALIFICADO	ZONA VERDE BÁSICA (VB)	152.046,63		
CUALIFICADO	RED VIARIA LOCAL	380.369,42		
CUALIFICADO	RED VIARIA PRINCIPAL (VPP)	28.988,10		
CUALIFICADO	SERVICIO DE TRANSPORTE (TF)	3.567,50		
TOTAL		1.319.404,83	688.336,00	

Fuente: Mercamadrid. Plan Especial Refundido. Ordenación Pormenorizada. Memoria.

5.1.3 Comparación entre planeamiento vigente y en estudio

Comparativamente, la siguiente tabla muestra las diferencias en la edificabilidad de los distintos usos.



Tabla 24: Comparativa de edificabilidades entre el plan original PE-2009 + ED-SG6-2001 y la modificación PE-2022

TIPO DE USO	CALIFICACION URBANÍSTICA	PE-2009 (m ² edificables)	PE-2022 (m ² edificables)	DIFERENCIA PE2009-PE2022 (m ² c)
CUALIFICADO CARACTERÍSTICO	SERVICIO PÚBLICO SINGULAR (SS)	667.676,00	661.905,36	-5.770,64
CUALIFICADO	EQUIPAMIENTO BÁSICO (EB)	11.985,00	23.657,27	11.672,27
CUALIFICADO	DEPORTIVO BÁSICO (DB)	8.675,00		-8.675,00
CUALIFICADO	SERV.INFRAESTRUCTURALES (SI)		1.161,00	1.161,00
CUALIFICADO	ZONA VERDE BÁSICA (VB)			
CUALIFICADO	REV DIARIA LOCAL			
CUALIFICADO	RED VIARIA PRINCIPAL (VPP)			
CUALIFICADO	SERVICIO DE TRANSPORTE (TF)			
CUALIFICADO	APARCAMIENTO EN PARCELA (P)		1.612,37	1.612,37
TOTAL		688.336	688.336	0,00

Fuente: Mercamadrid. Plan Especial Refundido. Ordenación Pormenorizada. Memoria.

5.2 Escenarios para el cálculo de impactos

5.2.1 Enfoque metodológico

Para evaluar el impacto diferencial del PE-2022 no se le debe comparar con la situación actual, sino con lo que ocurriría de completarse el PE-2009 + ED-SG6-2001. Por este motivo, se han diseñado dos escenarios sobre los que se desarrollará la evaluación diferencial:

- ❑ En el escenario de referencia se edifican las parcelas vacantes según el PE-2009 + ED-SG6-2001.
- ❑ El escenario a evaluar es aquél en el que se edifica lo previsto en el PE-2022.

Ambos escenarios se comparan con la situación actual, para mejor visualizar la diferencia con la realidad actual y poner de relieve que el escenario de referencia no es la situación actual. Y, en ambos escenarios, se efectúan las siguientes hipótesis:

- ❑ La edificabilidad ejecutada actualmente se corresponde con la diferencia entre la edificabilidad prevista en PE-2009 + ED-SG6-2001 y la edificabilidad de las parcelas vacantes identificadas.
 - La edificabilidad de Servicio Público Singular lleva aparejada un tráfico de ligeros y pesados directamente proporcional a la ya existente.
 - La edificabilidad de Equipamientos solo lleva aparejada un tráfico de ligeros directamente proporcional a la ya existente.

□ En cuanto al tráfico, se asume lo siguiente:

- Del lado de la seguridad, se supone que el tráfico adicional generado por los equipamientos es idéntico al generado por el uso de Servicio Público Singular (en vehículos ligeros).
- Las matrices de cada tipo de vehículo en cada escenario se obtienen a partir de las matrices actuales mediante proporcionalidad con la edificabilidad correspondiente.

A continuación se describe el detalle del método seguido. Las matrices resultantes para cada escenario pueden consultarse en Anexos.

5.2.2 Escenario PE-2009 + ED-SG6-2001

Vehículos ligeros

Este primer escenario exige calcular la edificabilidad remanente en Mercamadrid como la diferencia entre la prevista en PE-2009 + ED-SG6-2001 y la actual. La siguiente tabla muestra dichas edificabilidades remanentes por parcela.

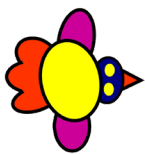
Tabla 25: Edificabilidad remanente en parcelas vacantes según el PE-2009 + ED-SG6-2001 relativa a la situación actual

Parcela	Edificabilidad remanente (m ² c)
A1.2.1	13.358,85
A1.2.2	9.244,45
A1.2.3	9.501,60
B11	3.822,00
B12	4.030,00
B14	17.660,00
B17	22.272,00
G4	11.232,00
G5	11.466,00
H5	12.348,00
Total sin equipamientos	114.934,90
I1.2	5.600,00
J4	9.895,75
J5	8.161,52
Total equipamientos	23.657,27
Total con equipamientos	138.592,17

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de "Mercamadrid. Plan Especial Refundido. Ordenación Pormenorizada. Memoria".

La ratio de crecimiento de tráfico de vehículos ligeros se obtiene como el cociente del valor de la edificabilidad total prevista en el PE-2009 + ED-SG6-2001 para Servicio Público Singular y equipamientos no deportivos ($667.676,00 + 11.985,00 = 679.661,00 \text{ m}^2$) y la edificabilidad actual ejecutada estimada en esos mismos usos ($679.661,00 - 138.592,17 = 541.068,83 \text{ m}^2$), igual a 1,2561.

Esta ratio solo se aplica en los viajes con origen o destino Mercamadrid, manteniéndose constante el tráfico pasante.



Vehículos pesados

En este caso, la ratio debe constar solo de la edificabilidad asociada al Servicio Público Singular, por lo que se divide la edificabilidad del PE-2009 + ED-SG6-2001 ($667.676,00 \text{ m}^2$) y la edificabilidad actual de dicho uso ($667.676,00 - 114.934,90 = 552.741,10 \text{ m}^2$), dando un valor de 1,2079 y, de nuevo, aplicándose solo a los viajes con origen o destino Mercamadrid de la matriz actual.

5.2.3 Escenario PE-2022

Vehículos ligeros

En este caso, la ratio se ha de aplicar sobre la matriz del escenario anterior, que es con el que se compara directamente. Dicha ratio se calcula como el cociente entre la edificabilidad prevista en el PE-2022, como se ve en la Tabla 24, entre Servicio Público Singular y Equipamientos, excluyendo servicios infraestructurales y aparcamientos ($661.905,36 + 23.657,27 = 685.562,63 \text{ m}^2$) y la equivalente en el PE-2009 + ED-SG6-2001 ($679.661,00 \text{ m}^2$). Dicho cociente supone una ratio de 1,0087, aplicada sobre los viajes con origen o destino Mercamadrid.

Vehículos pesados

En este caso, la ratio (nuevamente a aplicar sobre la matriz PE-2009 + ED-SG6-2001) debe contabilizar solo de la edificabilidad asociada al Servicio Público Singular, por lo que se divide la edificabilidad del PE-2022 ($661.905,36 \text{ m}^2$) y la del PE-2009 + ED-SG6-2001 ($667.676,00 \text{ m}^2$), dando un valor de 0,9914 y, de nuevo, aplicándose solo a los viajes con origen o destino Mercamadrid.

5.3 Comparación de la situación actual con el escenario PE-2009 + ED-SG6-2001

5.3.1 Descripción general

A continuación, se muestran tablas comparativas entre la densidad de tráfico y el nivel de servicio en la situación actual y en la situación del PE-2009 + ED-SG6-2001 en los principales arcos de la red, así como una imagen representativa de los niveles de servicio en cada arco. Los resultados completos pueden consultarse en Anexos.

5.3.2 Hora punta de entrada

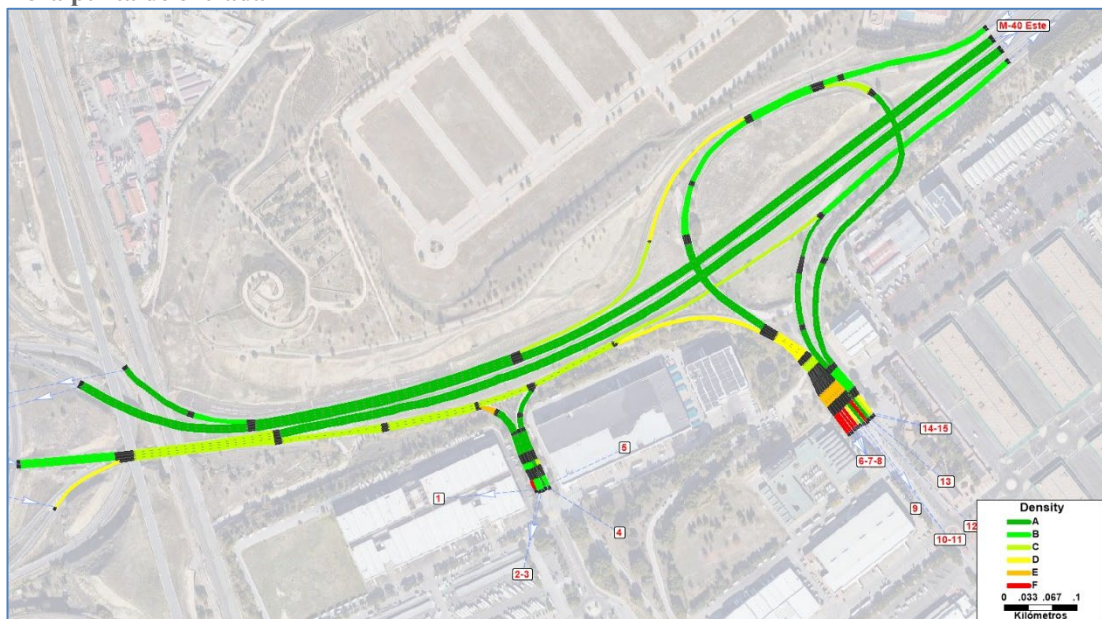
Los resultados correspondientes a la hora punta de entrada en este escenario se recogen resumidamente a continuación.

Tabla 26: Densidad y nivel de servicio en situación actual y PE-2009 + ED-SG6-2001. Hora punta de entrada

ID	Tramo	Actual		PE-2009 + ED-SG6-2001	
		Densidad	Nivel de servicio	Densidad	Nivel de servicio
1	M-40 O-E antes de trenzado con A-4	6,9	A	7,6	B
2	M-40 O-E trenzado A-4 / Mercamadrid	11,6	C	12,9	C
5	M-40 O-E tras trenzado	4,8	A	4,9	A
4	Vía colec.-distr. O-E antes de entrada a plataforma baja	12,9	C	14,4	C
9	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma baja	9,7	B	11,1	C
19	Vía colec.-distr. O-E entre plataformas	11,8	C	14,4	C
24	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma alta	13,3	C	13,3	C
52	Vía colec.-distr. O-E tras plataforma alta	7,9	B	8,7	B
56	M-40 E-O antes de trenzado con A-4	1,0	A	1,0	A
22	M-40 E-O trenzado A-4 / Mercamadrid	3,3	A	3,7	A
23	M-40 E-O tras trenzado	3,6	A	4,2	A
26	Vía colec.-distr. E-O antes de trenzado con Mercamadrid	7,7	B	8,6	B
28	Vía colec.-distr. E-O trenzado M-40 / Mercamadrid	8,7	B	10,4	B
30	Vía colec.-distr. E-O tras trenzado	15,6	C	17,0	D

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4: Nivel de servicio de la red del área de influencia. Escenario PE-2009 + ED-SG6-2001. Hora punta de entrada



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

5.3.3 Hora punta de salida

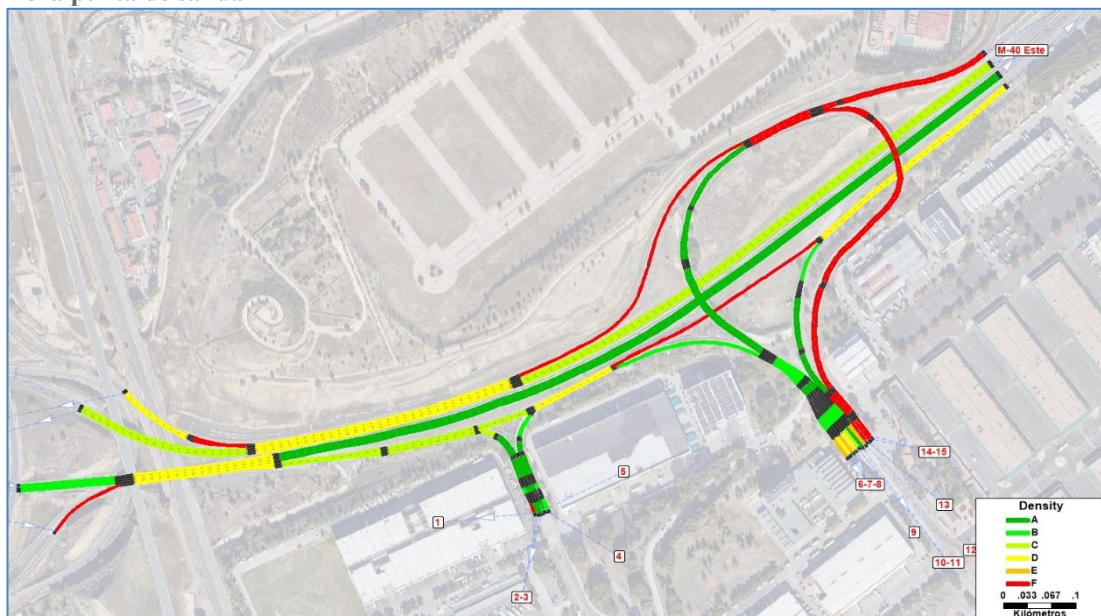
Los resultados correspondientes a la hora punta de salida en este escenario se recogen resumidamente a continuación.

Tabla 27: Densidad y nivel de servicio en situación actual y PE-2009 + ED-SG6-2001. Hora punta de salida

ID	Tramo	Actual		PE-2009 + ED-SG6-2001	
		Densidad	Nivel de servicio	Densidad	Nivel de servicio
1	M-40 O-E antes de trenzado con A-4	7,8	B	10,9	B
2	M-40 O-E trenzado A-4 / Mercamadrid	15,2	C	17,3	D
5	M-40 O-E tras trenzado	5,8	A	5,6	A
4	Vía colec.-distr. O-E antes de entrada a plataforma baja	14,8	C	15,3	C
9	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma baja	16,1	D	14,9	C
19	Vía colec.-distr. O-E entre plataformas	17,2	D	19,7	D
24	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma alta	27,9	E	28,2	F
52	Vía colec.-distr. O-E tras plataforma alta	16,7	D	16,5	D
56	M-40 E-O antes de trenzado con A-4	13,1	C	13,4	C
22	M-40 E-O trenzado A-4 / Mercamadrid	19,7	D	20,4	D
23	M-40 E-O tras trenzado	16,1	D	15,9	C
26	Vía colec.-distr. E-O antes de trenzado con Mercamadrid	43,5	F	80,4	F
28	Vía colec.-distr. E-O trenzado M-40 / Mercamadrid	26,3	E	34,6	F
30	Vía colec.-distr. E-O tras trenzado	56,9	F	72,4	F

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4: Nivel de servicio de la red del área de influencia. Escenario PE-2009 + ED-SG6-2001. Hora punta de salida



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

5.4 Comparación de la situación actual con el escenario PE-2022

5.4.1 Descripción general

A continuación, se muestran tablas comparativas entre la densidad y el nivel de servicio en la situación actual y en la situación del PE-2022 en los principales arcos de la red, así como una imagen representativa de los niveles de servicio en cada arco. Los resultados completos pueden consultarse en Anexos.

5.4.2 Hora punta de entrada

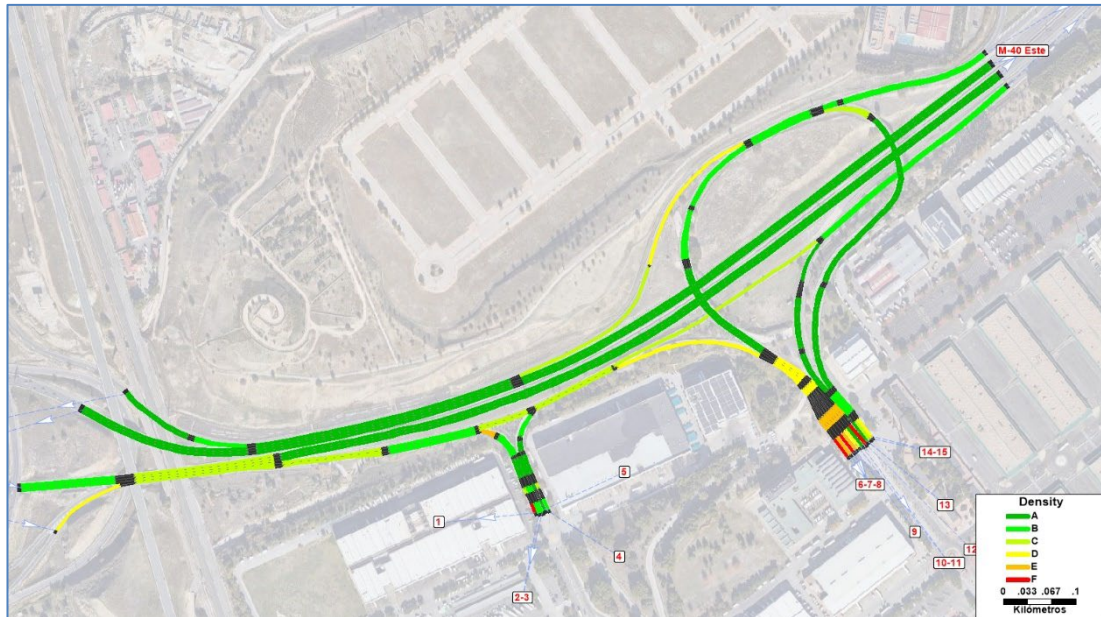
Como antes, los resultados correspondientes a la hora punta de entrada en este escenario se recogen resumidamente a continuación.

Tabla 28: Densidad y nivel de servicio en situación actual y PE-2022. Hora punta de entrada

ID	Tramo	Actual		PE-2022	
		Densidad	Nivel de servicio	Densidad	Nivel de servicio
1	M-40 O-E antes de trenzado con A-4	6,9	A	7,6	B
2	M-40 O-E trenzado A-4 / Mercamadrid	11,6	C	13,8	C
5	M-40 O-E tras trenzado	4,8	A	4,8	A
4	Vía colec.-distr. O-E antes de entrada a plataforma baja	12,9	C	15,3	C
9	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma baja	9,7	B	12,0	C
19	Vía colec.-distr. O-E entre plataformas	11,8	C	14,4	C
24	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma alta	13,3	C	13,3	C
52	Vía colec.-distr. O-E tras plataforma alta	7,9	B	8,9	B
56	M-40 E-O antes de trenzado con A-4	1,0	A	1,0	A
22	M-40 E-O trenzado A-4 / Mercamadrid	3,3	A	3,6	A
23	M-40 E-O tras trenzado	3,6	A	3,9	A
26	Vía colec.-distr. E-O antes de trenzado con Mercamadrid	7,7	B	8,4	B
28	Vía colec.-distr. E-O trenzado M-40 / Mercamadrid	8,7	B	10,0	B
30	Vía colec.-distr. E-O tras trenzado	15,6	C	16,8	D

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4: Nivel de servicio de la red del área de influencia. Escenario PE-2022. Hora punta de entrada



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

5.4.3 Hora punta de salida

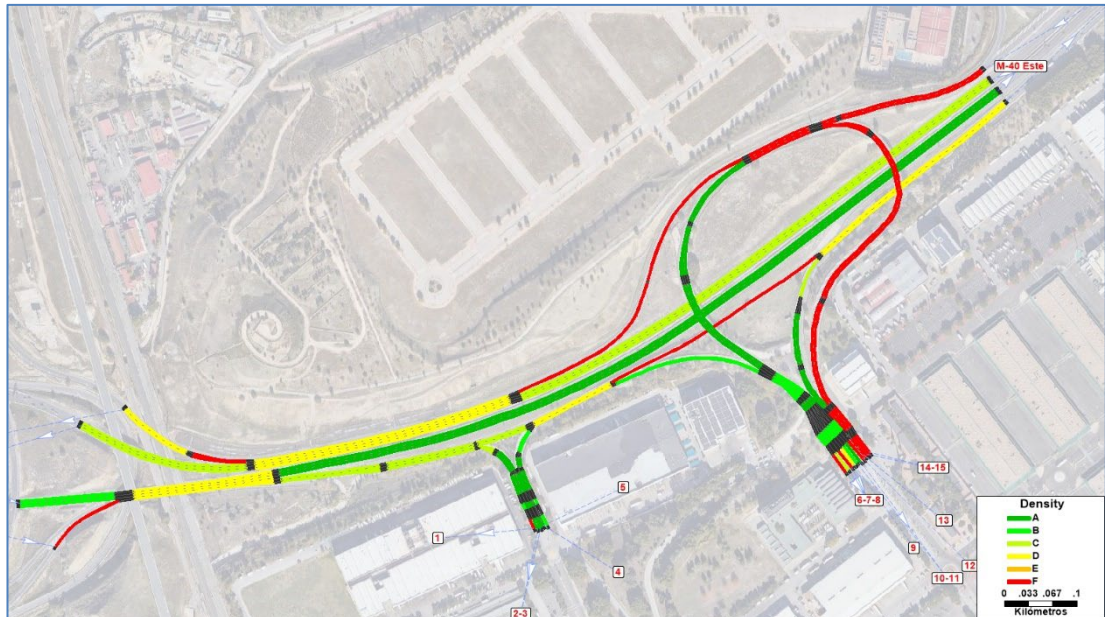
Finalmente, se recogen resumidamente a continuación los resultados correspondientes a la hora punta de entrada en este escenario.

Tabla 29: Densidad y nivel de servicio en situación actual y PE-2022. Hora punta de salida

ID	Tramo	Actual		PE-2022	
		Densidad	Nivel de servicio	Densidad	Nivel de servicio
1	M-40 O-E antes de trenzado con A-4	7,8	B	10,8	B
2	M-40 O-E trenzado A-4 / Mercamadrid	15,2	C	17,7	D
5	M-40 O-E tras trenzado	5,8	A	5,5	A
4	Vía colec.-distr. O-E antes de entrada a plataforma baja	14,8	C	15,6	C
9	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma baja	16,1	D	14,6	C
19	Vía colec.-distr. O-E entre plataformas	17,2	D	18,8	D
24	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma alta	27,9	E	28,5	F
52	Vía colec.-distr. O-E tras plataforma alta	16,7	D	17,2	D
56	M-40 E-O antes de trenzado con A-4	13,1	C	13,1	C
22	M-40 E-O trenzado A-4 / Mercamadrid	19,7	D	20,5	D
23	M-40 E-O tras trenzado	16,1	D	16,0	C
26	Vía colec.-distr. E-O antes de trenzado con Mercamadrid	43,5	F	71,5	F
28	Vía colec.-distr. E-O trenzado M-40 / Mercamadrid	26,3	E	32,7	F
30	Vía colec.-distr. E-O tras trenzado	56,9	F	65,2	F

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4: Nivel de servicio de la red del área de influencia. Escenario PE-2022. Hora punta de salida



Fuente: Elaboración propia a partir de imagen de Google Maps.

5.5 *Discusión*

Como puede observarse, la edificabilidad remanente hasta completar lo previsto en el PE-2009 + ED-SG6-2001 introduce unos incrementos en la densidad de la mayoría de los arcos de la red, degradando en unos pocos casos el nivel de servicio de C a D o incluso de E a F. La localización crítica es, de nuevo, el trenzado de salida de Mercamadrid en sentido E-O.

No obstante, la comparativa entre ambos planes no muestra ninguna diferencia relevante en el nivel de servicio. Las diferencias entre ambos escenarios son de décimas en términos de densidad de tráfico, fundamentalmente debidas a efectos estocásticos.



Tabla 30: Densidad y nivel de servicio en PE-2009 + ED-SG6-2001 y PE-2022. Hora punta de entrada

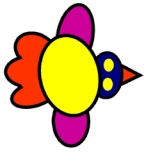
ID	Tramo	PE-2009 + ED-SG6-2001		PE-2022	
		Densidad	Nivel de servicio	Densidad	Nivel de servicio
1	M-40 O-E antes de trenzado con A-4	7,6	B	7,6	B
2	M-40 O-E trenzado A-4 / Mercamadrid	12,9	C	13,8	C
5	M-40 O-E tras trenzado	4,9	A	4,8	A
4	Vía colec.-distr. O-E antes de entrada a plataforma baja	14,4	C	15,3	C
9	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma baja	11,1	C	12,0	C
19	Vía colec.-distr. O-E entre plataformas	14,4	C	14,4	C
24	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma alta	13,3	C	13,3	C
52	Vía colec.-distr. O-E tras plataforma alta	8,7	B	8,9	B
56	M-40 E-O antes de trenzado con A-4	1,0	A	1,0	A
22	M-40 E-O trenzado A-4 / Mercamadrid	3,7	A	3,6	A
23	M-40 E-O tras trenzado	4,2	A	3,9	A
26	Vía colec.-distr. E-O antes de trenzado con Mercamadrid	8,6	B	8,4	B
28	Vía colec.-distr. E-O trenzado M-40 / Mercamadrid	10,4	B	10,0	B
30	Vía colec.-distr. E-O tras trenzado	17,0	D	16,8	D

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 31: Densidad y nivel de servicio en PE-2009 + ED-SG6-2001 y PE-2022. Hora punta de salida

ID	Tramo	PE-2009 + ED-SG6-2001		PE-2022	
		Densidad	Nivel de servicio	Densidad	Nivel de servicio
1	M-40 O-E antes de trenzado con A-4	10,9	B	10,8	B
2	M-40 O-E trenzado A-4 / Mercamadrid	17,3	D	17,7	D
5	M-40 O-E tras trenzado	5,6	A	5,5	A
4	Vía colec.-distr. O-E antes de entrada a plataforma baja	15,3	C	15,6	C
9	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma baja	14,9	C	14,6	C
19	Vía colec.-distr. O-E entre plataformas	19,7	D	18,8	D
24	Vía colec.-distr. O-E antes de salida de plataforma alta	28,2	F	28,5	F
52	Vía colec.-distr. O-E tras plataforma alta	16,5	D	17,2	D
56	M-40 E-O antes de trenzado con A-4	13,4	C	13,1	C
22	M-40 E-O trenzado A-4 / Mercamadrid	20,4	D	20,5	D
23	M-40 E-O tras trenzado	15,9	C	16,0	C
26	Vía colec.-distr. E-O antes de trenzado con Mercamadrid	80,4	F	71,5	F
28	Vía colec.-distr. E-O trenzado M-40 / Mercamadrid	34,6	F	32,7	F
30	Vía colec.-distr. E-O tras trenzado	72,4	F	65,2	F

Fuente: Elaboración propia.



6 Actuaciones previstas

En el año 2022, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) sacó a concurso la licitación para la redacción del "*Proyecto de trazado y construcción: Circunvalación de Madrid M-40. vías colectoras-distribuidoras y remodelación de enlaces. Tramo: enlace con la Autovía M-31 hasta sobrepasado el enlace Supersur con la A-4. p.k. 19,100 al 22,300*".

Este proyecto pretende remodelar completamente el tramo de la M-40 entre el enlace con la M-31 y el enlace con la A-4, afectando de lleno al ámbito de estudio. En particular, las vías colectoras-distribuidoras y los ramales de conexión con la Autovía de Andalucía y la carretera M-31 se verán muy afectados, con el objetivo de mejorar la capacidad viaria en algunos de los puntos críticos que este mismo estudio de tráfico ha puesto de relieve.

La Orden de Estudio asociada dicho proyecto constructivo indica algunas de las actuaciones por realizar, entre las que se encuentra la vía colectora-distribuidora en sentido E-O a la que se incorpora la salida de Mercamadrid y que ofrece un tramo de trenzado totalmente insuficiente. Esta vía pasará a tener 3 carriles y finalmente 4 antes de dividirse en un carril directo a Mercamadrid, dos directamente a la A-4 y uno al tronco de la M-40, asegurando un trenzado de 500 metros entre el acceso desde calle Embajadores y la entrada a Mercamadrid.

Del mismo modo, la salida de Mercamadrid en sentido O-E se hará con dos carriles, que enlazarán con dos de la vía colectora-distribuidora, para trenzar hasta el enlace con la M-31.

Todo ello indica que la problemática detectada en el presente Estudio de Tráfico no está causada por la modificación del Plan Especial, sino que se debe a la actividad ya consolidada en la zona y al tráfico del área y que ya había sido objeto de estudio del MITMA. Dada la previsión de que en el medio plazo la red en el área de influencia cambie de forma notable, como se prevé en el proyecto constructivo, y debido a la falta de información al respecto del diseño escogido, no se considera procedente modelizar una situación de red futura, sino simplemente incorporar tanto el remanente del PE-2009 + ED-SG6-2001 como el impacto de la modificación del PE-2022 en la red actual y comparar ambas alternativas.

Aun así, como puede observarse, no hay diferencias apreciables en densidad ni en nivel de servicio en los principales arcos del sistema. Será por tanto la nueva disposición viaria del entorno, en particular el citado trenzado pero también los enlaces de la M-40 y la vía colectora-distribuidora con la A-4 y la M-31, la que va a sufrir grandes modificaciones que permitirán mejorar el nivel de servicio y la seguridad vial en estas ubicaciones.



TOOL
ALFA

ANEXOS



Anexo 1 Resultados del trabajo de campo



ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID

AFOROS DE VEHÍCULOS

AFORO	Punto 1		Punto 2		Punto 3		Punto 4		Punto 5		Punto 6	
MARTES 18/04/2023	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones
5:15-5:20	97	20	5	7								
5:20-5:25	106	15	7	6								
5:25-5:30	99	19	8	4								
5:30-5:35	118	13	7	5								
5:35-5:40	132	11	14	6								
5:40-5:45	145	11	9	6								
5:45-5:50	167	3	7	4								
5:50-5:55	160	15	8	5								
5:55-6:00	165	19	12	4								
6:15-6:20							64	28			92	12
6:20-6:25							63	23			99	21
6:25-6:30							65	24			107	31
6:30-6:35							77	21			109	31
6:35-6:40							66	25			123	18
6:40-6:45							71	29			127	13
6:45-6:50							58	26			114	10
6:50-6:55							67	30			113	14
6:55-7:00							107	38			137	17
7:15-7:20					26	4			34	6		
7:20-7:25					33	6			27	18		
7:25-7:30					22	5			28	9		
7:30-7:35					23	6			23	12		
7:35-7:40					41	3			32	6		
7:40-7:45					19	5			18	6		
7:45-7:50					29	3			26	5		
7:50-7:55					23	7			20	9		
7:55-8:00					32	4			27	2		



ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID

AFOROS DE VEHÍCULOS

AFORO	Punto 1		Punto 2		Punto 3		Punto 4		Punto 5		Punto 6	
MIÉRCOLES 19/04/2023	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones
5:15-5:20							20	12			66	11
5:20-5:25							28	12			64	9
5:25-5:30							31	9			58	20
5:30-5:35							33	16			40	16
5:35-5:40							23	15			61	15
5:40-5:45							37	10			53	20
5:45-5:50							42	16			82	20
5:50-5:55							47	13			82	12
5:55-6:00							66	17			92	14
6:15-6:20					40	10			15	11		
6:20-6:25					32	4			20	21		
6:25-6:30					37	7			25	6		
6:30-6:35					30	7			26	11		
6:35-6:40					40	6			22	9		
6:40-6:45					23	9			25	11		
6:45-6:50					38	4			28	11		
6:50-6:55					52	5			33	14		
6:55-7:00					57	8			30	11		
7:15-7:20	157	13	7	6								
7:20-7:25	167	15	12	6								
7:25-7:30	178	16	4	6								
7:30-7:35	172	14	15	5								
7:35-7:40	182	12	9	5								
7:40-7:45	186	16	2	1								
7:45-7:50	171	10	3	3								
7:50-7:55	180	9	7	8								
7:55-8:00	196	11	13	7								



ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID

AFOROS DE VEHÍCULOS

AFORO	Punto 1		Punto 2		Punto 3		Punto 4		Punto 5		Punto 6	
JUEVES 20/04/2023	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones
5:15-5:20												
5:20-5:25												
5:25-5:30												
5:30-5:35												
5:35-5:40					42	9			8	3		
5:40-5:45					49	3			9	6		
5:45-5:50					51	9			22	2		
5:50-5:55					43	8			15	5		
5:55-6:00					61	5			26	9		
6:15-6:20	131	12	9	6								
6:20-6:25	111	20	10	4								
6:25-6:30	161	8	14	2								
6:30-6:35	163	10	14	6								
6:35-6:40	158	10	11	4								
6:40-6:45	164	12	6	6								
6:45-6:50	178	17	6	2								
6:50-6:55	203	15	13	5								
6:55-7:00	182	18	13	11								
7:15-7:20							96	25			119	19
7:20-7:25							74	31			121	8
7:25-7:30							71	21			112	16
7:30-7:35							78	26			110	16
7:35-7:40							73	19			115	10
7:40-7:45							57	12			101	12
7:45-7:50							56	24			103	20
7:50-7:55							62	14			108	11
7:55-8:00							55	24			116	16



ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID

AFOROS DE VEHÍCULOS

AFORO	Punto 1		Punto 2		Punto 3		Punto 4		Punto 5		Punto 6	
VIERNES 21/04/2023	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones	Turismos/ Furgonetas	Camiones
5:15-5:20					41	10			10	3		
5:20-5:25					39	6			11	5		
5:25-5:30					44	7			9	8		
5:30-5:35					39	8			10	9		
5:35-5:40					39	6			19	5		
5:40-5:45					45	4			19	6		
5:45-5:50					50	8			20	5		
5:50-5:55					50	5			21	5		
5:55-6:00					42	5			22	9		
6:15-6:20	156	16	10	0								
6:20-6:25	143	11	11	8								
6:25-6:30	144	14	12	8								
6:30-6:35	161	7	9	8								
6:35-6:40	161	16	13	4								
6:40-6:45	163	11	11	6								
6:45-6:50	204	12	10	6								
6:50-6:55	197	12	6	5								
6:55-7:00	165	11	6	8								
7:15-7:20							66	19			130	18
7:20-7:25							74	26			134	14
7:25-7:30							56	18			109	16
7:30-7:35							60	21			106	12
7:35-7:40							55	16			99	22
7:40-7:45							63	19			119	13
7:45-7:50							66	18			115	16
7:50-7:55							54	22			126	16
7:55-8:00							72	16			110	21

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID

TIEMPOS DE PROCESO

[illegible]

ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID

TIEMPOS DE PROCESO

[illegible]

ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID

TIEMPOS DE PROCESO

[illegible]



ESTUDIO DE TRÁFICO DE LOS ACCESOS A MERCAMADRID

TIEMPOS DE PROCESO

[illegible]

Procesos

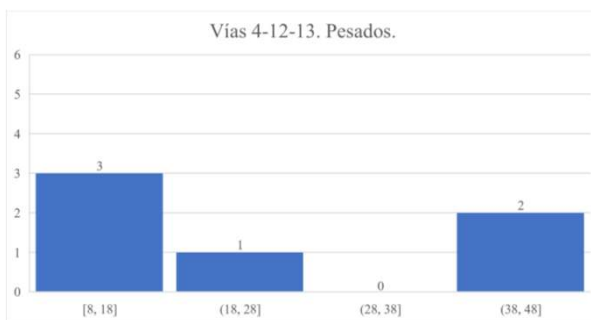
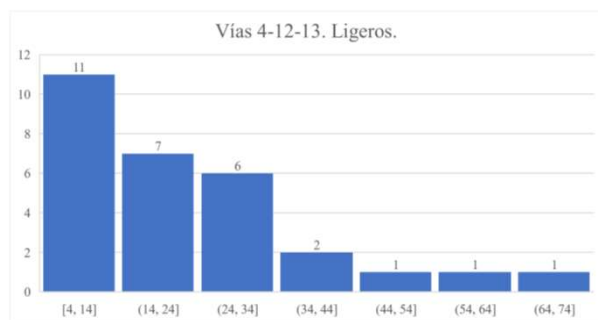
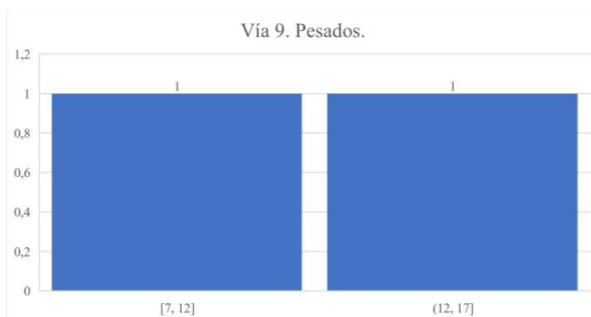
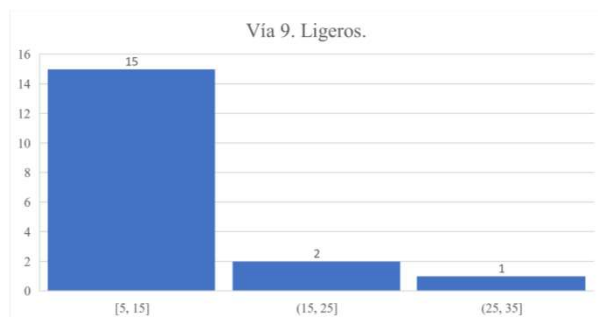
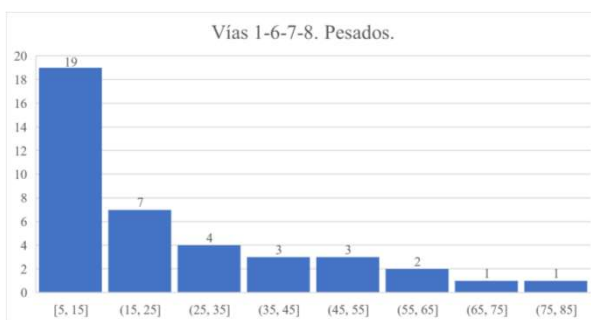
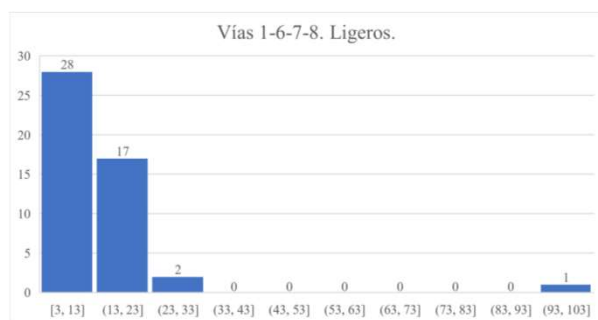
Hora	PEAJE PLATAFORMA ALTA								PEAJE PLATAFORMA BAJA			
	Via 6	Via 7	Via 8	Via 9	Via 10	Via 11	Via 12	Via 13	Via 1	Via 2	Via 3	Via 4
5:15-6:00	22	20	24	11			23	10	13			18
6:15-7:00	18	34	14	11			23		25			29
7:15-8:00	30	13	17	11			39		15			15
PROMEDIO	19			11			22		19			22

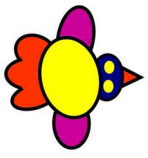
LIGEROS

Via 1	Via 6	Via 7	Via 8	Via 9	Via 4	Via 12	Via 13
6	6	15	11	9	27	24	6
16	14	7	21	7	30	25	22
13	12	8	10	30	13	49	4
29	17	5	10	6	4	7	7
15	26	16	10	7	10	25	
7	20	103	17	24	36	23	
14		12	15	6	5	10	
7		10	16	7	11	15	
4		3	13	12	20	8	
18		10	15	6	55	32	
4		15	13	10	18	26	
12			14	7		20	
11			10	10		36	
15				12		70	
8				5			
12				23			
8				11			
12				7			

PESADOS

[illegible]





TOOL
ALFA

Anexo 2 Entradas y salidas de Mercamadrid

Martes 18/04/2023 Accesos por vía y hora

ACCESO	Vía	Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Plataforma Baja	1	Peso y pago	20	31	39	43	58	48	73	55	35	66	47	32	33	41	30	32	26	24	25	13	0	0	0	0	771
Plataforma Alta	6	Peso y pago	1	38	47	62	91	67	49	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	385
Plataforma Alta	7	Peso y pago	44	43	57	76	65	97	55	74	78	85	54	43	42	30	36	15	24	13	17	22	32	24	45	53	1.124
Plataforma Alta	8	Peso y pago	50	51	65	80	94	103	97	89	59	85	65	64	51	33	25	29	26	30	30	27	38	33	48	46	1.318
Plataforma Baja	2	Abonados	19	75	102	193	330	253	116	168	71	69	46	58	61	94	80	49	40	22	17	11	0	0	0	0	1.874
Plataforma Baja	3	Abonados	0	0	4	19	157	73	165	45	26	31	14	21	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	560
Plataforma Alta	10	Abonados	197	289	296	423	421	391	329	264	214	149	121	107	125	138	133	94	63	52	42	37	49	74	107	205	4.320
Plataforma Alta	11	Abonados	0	25	216	433	325	256	241	152	120	95	28	47	42	77	35	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2.094
CTM	22	Abonados	0	0	0	3	115	115	114	85	90	77	54	65	70	53	53	23	2	0	0	0	0	0	0	0	919
Plataforma Baja	4	Multipago	0	0	9	44	80	92	48	48	9	0	17	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	360
Plataforma Alta	12	Multipago	0	2	9	76	64	81	65	57	55	56	14	11	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	499
Plataforma Alta	9	Sólo tarjeta	34	35	64	79	96	106	105	68	54	84	41	39	19	22	17	15	17	14	10	12	9	14	15	18	987
Plataforma Alta	13	Sólo tarjeta	0	0	2	25	52	73	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	154
CTM	21	Sólo tarjeta	0	0	0	4	31	34	32	29	47	39	29	21	27	13	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	318
Total Accesos Día			365	589	910	1.560	1.979	1.789	1.491	1.164	858	836	530	519	485	502	418	262	198	155	141	122	128	145	215	322	15.683

Martes 18/04/2023 TOTAL ACCESOS POR CLASE DE VEHÍCULO Y HORA

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	250	420	607	1.003	1.069	1.022	960	771	534	488	233	227	194	184	155	108	100	61	61	60	54	85	133	240	9.019
Furgoneta	11	32	116	317	648	552	370	231	165	151	91	112	89	96	86	40	20	20	13	7	11	8	4	7	3.197
Camión	12	27	83	168	207	176	118	104	123	150	146	130	155	182	124	78	47	37	25	22	19	17	13	11	2.174
Trailer	92	110	104	72	55	39	43	58	36	64	54	41	45	40	53	36	31	37	42	33	44	35	65	64	1.293
Total Día	365	589	910	1.560	1.979	1.789	1.491	1.164	858	836	524	510	483	502	418	262	198	155	141	122	128	145	215	322	15.683

Martes 18/04/2023

Vía 1

Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	3	1	4	12	19	22	47	24	11	31	18	14	16	16	6	6	6	6	3	2					267
Furgoneta	0	1	3	6	13	6	7	7	7	3	5	3	5	4	3	4	1	3	0	0					81
Camión	1	0	3	11	6	5	6	7	6	17	11	7	1	5	3	5	7	1	4	4					110
Trailer	16	29	29	14	20	15	13	17	11	15	13	8	11	16	18	17	12	14	18	7					313
Total Día	20	31	39	43	58	48	73	55	35	66	47	32	33	41	30	32	26	24	25	13	0	0	0	0	771

Martes 18/04/2023

Vía 2

Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	18	70	80	134	202	175	86	129	52	43	15	27	22	35	32	24	27	14	11	6					1.202
Furgoneta	0	1	18	41	95	62	25	27	6	12	6	9	6	17	20	7	4	0	1	2					359
Camión	1	4	4	18	33	16	5	12	12	14	25	21	33	42	28	17	9	8	5	3					310
Trailer	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0					3
Total Día	19	75	102	193	330	253	116	168	71	69	46	58	61	94	80	49	40	22	17	11	0	0	0	0	1.874

Martes 18/04/2023

Vía 3

Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo				3	15	92	45	129	41	22	22	6	8	2											385
Furgoneta				0	4	58	25	32	2	3	4	3	4	0											135
Camión				1	0	7	3	4	2	1	5	5	9	3											40
Trailer																									0
Total Día	0	0	4	19	157	73	165	45	26	31	14	21	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	560

Martes 18/04/2023

Vía 4

Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo				6	18	51	68	40	34	5	14	7	0												243
Furgoneta				2	22	25	18	8	11	4	1	3	1												95
Camión				1	4	4	6	0	3	0	2	1	1												22
Trailer																									0
Total Día	0	0	9	44	80	92	48	48	9	17	11	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	360

Martes 18/04/2023

Vía 6

Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	0	7	7	15	38	23	30	9																	129
Furgoneta	0	0	7	15	30	15	9	7																	83
Camión	0	4	9	10	14	19	0	3																	59
Trailer	1	27	24	22	9	10	10	11																	114
Total Día	1	38	47	62	91	67	49	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	385

Martes 18/04/2023

Vía 7

Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	3	6	12	25	20	41	21	31	28	25	18	12	12	8	11	5	9	3	5	9	7	4	10	14	339
Furgoneta	3	5	10	16	19	31	14	16	21	13	7	3	3	3	9	2	1	2	2	0	1	2	1	0	184
Camión	1	3	4	16	10	17	7	8	17	15	5	9	7	6	2	0	3	0	2	2	3	0	2	3	142
Trailer	37	29	31	19	16	8	13	19	12	32	24	19	20	13	14	8	11	8	8	11	21	18	32	36	459
Total Día	44	43	57	76	65	97	55	74	78	85	54	43	42	30	36	15	24	13	17	22	32	24	45	53	1.124

Martes 18/04/2023

Vía 8

Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	9	14	26	28	41	42	44	52	29	42	36	33	24	19	3	12	13	12	11	10	8	10	9	15	542
Furgoneta	2	6	9	21	28	33	30	20	15	19	11	11	4	1	0	4	2	2	1	4	3	3	3	3	234
Camión	1	6	10	14	17	22	16	6	3	8	4	7	9	2	1	4	3	1	1	1	3	3	3	0	145
Trailer	38	25	20	17	8	6	7	11	12	16	14	13	14	11	21	9	8	15	16	15	23	17	33	28	397
Total Día	50	51	65	80	94	103	97	89	59	85	65	64	51	33	25	29	26	30	30	27	38	33	48	46	1.318

Martes 18/04/2023		Vía 10		Accesos por clase de vehículo y hora																									
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total				
Turismo	188	270	235	304	229	236	199	187	137	76	36	36	36	50	50	42	32	17	25	27	33	60	100	196	2.801				
Furgoneta	5	13	35	80	146	128	101	53	37	38	26	39	37	27	28	14	10	11	6	2	5	3	0	4	848				
Camión	4	6	26	39	46	27	29	24	40	35	57	32	52	61	55	37	21	24	11	8	11	11	7	5	668				
Trailer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3				
Total Día	197	289	296	423	421	391	329	264	214	149	121	107	125	138	133	94	63	52	42	37	49	74	107	205	4.320				

Martes 18/04/2023			Vía 11		Accesos por clase de vehículo y hora																					
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo		23	190	345	193	149	168	113	89	60	16	23	14	20	14	1										1.418
Furgoneta		1	17	64	110	96	57	32	20	18	5	12	12	23	8	1										476
Camión		1	9	24	21	11	16	7	11	17	7	12	16	34	13	0										199
Trailer		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										1
Total Día	0	25	216	433	325	256	241	152	120	95	28	47	42	77	35	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.094

Martes 18/04/2023			Vía 12		Accesos por clase de vehículo y hora																						
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total		
Turismo			0	4	43	36	42	41	40	43	44	9	9	5	1											317	
Furgoneta			2	5	22	23	28	21	13	12	10	3	2	2	0											143	
Camión			0	0	11	5	11	3	4	0	2	1	0	1	0											38	
Trailer			0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0											1	
Total Día	0	2	9	76	64	81	65	57	55	56	14	11	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	499	

Martes 18/04/2023				Vía 13		Accesos por clase de vehículo y hora																									
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total						
Turismo				2	17	27	44	2																		92					
Furgoneta				0	6	17	27	0																		50					
Camión				0	2	8	2	0																		12					
Trailer																										0					
Total Día	0	0	2	25	52	73	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	154					

Martes 18/04/2023				Vía 21		Accesos por clase de vehículo y hora																									
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total						
Turismo				2	15	18	16	23	27	24	22	15	14	3	3	0										182					
Furgoneta				0	11	11	11	6	11	8	2	5	6	2	2	0										75					
Camión				2	5	5	5	0	9	6	5	1	7	8	4	3										60					
Trailer				0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0										1					
Total Día	0	0	0	4	31	34	32	29	47	39	29	21	27	13	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	318					

Martes 18/04/2023			Vía 22		Accesos por clase de vehículo y hora																						
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total		
Turismo				2	52	57	71	42	55	38	21	21	35	17	26	10	2									449	
Furgoneta				1	40	36	22	19	19	18	14	18	12	14	12	5	0									230	
Camión				0	22	22	21	24	16	21	19	26	23	22	15	8	0									239	
Trailer				0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									1	
Total Día	0	0	0	3	115	115	114	85	90	77	54	65	70	53	53	23	2	0	0	0	0	0	0	0	0	919	

Martes 18/04/2023		VÍAS SALIDA																								
VÍA	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
5	0	6	15	21	71	150	184	184	153	154	173	167	192	165	284	244	140	98	81	40	0	0	0	2	2.524	
135	0	0	0	0	0	0	376	469	349	348	286	140	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.968	
14	0	5	49	88	127	366	424	403	325	358	318	340	382	318	358	283	180	86	0	0	0	0	0	0	4.410	
15	92	58	35	46	77	221	308	248	184	262	264	274	285	209	261	243	142	153	236	122	118	90	118	107	4.153	
25	14	12	30	37	84	136	234	304	246	233	249	210	217	165	158	90	67	54	45	31	32	22	22	19	2.711	
Total Día	106	81	129	192	359	873	1.526	1.608	1.257	1.355	1.290	1.131	1.076	857	1.061	860	529	391	362	193	150	112	140	128	15.766	

Miércoles 19/04/2023 Accesos por vía y hora

ACCESO	Vía	Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Plataforma Baja	1	Peso y pago	28	36	44	38	43	53	56	69	57	56	48	38	35	38	22	32	26	30	27	14	0	0	0	1	791
Plataforma Alta	6	Peso y pago	0	8	38	47	53	68	47	40	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	307
Plataforma Alta	7	Peso y pago	38	44	39	55	83	77	70	66	72	58	58	34	33	32	27	17	24	12	12	23	24	29	36	50	1.013
Plataforma Alta	8	Peso y pago	43	40	41	66	89	91	88	94	75	73	73	48	44	35	34	22	28	21	27	27	35	40	37	46	1.217
Plataforma Baja	2	Abonados	12	67	97	165	327	269	218	162	105	73	54	68	68	74	73	50	36	23	18	7	0	0	0	1	1.967
Plataforma Baja	3	Abonados	0	0	7	22	125	98	68	59	41	18	16	16	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	480
Plataforma Alta	10	Abonados	179	284	325	439	429	423	351	255	193	153	100	112	116	163	118	80	63	50	37	27	54	77	119	181	4.328
Plataforma Alta	11	Abonados	0	8	168	370	270	232	240	192	119	96	59	46	40	41	35	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1.922
CTM	22	Abonados	0	0	0	3	123	119	111	86	87	73	57	68	59	59	51	27	0	0	0	0	0	0	0	0	923
Plataforma Baja	4	Multipago	0	0	5	23	50	68	63	47	30	22	14	5	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	334
Plataforma Alta	12	Multipago	0	5	8	32	59	66	72	45	49	43	13	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	400
Plataforma Alta	9	Sólo tarjeta	19	30	41	55	70	89	90	84	67	61	39	29	21	19	21	10	15	7	8	12	11	13	20	37	868
Plataforma Alta	13	Sólo tarjeta	0	0	0	5	35	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69
CTM	21	Sólo tarjeta	1	0	0	0	22	27	24	21	27	45	24	17	14	11	6	9	1	0	0	0	0	0	0	0	249
Total Accesos Día			320	522	813	1.320	1.778	1.709	1.498	1.220	922	771	561	489	442	477	387	253	193	143	129	110	124	159	212	316	14.868

Miércoles 19/04/2023

TOTAL ACCESOS POR CLASE DE VEHÍCULO Y HORA

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	226	399	576	932	1.019	945	944	821	588	429	240	200	168	179	172	104	86	51	50	53	58	98	140	222	8.700
Furgoneta	11	21	87	201	515	530	382	244	142	138	100	106	85	74	54	31	20	21	14	6	11	10	8	9	2.820
Camión	10	12	54	121	200	191	137	116	130	139	154	138	151	184	123	80	54	41	18	22	21	14	16	11	2.137
Trailer	73	90	96	66	44	43	35	39	62	65	67	45	38	40	38	38	33	30	47	29	34	37	48	74	1.211
Total Día	320	522	813	1.320	1.778	1.709	1.498	1.220	922	771	561	489	442	477	387	253	193	143	129	110	124	159	212	316	14.868

Miércoles 19/04/2023

Vía 1 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo	2	5	3	10	14	21	25	36	19	20	12	17	14	17	6	5	10	4	6	1					0	247
Furgoneta	0	1	3	6	8	8	5	11	13	4	6	5	6	3	1	0	1	2	2	1					0	86
Camión	3	2	1	2	3	6	10	8	7	9	14	6	5	3	3	8	5	8	1	2					1	107
Trailer	23	28	37	20	18	18	16	14	18	23	16	10	10	15	12	19	10	16	18	10					0	351
Total Día	28	36	44	38	43	53	56	69	57	56	48	38	35	38	22	32	26	30	27	14	0	0	0	1	791	

Miércoles 19/04/2023

Vía 2 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo	10	64	78	131	215	166	172	120	77	53	15	24	26	32	31	31	15	14	12	4					1	1.291
Furgoneta	0	1	13	21	80	80	31	29	12	10	10	13	10	10	10	7	7	3	0	0					0	347
Camión	2	2	6	12	32	23	15	12	16	10	29	30	31	32	31	12	14	6	5	3					0	323
Trailer	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0					0	6
Total Día	12	67	97	165	327	269	218	162	105	73	54	68	68	74	73	50	36	23	18	7	0	0	0	1	1.967	

Miércoles 19/04/2023

Vía 3 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo			5	19	87	58	53	52	34	15	11	6	2	0												342
Furgoneta			2	3	36	32	12	7	3	1	2	5	1	1												105
Camión			0	0	2	8	3	0	4	2	3	5	4	2												33
Trailer																										0
Total Día	0	0	7	22	125	98	68	59	41	18	16	16	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	480

Miércoles 19/04/2023

Vía 4 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo			4	14	29	44	48	33	21	17	10	5	4	2												231
Furgoneta			0	8	16	20	11	10	4	5	2	0	1	0												77
Camión			1	1	5	4	4	4	5	0	2	0	0	0												26
Trailer																										0
Total Día	0	0	5	23	50	68	63	47	30	22	14	5	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	334

Miércoles 19/04/2023

Vía 6 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo		0	10	13	16	26	18	23			3															109
Furgoneta		0	5	6	22	23	16	9			0															81
Camión		1	6	10	9	10	8	7			0															51
Trailer		7	17	18	6	9	5	1			3															66
Total Día	0	8	38	47	53	68	47	40	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	307

Miércoles 19/04/2023

Vía 7 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	9	11	9	18	28	29	30	29	25	13	14	11	8	13	10	2	7	2	2	11	4	9	6	6	306
Furgoneta	2	3	3	14	24	17	17	13	10	10	10	4	2	2	2	0	1	2	2	0	1	2	1	3	145
Camión	1	2	5	7	18	19	17	8	12	10	10	3	6	5	2	3	4	2	0	3	2	1	3	2	145
Trailer	26	28	22	16	13	12	6	16	25	25	24	16	17	12	13	12	12	6	8	9	17	17	26	39	417
Total Día	38	44	39	55	83	77	70	66	72	58	58	34	33	32	27	17	24	12	12	23	24	29	36	50	1.013

Miércoles 19/04/2023

Vía 8 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	15	9	14	31	32	45	41	64	33	36	26	23	21	13	16	8	12	7	5	13	9	12	10	9	504
Furgoneta	3	4	3	9	30	22	28	16	12	10	11	4	3	3	3	0	3	3	2	2	5	5	2	1	184
Camión	1	1	4	15	21	21	11	7	12	11	13	5	10	6	3	8	2	4	0	2	4	3	3	1	168
Trailer	24	26	20	11	6	3	8	7	18	16	23	16	10	13	12	6	11	7	20	10	17	20	22	35	361
Total Día	43	40	41	66	89	91	88	94	75	73	73	48	44	35	34	22	28	21	27	27	35	40	37	46	1.217

Jueves 20/04/2023 Accesos por vía y hora

ACCESO	Vía	Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Plataforma Baja	1	Peso y pago	21	31	35	40	50	50	81	74	64	55	57	37	34	32	28	25	24	24	31	16	0	0	0	0	809
Plataforma Alta	6	Peso y pago	0	1	49	53	72	65	68	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	361
Plataforma Alta	7	Peso y pago	37	49	46	60	74	88	74	66	75	73	60	45	36	28	27	17	30	16	13	17	29	25	39	40	1.064
Plataforma Alta	8	Peso y pago	42	54	62	75	75	92	97	82	78	88	61	55	44	40	34	36	62	29	24	28	37	36	49	46	1.326
Plataforma Baja	2	Abonados	30	69	103	154	339	281	171	156	88	68	48	60	72	94	74	57	41	21	10	11	0	0	0	1	1.948
Plataforma Baja	3	Abonados	0	0	6	38	110	78	123	56	40	26	16	13	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	527
Plataforma Alta	10	Abonados	197	280	291	421	427	422	387	267	189	142	124	111	121	160	110	80	71	48	29	39	60	93	104	205	4.378
Plataforma Alta	11	Abonados	0	23	183	389	277	245	189	154	142	80	58	45	45	72	35	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1.939
CTM	22	Abonados	0	0	0	2	121	120	115	84	74	76	55	55	60	52	50	27	1	0	0	0	0	0	0	0	892
Plataforma Baja	4	Multipago	0	2	10	30	79	70	15	51	31	25	13	9	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	342
Plataforma Alta	12	Multipago	0	2	13	45	62	71	83	49	45	37	35	24	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	474
Plataforma Alta	9	Sólo tarjeta	36	37	50	57	68	102	103	65	59	57	26	29	23	20	13	21	18	8	11	9	12	17	26	28	895
Plataforma Alta	13	Sólo tarjeta	0	0	1	11	28	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80
CTM	21	Sólo tarjeta	0	0	0	1	19	23	32	28	33	41	23	15	15	17	11	7	0	0	0	0	0	0	0	0	265
Total Accesos Día			363	548	849	1.376	1.801	1.747	1.538	1.185	918	768	576	498	486	515	382	272	247	146	118	120	138	171	218	320	15.300

Jueves 20/04/2023

TOTAL ACCESOS POR CLASE DE VEHÍCULO Y HORA

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	293	554	729	801	1.033	973	983	770	521	413	248	214	200	186	133	125	136	63	40	45	53	97	142	236	8.988
Furgoneta	10	43	149	251	531	526	339	234	143	125	121	97	101	77	70	33	22	9	7	7	12	15	6	13	2.941
Camión	12	21	76	145	173	158	142	124	137	135	138	139	166	177	112	76	55	35	21	27	22	20	13	12	2.136
Trailer	71	90	101	67	32	34	39	45	55	73	56	48	46	38	34	36	34	39	50	41	51	39	57	59	1.235
Total Día	386	708	1.055	1.264	1.769	1.691	1.503	1.173	856	746	563	498	513	478	349	270	247	146	118	120	138	171	218	320	15.300

Jueves 20/04/2023

Vía 1 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	1	3	3	7	19	21	38	37	27	18	25	16	10	15	4	2	5	4	3	2					260
Furgoneta	1	2	1	6	10	11	15	7	6	7	5	4	4	2	2	0	3	1	1	0					88
Camión	1	0	2	5	6	5	9	11	12	9	13	3	3	4	5	6	2	4	6	1					107
Trailer	18	26	29	22	15	13	19	19	19	21	14	14	17	11	17	17	14	15	21	13					354
Total Día	21	31	35	40	50	50	81	74	64	55	57	37	34	32	28	25	24	24	31	16	0	0	0	0	809

Jueves 20/04/2023

Vía 2 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	29	64	79	115	218	180	128	121	56	46	20	25	27	27	27	32	26	15	8	7				1	1.251
Furgoneta	0	2	19	22	89	84	29	23	11	8	13	10	7	23	18	7	3	1	1	1					371
Camión	1	3	5	17	32	17	14	12	20	14	14	25	38	44	29	18	11	5	1	3				0	323
Trailer	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0				0	3
Total Día	30	69	103	154	339	281	171	156	88	68	48	60	72	94	74	57	41	21	10	11	0	0	0	1	1.948

Jueves 20/04/2023

Vía 3 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo			5	33	68	54	100	51	34	17	5	9	10												386
Furgoneta			1	5	39	21	16	4	4	5	5	2	4												106
Camión			0	0	3	3	7	1	2	4	6	2	7												35
Trailer																									0
Total Día	0	0	6	38	110	78	123	56	40	26	16	13	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	527

Jueves 20/04/2023

Vía 4 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo		2	5	24	48	52	11	43	21	19	9	9	5												248
Furgoneta		0	2	4	24	15	3	6	4	6	1	0	0												65
Camión		0	3	2	7	3	1	2	6	0	2	0	2												28
Trailer			0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0												1
Total Día	0	2	10	30	79	70	15	51	31	25	13	9	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	342

Jueves 20/04/2023

Vía 6 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo		0	7	14	42	26	44	30																	163
Furgoneta		0	9	12	16	20	13	13																	83
Camión		0	7	9	10	10	3	5																	44
Trailer		1	26	18	4	9	8	5																	71
Total Día	0	1	49	53	72	65	68	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	361

Jueves 20/04/2023

Vía 7 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	6	10	12	16	35	35	37	35	37	27	17	17	9	14	11	6	12	6	3	5	3	2	11	7	373
Furgoneta	1	2	8	13	22	30	18	12	12	4	13	2	3	1	5	0	1	0	0	1	3	0	1	1	153
Camión	3	2	3	15	10	16	10	7	5	8	6	7	8	3	1	1	1	1	0	3	1	0	1	1	113
Trailer	27	35	23	16	7	7	9	12	21	34	24	19	16	10	10	16	9	10	8	22	23	26	31	425	
Total Día	37	49	46	60	74	88	74	66	75	73	60	45	36	28	27	17	30	16	13	17	29	25	39	40	1.064

Jueves 20/04/2023

Vía 8 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	13	15	18	34	34	46	58	41	38	40	29	26	20	19	20	17	53	10	2	7	5	11	13	9	578
Furgoneta	1	5	14	16	28	25	22	22	19	18	14	7	7	1	4	4	0	1	2	0	1	3	4	6	224
Camión	2	6	7	14	7	16	14	10	7	12	3	8	4	3	3	6	6	3	2	1	3	6	1	3	147
Trailer	26	28	23	11	6	5	3	9	14	18	15	14	13	17	7	9	3	15	18	20	28	16	31	28	377
Total Dia	42	54	62	75	75	92	97	82	78	88	61	55	44	34	36	62	29	24	28	37	36	49	46		1.326

Jueves 20/04/2023			Vía 10		Accesos por clase de vehículo y hora																				
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	189	263	225	312	267	237	247	178	125	82	47	31	50	55	36	40	29	24	18	22	40	73	99	194	2.883
Furgoneta	5	13	42	66	119	146	101	59	32	29	30	37	26	27	22	15	10	5	2	4	6	7	0	4	807
Camión	3	4	24	43	41	39	39	30	32	31	46	42	45	78	52	25	32	19	8	13	14	13	5	7	685
Trailer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Total Día	197	280	291	421	427	422	387	267	189	142	124	111	121	160	110	80	71	48	29	39	60	93	104	205	4.378

Jueves 20/04/2023			Vía 11		Accesos por clase de vehículo y hora																							
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total			
Turismo	23	165	333	169	137	123	120	93	47	26	18	14	24	22	0											1.314		
Furgoneta	0	14	42	88	97	59	30	31	16	10	15	14	22	4	2											444		
Camión	0	4	14	20	11	7	4	18	17	22	12	17	26	9	0											181		
Trailer																										0		
Total Día	23	183	389	277	245	189	154	142	80	58	45	45	72	35	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.939		

Jueves 20/04/2023		Accesos por clase de vehículo y hora																							
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo		1	10	27	36	36	45	40	32	29	25	16	5												302
Furgoneta		1	3	10	20	30	26	8	9	6	6	5	2												126
Camión		0	0	8	6	5	12	1	4	2	4	3	1												46
Trailer																									0
Total Día	0	2	13	45	62	71	83	49	45	37	35	24	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	474

Jueves 20/04/2023			Vía 13		Accesos por clase de vehículo y hora																							
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total			
Turismo				1	8	17	20																			46		
Furgoneta				0	1	7	17																			25		
Camión				0	2	4	3																			9		
Trailer																										0		
Total Día	0	0	1	11	28	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80		

Jueves 20/04/2023				Vía 21				Accesos por clase de vehículo y hora																			
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total		
Turismo				1	8	14	19	17	20	23	16	8	3	9	5	5										148	
Furgoneta				0	7	3	6	3	6	8	2	2	8	3	2	1										51	
Camión				0	4	6	7	8	7	10	5	5	4	5	4	1										66	
Trailer																										0	
Total Día	0	0	0	1	19	23	32	28	33	41	23	15	15	17	11	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	265	

Jueves 20/04/2023				Vía 22		Accesos por clase de vehículo y hora																							
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total				
Turismo					1	55	67	65	48	43	39	21	22	24	18	21	13	0								437			
Furgoneta					1	40	36	35	24	15	17	11	11	13	8	14	3	0								228			
Camión					0	26	17	15	12	16	20	23	22	23	26	15	11	1								227			
Trailer																										0			
Total Día	0	0	0	0	2	121	120	115	84	74	76	55	55	60	52	50	27	1	0	0	0	0	0	0	0	892			

Jueves 20/04/2023		VÍAS SALIDA																									
VÍA	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total		
5	11	23	12	23	63	115	190	188	128	179	172	163	165	207	250	248	114	111	83	46	0	0	0	0	2.491		
135	0	0	0	0	0	86	404	435	343	264	282	213	155	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.182		
14	0	5	51	75	144	308	341	375	342	375	297	270	283	336	349	266	174	37	0	0	0	0	0	0	4.028		
15	78	60	24	39	82	188	281	264	194	271	263	224	229	239	297	218	129	218	244	132	100	112	116	85	4.087		
25	13	12	24	40	79	140	235	256	239	238	217	178	164	135	137	100	65	54	48	38	33	24	26	16	2.511		
Total Día	102	100	111	177	368	837	1.451	1.518	1.246	1.327	1.231	1.048	996	917	1.033	832	482	420	375	216	133	136	142	101	15.299		

Viernes 21/04/2023 Accesos por vía y hora

ACCESO	Vía	Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Plataforma Baja	1	Peso y pago	19	23	43	37	52	54	54	69	59	68	39	39	40	43	23	23	26	22	19	18	0	0	0	1	771
Plataforma Alta	6	Peso y pago	0	2	35	50	85	74	47	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	335
Plataforma Alta	7	Peso y pago	43	48	49	63	89	93	67	75	79	75	43	46	38	29	24	17	22	23	22	13	24	28	33	45	1.088
Plataforma Alta	8	Peso y pago	50	45	61	77	72	91	71	87	68	75	51	62	42	31	28	28	32	28	27	25	37	36	45	55	1.224
Plataforma Baja	2	Abonados	25	64	96	173	361	254	213	155	85	65	43	62	68	92	59	50	31	28	11	10	0	0	0	0	1.945
Plataforma Baja	3	Abonados	0	0	8	27	118	64	77	63	40	21	14	14	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	457
Plataforma Alta	10	Abonados	205	286	310	437	444	416	334	271	215	133	113	103	108	157	96	79	60	41	31	29	26	64	97	151	4.206
Plataforma Alta	11	Abonados	0	3	157	399	292	249	212	168	125	99	52	47	76	56	41	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1.981
CTM	22	Abonados	0	0	0	5	128	110	116	84	82	72	53	64	47	51	46	22	2	0	2	0	0	0	0	0	884
Plataforma Baja	4	Multipago	0	0	12	37	55	68	64	57	34	13	11	4	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	366
Plataforma Alta	12	Multipago	0	0	9	42	56	50	57	62	50	29	12	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	382
Plataforma Alta	9	Sólo tarjeta	28	36	50	63	70	84	83	68	53	58	36	33	21	20	16	14	17	11	9	12	10	13	24	31	860
Plataforma Alta	13	Sólo tarjeta	0	0	1	6	36	47	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	91
CTM	21	Sólo tarjeta	0	0	0	1	16	28	33	35	36	47	24	16	13	13	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	279
Total Accesos Día			370	507	831	1.417	1.874	1.682	1.429	1.236	926	755	491	501	479	492	344	244	190	153	121	107	97	141	199	283	14.869

Viernes 21/04/2023

TOTAL ACCESOS POR CLASE DE VEHÍCULO Y HORA

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	261	394	565	961	1.018	953	884	822	570	429	212	192	183	164	105	90	65	52	39	46	37	75	131	194	8.442
Furgoneta	13	23	102	261	515	460	317	219	150	117	88	89	72	95	65	40	28	20	16	14	6	11	6	8	2.735
Camión	13	17	59	134	184	150	111	100	103	131	120	126	143	154	104	66	54	41	28	16	15	15	11	11	1.906
Trailer	83	73	105	57	45	37	34	46	57	53	42	46	47	41	35	32	41	40	36	31	40	40	51	69	1.181
Total Día	370	507	831	1.413	1.762	1.600	1.346	1.187	880	730	462	453	445	454	309	228	188	153	119	107	98	141	199	282	14.264

Viernes 21/04/2023

Vía 1 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo		1	2	4	11	15	27	22	33	24	26	17	11	9	17	4	4	3	1	8	5	0				244	
Furgoneta		0	0	0	8	9	9	7	11	7	10	0	5	5	3	5	1	4	4	0	2	0				90	
Camión		2	1	1	2	6	7	10	9	11	10	8	7	5	9	2	5	3	5	3	0	0				106	
Trailer		16	20	38	16	22	11	15	16	17	22	14	16	21	14	12	13	16	12	8	11	1				331	
Total Día		19	23	43	37	52	54	54	69	59	68	39	39	40	43	23	23	26	22	19	18	1	0	0	0	0	771

Viernes 21/04/2023

Vía 2 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo	22	61	77	120	225	177	168	124	58	40	16	19	23	33	19	26	16	15	5	8					1.252	
Furgoneta	0	2	11	34	101	64	36	21	11	9	7	12	13	21	14	7	4	6	1	1					375	
Camión	3	1	8	19	35	13	9	10	15	16	19	30	32	38	25	17	11	7	5	1					314	
Trailer	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0					4	
Total Día	25	64	96	173	361	254	213	155	85	65	43	62	68	92	59	50	31	28	11	10	0	0	0	0	0	1.945

Viernes 21/04/2023

Vía 3 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo			7	19	71	34	60	59	28	14	6	5	4												307
Furgoneta			1	8	41	22	14	4	5	4	2	1	3												105
Camión			0	0	6	8	3	0	7	3	6	8	4												45
Trailer																									0
Total Día	0	0	8	27	118	64	77	63	40	21	14	14	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	457

Viernes 21/04/2023

Vía 4 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
Turismo			5	24	32	54	53	47	25	10	6	4	9													269
Furgoneta			6	10	17	10	8	9	7	3	5	0	1													76
Camión			1	3	6	4	3	1	2	0	0	0	1													21
Trailer																										0
Total Día	0	0	12	37	55	68	64	57	34	13	11	4	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	366

Viernes 21/04/2023

Vía 6 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo			0	9	14	39	30	27	24																143
Furgoneta			0	1	14	29	17	6	7																74
Camión			1	2	7	11	17	9	7																54
Trailer			1	23	15	6	10	5	4																64
Total Día	0	2	35	50	85	74	47	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	335

Viernes 21/04/2023

Vía 7 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	8	15	13	23	41	42	32	37	38	41	16	16	12	8	8	6	4	4	3	3	2	9	5	6	392
Furgoneta	1	4	5	11	25	28	18	14	9	12	5	4	3	1	2	1	2	1	3	1	2	0	3	3	158
Camión	0	1	9	15	14	16	7	9	9	6	8	8	4	5	0	2	3	4	2	1	3	2	1	3	132
Trailer	34	28	22	14	9	7	10	15	23	16	14	18	19	15	14	8	13	14	14	8	17	17	24	33	406
Total Día	43	48	49	63	89	93	67	75	79	75	43	46	38	29	24	17	22	23	22	13	24	28	33	45	1.088

Viernes 21/04/2023

Vía 8 Accesos por clase de vehículo y hora

Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Turismo	12	14	26	35	29	52	42	51	33	43	18	31	18	14	12	10	12	9	5	11	10	10	16	15	528
Furgoneta	4	2	7	16	17	18	20	19	12	10	12	11	5	4	5	2	2	1	4	1	3	3	2	3	183
Camión	2	6	6	14	19	13	5	6	7	7	10	9	12	1	3	5	6	4	4	1	2	0	0	1	143
Trailer	32	23	22	12	7	8	4	11	16	15	11	11	7	12	8	11	12	14	14	12	22	23	27	36	370
Total Día	50	45	61	77	72	91	71	87	68	75	51	62	42	31	28	28	32	28	27	25	37	36	45	55	1.224

Viernes 21/04/2023		Vía 10		Accesos por clase de vehículo y hora																									
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total				
Turismo	195	270	244	318	258	242	209	193	142	71	43	33	37	57	32	32	24	19	16	18	17	49	88	146	2.753				
Furgoneta	6	11	46	76	140	141	92	52	52	25	26	34	22	33	20	22	14	6	6	5	1	7	1	2	840				
Camión	4	4	20	43	45	32	33	26	21	37	42	36	49	67	44	25	22	16	9	6	8	8	8	3	608				
Trailer	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5				
Total Día	205	286	310	437	444	416	334	271	215	133	113	103	108	157	96	79	60	41	31	29	26	64	97	151	4.206				

Viernes 21/04/2023			Vía 11		Accesos por clase de vehículo y hora																						
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total		
Turismo		3	142	325	182	149	140	125	95	60	23	20	41	14	14	2										1.335	
Furgoneta		0	13	56	94	90	56	31	21	16	14	15	15	20	7	2										450	
Camión		0	2	18	16	10	16	12	9	23	15	12	20	22	20	1										196	
Trailer																										0	
Total Día	0	3	157	399	292	249	212	168	125	99	52	47	76	56	41	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.981	

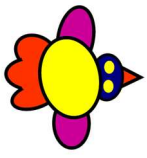
Viernes 21/04/2023			Vía 12		Accesos por clase de vehículo y hora																						
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total		
Turismo			6	27	41	35	37	36	38	21	9	11	2													263	
Furgoneta			3	9	8	11	18	22	9	7	1	0	0													88	
Camión			0	6	7	4	2	4	3	1	2	0	2													31	
Trailer																										0	
Total Día	0	0	9	42	56	50	57	62	50	29	12	11	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	382	

Viernes 21/04/2023			Vía 13		Accesos por clase de vehículo y hora																									
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total					
Turismo				1	5	21	30	0																	57					
Furgoneta				0	1	12	11	1																	25					
Camión				0	0	3	6	0																	9					
Trailer																									0					
Total Día	0	0	1	6	36	47	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	91					

Viernes 21/04/2023				Vía 21		Accesos por clase de vehículo y hora																									
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total						
Turismo				1	7	17	16	24	24	28	16	9	6	5	4	2										159					
Furgoneta				0	5	8	13	7	5	8	5	2	1	5	5	2										66					
Camión				0	4	3	4	4	7	11	3	5	6	3	2	2										54					
Trailer																										0					
Total Día	0	0	0	1	16	28	33	35	36	47	24	16	13	13	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	279					

Viernes 21/04/2023				Vía 22		Accesos por clase de vehículo y hora																									
Modalidad	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total						
Turismo				1	7	17	16	24	24	28	16	9	6	5	4	2										159					
Furgoneta				0	5	8	13	7	5	8	5	2	1	5	5	2										66					
Camión				0	4	3	4	4	7	11	3	5	6	3	2	2										54					
Trailer																										0					
Total Día	0	0	0	1	16	28	33	35	36	47	24	16	13	13	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	279					

Viernes 21/04/2023		VÍAS SALIDA																								
VÍA	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total	
5	18	12	22	19	67	115	181	170	143	153	131	163	175	215	245	254	117	83	52	46	0	0	0	0	2.381	
135	0	0	0	0	0	0	405	418	346	314	297	220	120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.120	
14	0	10	36	77	141	362	385	372	313	345	302	286	316	318	363	302	185	44	0	0	0	0	0	0	4.157	
15	81	45	28	43	78	221	293	260	153	211	248	234	256	256	245	202	118	207	165	111	92	80	122	83	3.832	
25	15	16	20	40	86	148	243	257	221	224	202	177	168	138	130	118	65	58	33	28	20	23	27	24	2.481	
Total Día	114	83	106	179	372	846	1.507	1.477	1.176	1.247	1.180	1.080	1.035	927	983	876	485	392	250	185	112	103	149	107	14.971	



**TOOL
ALFA**

Anexo 3 Matrices por escenario y hora punta

NOTA: se ha empleado la codificación “PE-2009” para el escenario PE-2009 + ED-SG6-2001.

Ligeros 5:00-6:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	925	375	15	233	50	0	79	47	159	31	35	0	1.946
A-4	0	0	510	207	13	74	36	0	53	31	94	28	28	0	1.074
M-40 Este	195	110	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	305
Vía de servicio / Vil-Val	257	145	0	0	0	0	0	0	54	18	357	12	8	0	851
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	93
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	159	90	0	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	429
SUMA	611	345	1.435	856	28	307	86	0	185	96	609	70	71	0	4.699

Turismos 5:00-6:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	861	349	11	164	39	0	44	29	98	18	21	0	1.635
A-4	0	0	475	193	10	52	28	0	30	19	58	16	17	0	899
M-40 Este	182	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	284
Vía de servicio / Vil-Val	239	135	0	0	0	0	0	0	30	11	221	7	5	0	649
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	102	57	0	115	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	274
SUMA	523	295	1.337	716	22	216	67	0	104	59	378	41	43	0	3.801

Motos 5:00-6:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	16	6	0	3	1	0	1	1	2	0	0	0	30
A-4	0	0	9	4	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	16
M-40 Este	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Vía de servicio / Vil-Val	4	2	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	12
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
SUMA	10	5	25	13	0	4	1	0	2	1	7	1	1	0	70

Furgonetas 5:00-6:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	48	19	3	66	10	0	34	17	58	12	13	0	282
A-4	0	0	26	11	3	21	8	0	22	12	34	11	11	0	159
M-40 Este	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
Vía de servicio / Vil-Val	13	7	0	0	0	0	0	0	23	7	131	5	3	0	190
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	56	32	0	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	151
SUMA	79	45	74	126	6	87	18	0	79	36	224	28	27	0	829

Pesados 5:00-6:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	72	18	3	0	1	0	12	1	3	4	1	0	115
A-4	0	0	40	10	17	19	5	0	70	1	1	2	0	0	164
M-40 Este	16	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
Vía de servicio / Vil-Val	76	43	0	0	0	0	0	0	0	9	34	4	1	0	168
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	71	15	0	72	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	158
SUMA	163	67	111	158	20	19	6	0	82	10	38	11	2	0	687

Camiones 5:00-6:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	40	10	1	0	1	0	9	1	3	4	1	0	69
A-4	0	0	22	6	4	19	5	0	49	1	1	2	0	0	109
M-40 Este	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Vía de servicio / Vil-Val	43	24	0	0	0	0	0	0	0	9	34	4	1	0	115
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	58	12	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	129
SUMA	109	41	62	122	5	19	6	0	58	10	38	11	2	0	484

Tráileres 5:00-6:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	32	8	3	0	0	0	4	0	0	0	0	0	46
A-4	0	0	17	4	12	0	0	0	20	0	0	0	0	0	55
M-40 Este	7	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Vía de servicio / Vil-Val	34	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	13	3	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
SUMA	54	26	49	36	15	0	0	0	24	0	0	0	0	0	203

Ligeros 7:00-8:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.012	741	13	0	17	0	0	0	232	0	0	0	2.015
A-4	0	0	883	647	18	199	28	0	98	0	0	0	0	0	1.873
M-40 Este	2.517	1.421	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.938
Vía de servicio / Vil-Val	661	373	0	0	0	0	0	0	37	64	153	53	0	0	1.341
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	119	119	0	120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	357
14-15	196	107	0	193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	496
SUMA	3.493	2.020	1.895	1.812	31	199	45	0	135	64	385	53	0	0	10.132

Turismos 7:00-8:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	943	690	10	0	12	0	0	0	178	0	0	0	1.833
A-4	0	0	822	602	14	167	21	0	66	0	0	0	0	0	1.692
M-40 Este	2.344	1.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.667
Vía de servicio / Vil-Val	616	348	0	0	0	0	0	0	24	45	117	39	0	0	1.190
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	90	90	0	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	270
14-15	148	81	0	146	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	375
SUMA	3.198	1.841	1.765	1.613	24	167	33	0	90	45	295	39	0	0	9.110

Motos 7:00-8:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	17	13	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	34
A-4	0	0	15	11	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	31
M-40 Este	43	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67
Vía de servicio / Vil-Val	11	6	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	22
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
14-15	3	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
SUMA	59	34	32	30	0	3	1	0	2	1	5	1	0	0	167

Furgonetas 7:00-8:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	52	38	3	0	4	0	0	0	51	0	0	0	149
A-4	0	0	46	33	4	29	7	0	31	0	0	0	0	0	150
M-40 Este	130	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	203
Vía de servicio / Vil-Val	34	19	0	0	0	0	0	0	12	18	34	13	0	0	130
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	27	27	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82
14-15	45	25	0	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	114
SUMA	237	145	98	170	7	29	11	0	43	18	85	13	0	0	855

Pesados 7:00-8:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	20	35	4	0	1	0	0	0	1	2	0	0	64
A-4	0	0	18	31	20	14	2	0	53	0	1	1	0	0	139
M-40 Este	9	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Vía de servicio / Vil-Val	95	54	0	0	0	0	0	0	5	4	29	1	0	0	187
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	35	35	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	107
14-15	43	53	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	155
SUMA	182	147	38	229	24	14	3	0	58	4	31	4	0	0	734

Camiones 7:00-8:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	11	20	1	0	1	0	0	0	1	2	0	0	36
A-4	0	0	10	17	6	14	2	0	16	0	1	1	0	0	67
M-40 Este	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Vía de servicio / Vil-Val	53	30	0	0	0	0	0	0	1	4	29	1	0	0	118
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	23	23	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69
14-15	27	34	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99
SUMA	108	90	21	142	7	14	3	0	17	4	31	4	0	0	441

Tráileres 7:00-8:00 Actual	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	9	16	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
A-4	0	0	8	14	14	0	0	0	37	0	0	0	0	0	73
M-40 Este	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Vía de servicio / Vil-Val	42	24	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	69
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
14-15	15	19	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55
SUMA	74	58	17	88	17	0	0	0	41	0	0	0	0	0	294

Ligeros 5:00-6:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.079	438	21	342	73	0	115	68	232	45	51	0	2.464
A-4	0	0	595	242	20	108	53	0	77	46	137	40	41	0	1.360
M-40 Este	228	129	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	356
Vía de servicio / Vil-Val	300	169	0	0	0	0	0	0	79	27	523	17	12	0	1.127
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	137	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	233	132	0	264	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	629
SUMA	761	430	1.674	1.080	41	450	126	0	271	141	892	103	104	0	6.073

Turismos 5:00-6:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.005	408	17	240	56	0	65	42	144	27	31	0	2.034
A-4	0	0	555	225	15	76	41	0	43	28	85	24	25	0	1.118
M-40 Este	212	120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	332
Vía de servicio / Vil-Val	279	158	0	0	0	0	0	0	44	17	325	10	7	0	840
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	149	84	0	168	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	401
SUMA	640	361	1.559	888	32	317	98	0	153	86	554	60	63	0	4.812

Motos 5:00-6:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	18	7	0	4	1	0	1	1	3	0	1	0	37
A-4	0	0	10	4	0	1	1	0	1	1	2	0	0	0	21
M-40 Este	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Vía de servicio / Vil-Val	5	3	0	0	0	0	0	0	1	0	6	0	0	0	15
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	3	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
SUMA	12	7	29	16	1	6	2	0	3	2	10	1	1	0	88

Furgonetas 5:00-6:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	56	23	5	97	15	0	49	26	85	18	19	0	392
A-4	0	0	31	12	4	31	11	0	33	17	50	16	16	0	222
M-40 Este	12	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
Vía de servicio / Vil-Val	15	9	0	0	0	0	0	0	34	10	192	7	5	0	272
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	82	46	0	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	221
SUMA	109	62	86	176	9	127	26	0	116	53	328	41	40	0	1.173

Pesados 5:00-6:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	84	22	5	0	2	0	17	1	4	6	1	0	141
A-4	0	0	46	12	23	27	6	0	98	1	2	3	0	0	219
M-40 Este	19	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
Vía de servicio / Vil-Val	89	50	0	0	0	0	0	0	0	13	48	6	2	0	208
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	100	20	0	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	222
SUMA	207	81	130	216	28	27	8	0	116	14	54	16	3	0	899

Camiones 5:00-6:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	47	12	1	0	2	0	12	1	4	6	1	0	86
A-4	0	0	26	7	6	27	6	0	69	1	2	3	0	0	147
M-40 Este	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
Vía de servicio / Vil-Val	50	28	0	0	0	0	0	0	0	13	48	6	2	0	146
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	81	17	0	84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	182
SUMA	142	51	73	168	7	27	8	0	82	14	54	16	3	0	643

Tráileres 5:00-6:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	37	9	4	0	0	0	5	0	0	0	0	0	55
A-4	0	0	20	5	18	0	0	0	29	0	0	0	0	0	72
M-40 Este	8	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
Vía de servicio / Vil-Val	39	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	18	4	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
SUMA	66	31	57	48	21	0	0	0	34	0	0	0	0	0	256

Ligeros 7:00-8:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.181	865	19	0	25	0	0	0	340	0	0	0	2.429
A-4	0	0	1.030	754	26	292	41	0	144	0	0	0	0	0	2.288
M-40 Este	2.937	1.657	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.594
Vía de servicio / Vil-Val	772	436	0	0	0	0	0	0	54	94	224	78	0	0	1.656
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	174	174	0	176	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	524
14-15	287	157	0	283	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	727
SUMA	4.169	2.424	2.211	2.241	45	292	66	0	198	94	564	78	0	0	12.382

Turismos 7:00-8:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.100	805	14	0	18	0	0	0	260	0	0	0	2.198
A-4	0	0	959	702	20	245	31	0	97	0	0	0	0	0	2.054
M-40 Este	2.735	1.544	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.278
Vía de servicio / Vil-Val	719	406	0	0	0	0	0	0	36	66	171	58	0	0	1.455
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	123
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	131	131	0	133	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	396
14-15	217	119	0	214	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	549
SUMA	3.802	2.199	2.059	1.978	35	245	49	0	132	66	432	58	0	0	11.054

Motos 7:00-8:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	20	15	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	40
A-4	0	0	18	13	0	4	1	0	2	0	0	0	0	0	38
M-40 Este	50	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79
Vía de servicio / Vil-Val	13	7	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1	0	0	27
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
14-15	4	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
SUMA	70	40	38	36	1	4	1	0	2	1	8	1	0	0	203

Furgonetas 7:00-8:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	61	45	4	0	6	0	0	0	75	0	0	0	191
A-4	0	0	53	39	6	42	10	0	46	0	0	0	0	0	197
M-40 Este	152	86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	237
Vía de servicio / Vil-Val	40	22	0	0	0	0	0	0	17	26	49	19	0	0	174
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	40	40	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121
14-15	66	36	0	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	168
SUMA	298	184	114	227	10	42	16	0	63	26	125	19	0	0	1.125

Pesados 7:00-8:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	24	41	6	0	2	0	0	0	2	2	0	0	76
A-4	0	0	21	36	28	20	3	0	75	1	1	2	0	0	185
M-40 Este	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
Vía de servicio / Vil-Val	111	63	0	0	0	0	0	0	7	5	40	2	0	0	228
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	50	50	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	151
14-15	60	75	0	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	218
SUMA	231	193	44	307	34	20	4	0	82	6	44	6	0	0	970

Camiones 7:00-8:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	13	23	2	0	2	0	0	0	2	2	0	0	44
A-4	0	0	11	20	8	20	3	0	22	1	1	2	0	0	87
M-40 Este	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Vía de servicio / Vil-Val	62	35	0	0	0	0	0	0	2	5	40	2	0	0	146
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	32	32	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97
14-15	39	48	0	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140
SUMA	138	118	25	191	10	20	4	0	24	6	44	6	0	0	585

Tráileres 7:00-8:00 PE-2009	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	10	18	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
A-4	0	0	9	16	20	0	0	0	53	0	0	0	0	0	97
M-40 Este	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Vía de servicio / Vil-Val	49	28	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	82
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54
14-15	22	27	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78
SUMA	93	75	19	116	24	0	0	0	58	0	0	0	0	0	385

Ligeros 5:00-6:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.079	438	22	345	73	0	116	69	234	46	51	0	2.472
A-4	0	0	595	242	20	109	54	0	78	46	138	41	42	0	1.364
M-40 Este	228	129	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	356
Vía de servicio / Vil-Val	300	169	0	0	0	0	0	0	80	27	527	17	12	0	1.133
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	138	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	138
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	235	133	0	266	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	635
SUMA	763	431	1.674	1.083	41	454	127	0	273	142	900	103	105	0	6.098

Turismos 5:00-6:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.005	408	17	243	57	0	65	42	145	27	31	0	2.040
A-4	0	0	555	225	15	77	42	0	44	28	86	24	25	0	1.121
M-40 Este	212	120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	332
Vía de servicio / Vil-Val	279	158	0	0	0	0	0	0	45	17	327	10	7	0	843
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	150	85	0	170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	405
SUMA	641	362	1.559	890	32	319	99	0	154	87	559	61	64	0	4.828

Motos 5:00-6:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	18	7	0	4	1	0	1	1	3	0	1	0	37
A-4	0	0	10	4	0	1	1	0	1	1	2	0	0	0	21
M-40 Este	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Vía de servicio / Vil-Val	5	3	0	0	0	0	0	0	1	0	6	0	0	0	15
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	3	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
SUMA	12	7	29	16	1	6	2	0	3	2	10	1	1	0	89

Furgonetas 5:00-6:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	56	23	5	98	15	0	50	26	86	18	19	0	395
A-4	0	0	31	12	4	31	11	0	33	17	51	16	16	0	223
M-40 Este	12	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
Vía de servicio / Vil-Val	15	9	0	0	0	0	0	0	34	10	194	7	5	0	274
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	83	47	0	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	223
SUMA	110	62	86	177	9	129	27	0	117	53	331	41	40	0	1.182

Pesados 5:00-6:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	84	22	5	0	2	0	17	1	4	6	1	0	140
A-4	0	0	46	12	23	27	6	0	97	1	2	3	0	0	218
M-40 Este	19	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
Vía de servicio / Vil-Val	89	50	0	0	0	0	0	0	0	12	47	6	2	0	207
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	99	20	0	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	220
SUMA	206	81	130	214	28	27	8	0	115	14	53	15	3	0	894

Camiones 5:00-6:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	47	12	1	0	2	0	12	1	4	6	1	0	85
A-4	0	0	26	7	6	27	6	0	69	1	2	3	0	0	146
M-40 Este	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
Vía de servicio / Vil-Val	50	28	0	0	0	0	0	0	0	12	47	6	2	0	146
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	81	17	0	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180
SUMA	141	51	73	167	7	27	8	0	81	14	53	15	3	0	639

Tráileres 5:00-6:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	37	9	4	0	0	0	5	0	0	0	0	0	55
A-4	0	0	20	5	17	0	0	0	28	0	0	0	0	0	71
M-40 Este	8	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
Vía de servicio / Vil-Val	39	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-15	18	4	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
SUMA	65	30	57	47	21	0	0	0	34	0	0	0	0	0	255

Ligeros 7:00-8:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.181	865	19	0	25	0	0	0	343	0	0	0	2.433
A-4	0	0	1.030	754	27	294	42	0	146	0	0	0	0	0	2.293
M-40 Este	2.937	1.657	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.594
Vía de servicio / Vil-Val	772	436	0	0	0	0	0	0	54	95	226	78	0	0	1.660
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	165	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	165
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	175	175	0	178	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	528
14-15	289	158	0	286	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	733
SUMA	4.173	2.427	2.211	2.247	46	294	67	0	200	95	569	78	0	0	12.406

Turismos 7:00-8:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	1.100	805	15	0	18	0	0	0	263	0	0	0	2.201
A-4	0	0	959	702	20	247	31	0	97	0	0	0	0	0	2.057
M-40 Este	2.735	1.544	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.278
Vía de servicio / Vil-Val	719	406	0	0	0	0	0	0	36	67	173	58	0	0	1.458
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	124	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	124
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	132	132	0	134	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	399
14-15	219	120	0	216	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	554
SUMA	3.805	2.201	2.059	1.982	35	247	49	0	134	67	435	58	0	0	11.072

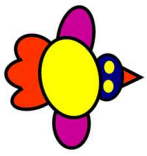
Motos 7:00-8:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	20	15	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	40
A-4	0	0	18	13	0	5	1	0	2	0	0	0	0	0	38
M-40 Este	50	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79
Vía de servicio / Vil-Val	13	7	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1	0	0	27
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
14-15	4	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
SUMA	70	40	38	36	1	5	1	0	2	1	8	1	0	0	203

Furgonetas 7:00-8:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	61	45	4	0	6	0	0	0	76	0	0	0	192
A-4	0	0	53	39	6	43	10	0	46	0	0	0	0	0	198
M-40 Este	152	86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	237
Vía de servicio / Vil-Val	40	22	0	0	0	0	0	0	17	27	50	19	0	0	175
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	40	40	0	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	122
14-15	67	37	0	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	169
SUMA	299	185	114	228	10	43	16	0	64	27	126	19	0	0	1.131

Pesados 7:00-8:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	24	41	6	0	2	0	0	0	2	2	0	0	76
A-4	0	0	21	36	27	20	3	0	74	1	1	2	0	0	184
M-40 Este	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
Vía de servicio / Vil-Val	111	63	0	0	0	0	0	0	7	5	40	2	0	0	227
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	49	49	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	149
14-15	60	75	0	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	216
SUMA	230	192	44	305	34	20	4	0	81	6	43	6	0	0	964

Camiones 7:00-8:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	13	23	2	0	2	0	0	0	2	2	0	0	44
A-4	0	0	11	20	8	20	3	0	22	1	1	2	0	0	87
M-40 Este	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Vía de servicio / Vil-Val	62	35	0	0	0	0	0	0	2	5	40	2	0	0	146
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	32	32	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96
14-15	38	48	0	53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	139
SUMA	138	118	25	189	10	20	4	0	24	6	43	6	0	0	581

Tráileres 7:00-8:00 PE-2022	M-40 Oeste	A-4	M-40 Este	Vía de servicio / Vil-Val	1	2-3	4	5	6-7-8	9	10-11	12	13	14-15	SUMA
M-40 Oeste	0	0	10	18	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
A-4	0	0	9	16	19	0	0	0	52	0	0	0	0	0	97
M-40 Este	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Vía de servicio / Vil-Val	49	28	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	81
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
6-7-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54
14-15	21	27	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77
SUMA	93	75	19	116	24	0	0	0	57	0	0	0	0	0	383



**TOOL
ALFA**

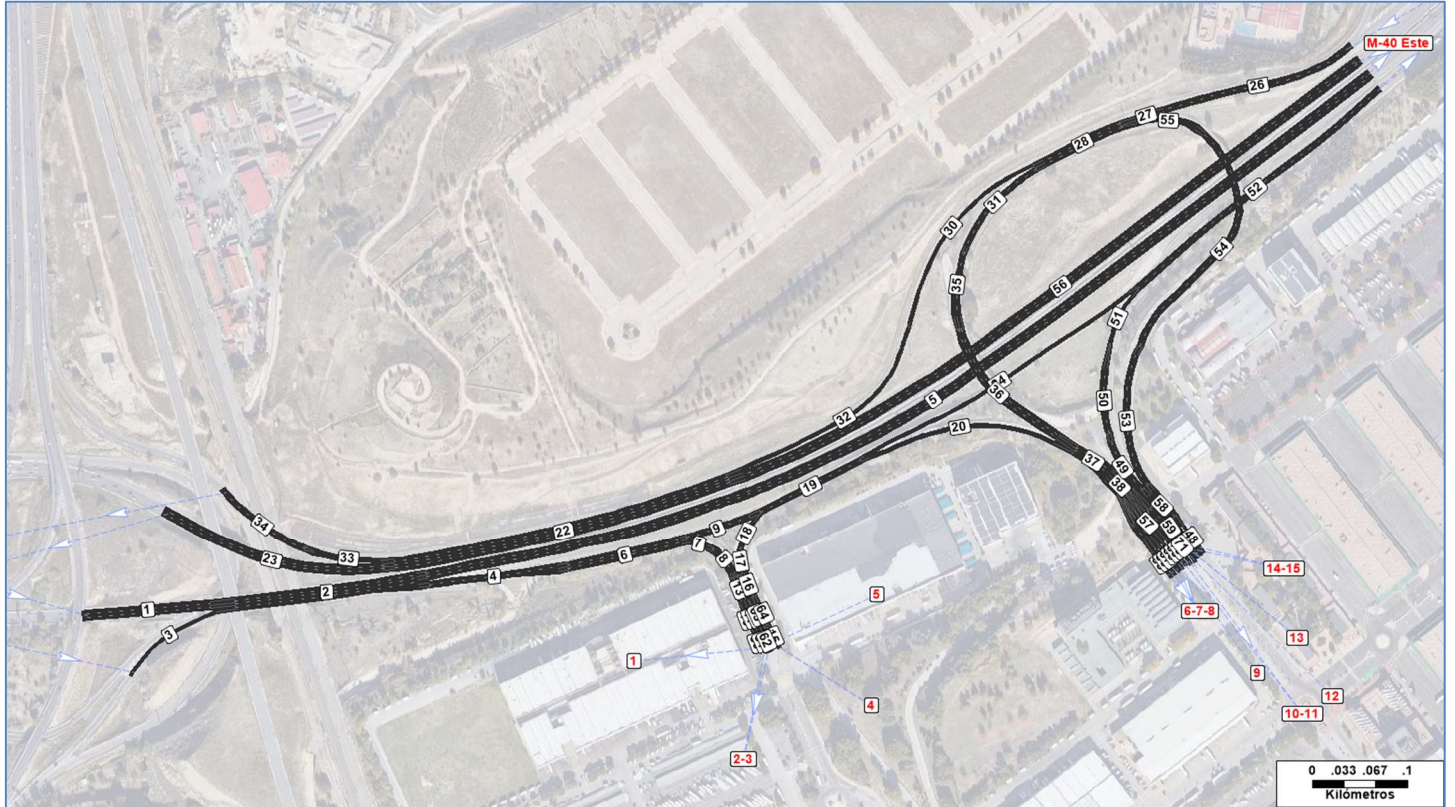
Anexo 4 Resultados de la microsimulación

En primer lugar, se muestran mapas con la ID de cada segmento, a la que se refiere el valor "*Segment ID*" de las tablas de cada escenario a continuación. El título de cada reporte de densidades cuenta con el siguiente código:

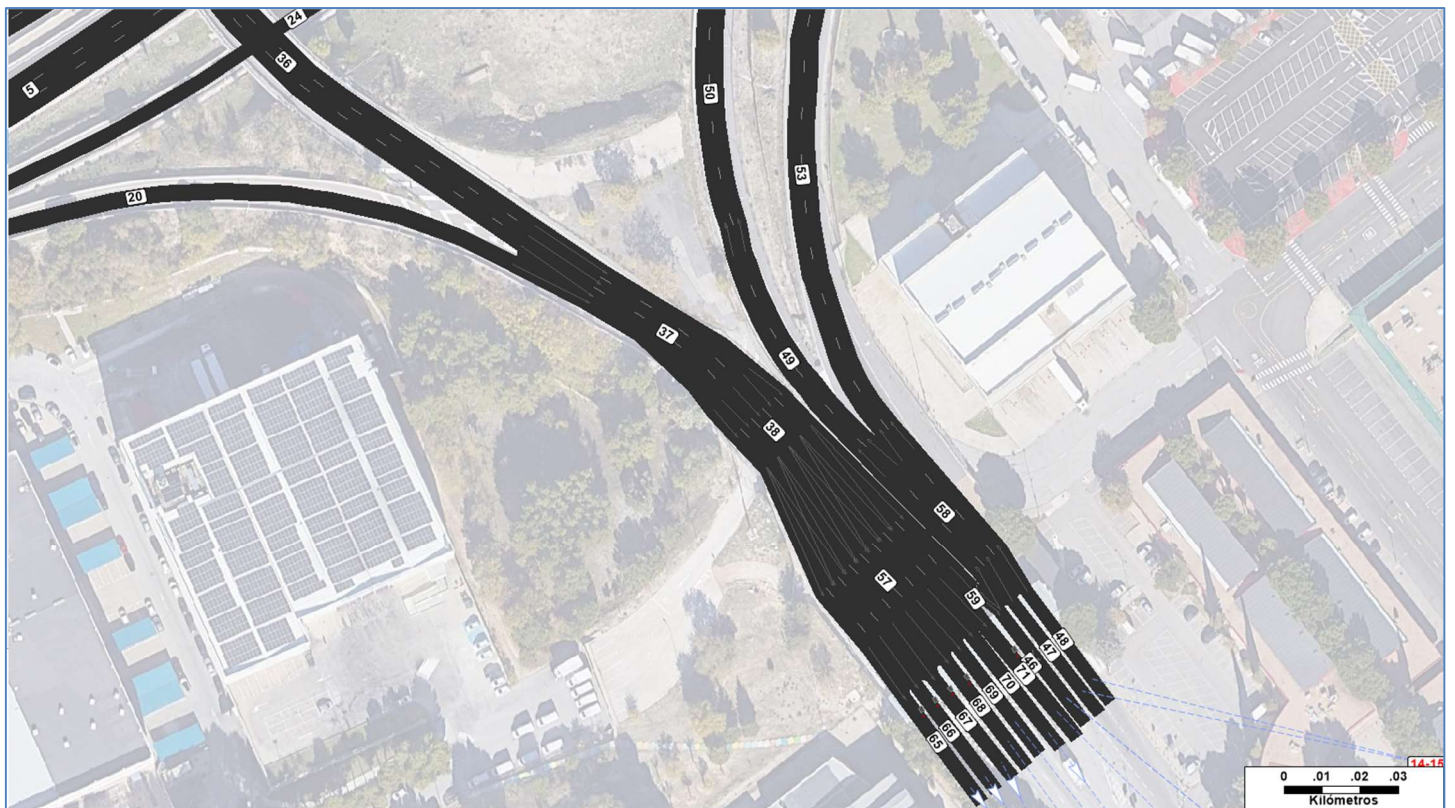
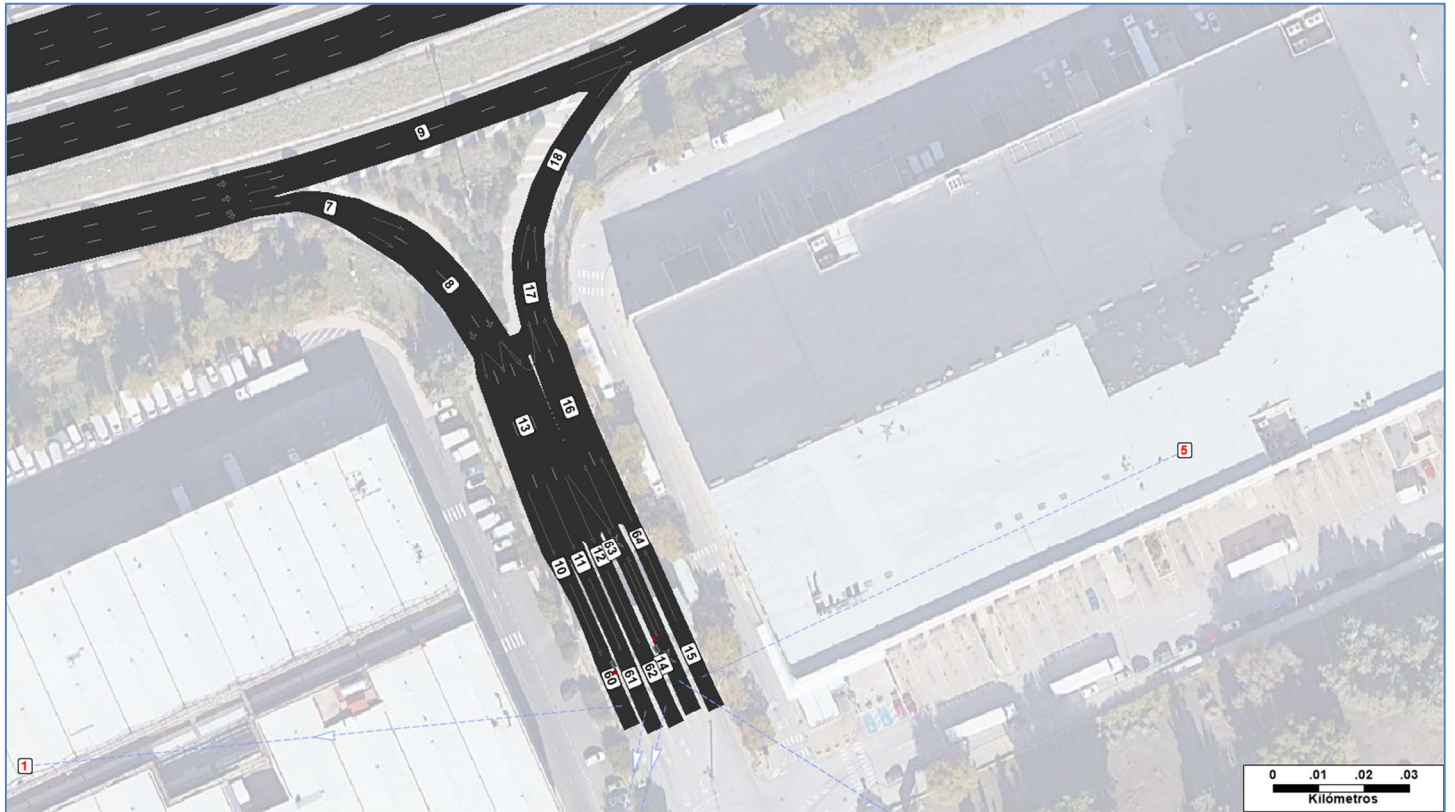
- ❑ Escenario: actual, PE-2009 (nombre abreviado del escenario PE-2009 + ED-SG6-2001) o PE-2022.
- ❑ Hora punta: entrada o salida.
- ❑ Simulación: 1, 2 o 3. Los resultados ofrecidos en el documento son el promedio de las tres.

En todos los casos, la densidad facilitada, en la última columna, viene dada en vehículos ligeros equivalentes por milla. Su transformación a vehículos ligeros equivalentes por kilómetro se efectúa dividiendo por 1,60934; dicha transformación ya está realizada en los resultados del documento.

Segment ID. Vista general



Segment ID. Zoom en plataformas



Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/16/23 12:33:14
 Simulated: 05/16/23 12:33:14
 Time: 05:00:00 - 06:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

Actual-Entrada-1

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.026	62,8	12,0	11,5
2	E	3.256	46,6	19,5	19,0
3	E	1.225	44,3	12,0	29,8
4	E	1.685	47,1	7,1	19,7
6	E	1.688	40,9	8,1	14,1
7	E	459	20,5	4,1	35,6
9	E	1.235	43,2	4,9	16,4
20	E	646	36,1	7,9	19,4
24	E	762	40,8	5,7	21,9
16	N	151	19,3	3,6	5,0
17	N	148	22,5	--	6,7
46	N	0	--	--	0,0
49	N	254	36,9	6,9	4,1
50	N	262	42,1	5,1	3,4
53	N	322	29,7	6,8	8,6
64	N	149	15,1	5,2	10,1
5	NE	1.527	69,6	7,6	7,8
18	NE	144	23,1	--	4,4
19	NE	1.401	41,1	7,4	18,5
51	NE	259	40,6	3,3	8,5
52	NE	1.027	41,6	4,9	12,7
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	149	16,4	--	8,0
23	NW	750	48,6	6,8	5,4
34	NW	413	42,5	5,0	4,4
48	NW	309	16,8	5,6	18,9
54	NW	334	26,6	6,0	7,5
58	NW	571	25,2	5,6	8,9
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	848	41,3	5,6	25,2
35	S	477	27,1	5,5	10,2
8	SE	462	27,3	3,8	12,2
10	SE	48	10,9	--	7,5
11	SE	204	22,5	--	13,9
12	SE	184	19,6	--	7,2
13	SE	466	22,8	7,3	8,1

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	35	30,0	--	1,9
36	SE	477	27,7	5,9	6,0
37	SE	1.140	25,1	6,4	17,9
38	SE	1.145	23,5	9,6	11,6
46	SE	63	21,9	--	2,7
57	SE	1.155	9,0	11,1	20,1
59	SE	63	--	--	0,0
60	SE	47	0,4	--	36,1
61	SE	208	17,5	--	3,5
62	SE	185	18,0	--	10,4
63	SE	35	21,2	--	4,3
65	SE	96	1,8	3,9	50,4
66	SE	56	2,9	--	29,0
67	SE	119	2,5	4,9	61,4
68	SE	101	2,3	4,1	34,3
69	SE	564	18,7	5,0	32,2
70	SE	89	21,7	--	5,8
71	SE	74	1,2	2,7	36,6
27	SW	991	46,0	6,9	14,5
28	SW	1.341	38,1	8,5	13,4
31	SW	478	29,9	6,7	9,8
32	SW	848	51,0	8,6	20,8
22	W	1.168	60,3	10,5	5,4
26	W	985	47,0	6,2	12,9
33	W	408	41,6	4,0	11,3
47	W	262	21,1	4,6	13,0
55	W	344	22,6	2,3	13,1
56	W	325	68,9	7,2	1,5

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/16/23 12:36:10
 Simulated: 05/16/23 12:36:10
 Time: 05:00:00 - 06:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

Actual-Entrada-2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.041	64,9	9,6	10,7
2	E	3.271	48,5	18,0	18,1
3	E	1.221	46,4	9,1	31,9
4	E	1.726	47,7	7,4	21,1
6	E	1.704	40,5	8,9	14,7
7	E	468	20,7	3,9	23,6
9	E	1.274	43,2	5,4	13,1
20	E	657	36,4	9,8	19,5
24	E	768	41,4	5,0	20,5
16	N	155	20,6	3,3	5,0
17	N	154	23,4	--	3,9
46	N	0	--	--	0,0
49	N	244	35,0	6,6	6,5
50	N	245	39,6	3,0	2,5
53	N	326	29,2	6,7	6,0
64	N	150	15,1	--	9,7
5	NE	1.526	69,5	7,1	7,6
18	NE	158	23,7	--	7,6
19	NE	1.428	40,8	6,3	19,4
51	NE	249	39,2	2,9	6,9
52	NE	1.018	43,6	5,2	13,1
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	145	18,7	--	9,8
23	NW	783	48,9	6,8	6,0
34	NW	397	43,3	5,0	5,6
48	NW	335	16,5	5,0	20,8
54	NW	332	27,6	6,0	7,1
58	NW	573	22,7	7,6	12,9
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	826	41,0	4,7	26,7
35	S	516	27,6	6,5	10,1
8	SE	465	26,6	3,7	8,6
10	SE	46	9,9	--	12,7
11	SE	194	16,1	--	8,5
12	SE	188	21,1	--	13,2
13	SE	467	23,9	6,5	8,2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	42	15,0	--	2,3
36	SE	519	28,4	6,6	5,5
37	SE	1.158	25,0	4,8	17,7
38	SE	1.164	25,2	8,3	14,0
46	SE	67	17,6	--	3,7
57	SE	1.167	8,4	11,0	21,5
59	SE	67	--	--	0,0
60	SE	48	2,0	--	52,3
61	SE	191	19,1	--	11,0
62	SE	181	18,8	--	7,3
63	SE	42	15,0	--	1,6
65	SE	93	2,6	5,0	54,3
66	SE	89	1,1	3,4	40,2
67	SE	83	1,7	4,4	38,1
68	SE	117	2,8	3,7	40,9
69	SE	561	17,8	3,8	30,7
70	SE	94	17,5	--	6,3
71	SE	65	1,0	3,0	49,5
27	SW	1.005	44,0	7,2	12,4
28	SW	1.340	38,0	9,5	14,7
31	SW	505	28,1	6,6	9,8
32	SW	851	49,1	7,1	18,8
22	W	1.161	61,7	8,8	5,2
26	W	1.010	47,2	7,5	12,1
33	W	401	44,8	5,0	12,5
47	W	244	19,4	4,8	19,4
55	W	337	23,1	3,1	17,6
56	W	307	69,6	7,6	1,6

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/16/23 12:37:50
 Simulated: 05/16/23 12:37:50
 Time: 05:00:00 - 06:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

Actual-Entrada-3

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.070	63,4	10,6	10,9
2	E	3.288	49,1	18,3	18,8
3	E	1.229	45,2	9,2	29,1
4	E	1.755	47,7	7,8	21,6
6	E	1.741	40,7	9,4	14,7
7	E	448	20,8	4,2	30,4
9	E	1.285	43,2	6,2	17,3
20	E	650	36,1	8,8	22,0
24	E	760	40,6	4,9	21,7
16	N	155	19,5	--	4,1
17	N	157	23,5	--	6,0
46	N	0	--	--	0,0
49	N	251	35,7	6,8	4,4
50	N	249	42,0	4,5	5,3
53	N	311	30,2	6,5	7,3
64	N	154	19,7	--	11,2
5	NE	1.539	69,6	6,7	7,7
18	NE	155	23,9	1,4	5,9
19	NE	1.410	40,0	7,4	19,0
51	NE	249	40,8	3,3	8,9
52	NE	1.017	42,4	4,9	12,4
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	160	14,8	3,7	8,7
23	NW	764	49,0	6,7	6,1
34	NW	411	43,5	5,1	5,4
48	NW	313	18,4	6,6	15,6
54	NW	316	27,1	6,7	7,7
58	NW	569	24,3	6,0	9,0
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	863	41,7	5,2	23,5
35	S	508	29,1	6,1	9,8
8	SE	447	28,4	3,9	11,1
10	SE	48	3,3	--	7,2
11	SE	179	21,7	--	7,3
12	SE	192	16,2	3,4	12,3
13	SE	453	20,7	5,0	4,8

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	30	--	--	0,0
36	SE	494	28,2	6,1	6,8
37	SE	1.165	25,0	5,5	17,0
38	SE	1.166	23,3	10,7	12,4
46	SE	70	12,8	--	0,8
57	SE	1.176	8,1	10,6	22,9
59	SE	70	--	--	0,0
60	SE	48	0,5	--	43,6
61	SE	176	17,5	--	7,1
62	SE	191	18,4	--	13,2
63	SE	32	25,1	--	3,3
65	SE	113	3,4	4,7	51,5
66	SE	46	3,3	5,2	26,7
67	SE	111	2,5	--	53,4
68	SE	110	2,7	4,8	35,4
69	SE	583	18,9	5,1	28,0
70	SE	74	20,0	--	5,0
71	SE	70	2,7	4,6	48,1
27	SW	1.018	44,1	7,1	10,6
28	SW	1.364	37,3	9,6	14,0
31	SW	509	29,3	6,8	9,9
32	SW	853	48,5	7,7	21,3
22	W	1.187	59,4	9,6	5,4
26	W	1.005	46,7	5,8	11,9
33	W	409	44,1	5,7	11,4
47	W	266	19,0	5,4	12,8
55	W	321	22,7	2,3	14,9
56	W	327	68,3	7,0	1,6

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
Scenario: Scenario
Run(s): 05/09/23 17:16:14
Simulated: 05/09/23 17:16:14
Time: 07:00:00 - 08:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Segment Statistics

Actual-Salida-1

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.077	61,7	12,8	10,3
2	E	4.109	45,4	15,4	24,3
3	E	2.029	40,2	12,2	52,6
4	E	2.213	48,4	7,0	23,1
6	E	2.225	41,6	6,8	18,5
7	E	309	20,0	--	17,9
9	E	1.920	41,0	7,5	23,7
20	E	428	36,0	9,4	15,8
24	E	1.632	38,4	3,6	45,2
16	N	176	19,6	--	3,9
17	N	177	22,4	--	11,3
46	N	459	15,0	4,6	28,5
49	N	409	37,9	8,6	8,4
50	N	412	42,4	4,9	6,5
53	N	688	28,1	6,2	14,8
64	N	175	17,2	--	10,9
5	NE	1.945	69,3	6,8	9,3
18	NE	172	22,9	2,1	12,5
19	NE	2.071	38,2	8,2	27,4
51	NE	432	42,1	4,7	10,3
52	NE	2.047	41,2	4,1	27,8
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	168	21,1	--	7,3
23	NW	3.545	46,9	5,0	26,0
34	NW	2.078	42,6	5,4	23,8
48	NW	360	17,1	4,6	24,7
54	NW	698	25,3	6,2	17,0
58	NW	1.082	21,1	9,5	17,2
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.758	20,3	9,6	97,9
35	S	319	30,3	6,9	4,1
8	SE	308	27,0	--	4,3
10	SE	51	4,8	--	12,7
11	SE	125	17,5	--	2,8
12	SE	100	18,3	--	8,0
13	SE	303	21,3	7,5	7,1

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	21	--	--	0,0
36	SE	322	28,3	6,5	4,9
37	SE	767	27,0	5,8	10,1
38	SE	764	24,5	8,9	7,5
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	760	9,1	10,8	14,0
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	50	1,5	--	70,8
61	SE	124	17,8	--	13,1
62	SE	102	20,0	--	8,7
63	SE	22	25,0	--	1,1
65	SE	81	2,7	4,2	44,1
66	SE	43	3,4	--	25,7
67	SE	80	2,2	4,4	44,1
68	SE	82	2,4	4,5	28,5
69	SE	334	19,3	6,2	16,8
70	SE	69	16,9	--	3,3
71	SE	68	1,1	2,7	44,4
27	SW	1.410	10,3	10,0	71,0
28	SW	2.093	16,7	10,3	44,2
31	SW	321	28,3	5,8	4,8
32	SW	1.757	19,0	10,5	106,5
22	W	5.668	46,5	14,6	32,6
26	W	1.433	10,0	12,9	75,4
33	W	2.091	39,7	4,2	59,6
47	W	290	19,1	4,6	16,6
55	W	701	15,5	7,3	57,3
56	W	3.935	61,8	14,3	21,4

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
Scenario: Scenario
Run(s): 05/09/23 17:16:49
Simulated: 05/09/23 17:16:49
Time: 07:00:00 - 08:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Segment Statistics

Actual-Salida-2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.072	51,5	19,9	13,6
2	E	4.130	41,3	17,2	25,9
3	E	2.043	25,8	14,2	80,6
4	E	2.181	48,3	6,9	24,2
6	E	2.165	42,0	7,0	18,6
7	E	303	20,3	4,1	19,3
9	E	1.873	41,6	6,0	26,6
20	E	431	36,2	8,4	11,7
24	E	1.615	38,3	3,7	45,0
16	N	172	21,1	3,3	7,1
17	N	170	22,5	--	1,1
46	N	477	15,7	5,2	30,0
49	N	416	36,0	6,4	6,6
50	N	417	43,2	5,2	6,4
53	N	698	27,7	6,2	15,1
64	N	167	14,8	--	16,9
5	NE	1.944	69,9	6,4	9,5
18	NE	171	24,0	--	8,6
19	NE	2.044	38,5	7,9	27,0
51	NE	415	39,4	3,2	9,0
52	NE	2.042	41,0	3,7	27,3
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	172	17,8	5,1	13,8
23	NW	3.579	46,9	4,8	25,7
34	NW	2.061	42,8	5,2	26,0
48	NW	392	15,8	3,7	27,8
54	NW	690	23,1	8,3	17,9
58	NW	1.124	21,7	8,9	21,0
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.730	19,2	8,6	102,8
35	S	319	29,0	6,7	7,3
8	SE	306	27,5	3,6	5,4
10	SE	50	8,8	--	20,8
11	SE	122	20,0	--	6,9
12	SE	102	--	--	0,0
13	SE	304	22,0	6,3	4,8

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	26	--	--	0,0
36	SE	323	29,3	7,4	3,7
37	SE	738	26,9	6,3	10,5
38	SE	738	27,7	6,6	6,9
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	736	10,9	10,8	11,3
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	54	0,2	--	41,7
61	SE	119	15,5	--	8,9
62	SE	102	18,8	--	7,0
63	SE	27	30,0	--	1,1
65	SE	66	2,1	4,0	43,2
66	SE	49	3,0	--	22,4
67	SE	78	1,9	3,9	46,8
68	SE	73	2,8	4,7	25,2
69	SE	363	18,7	--	20,3
70	SE	50	17,5	--	3,4
71	SE	65	0,7	2,3	35,6
27	SW	1.399	8,3	8,3	90,9
28	SW	2.080	15,1	8,6	49,2
31	SW	326	28,9	6,3	6,8
32	SW	1.713	17,2	7,7	109,1
22	W	5.660	46,4	15,4	32,3
26	W	1.455	7,9	10,0	97,6
33	W	2.069	40,6	4,1	51,1
47	W	258	17,9	4,9	16,7
55	W	677	10,6	7,5	78,4
56	W	3.940	61,4	15,0	21,3

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/09/23 17:17:21
 Simulated: 05/09/23 17:17:21
 Time: 07:00:00 - 08:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

Actual-Salida-3

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.082	57,0	17,4	13,5
2	E	4.071	44,3	17,0	23,2
3	E	1.991	31,7	15,3	63,6
4	E	2.155	48,0	6,5	24,0
6	E	2.150	41,6	7,0	18,9
7	E	305	21,3	4,3	18,8
9	E	1.844	41,0	5,4	27,4
20	E	422	36,9	8,3	15,0
24	E	1.612	38,1	3,9	44,6
16	N	181	22,5	--	6,4
17	N	175	20,7	--	4,2
46	N	454	14,7	3,8	30,7
49	N	403	34,4	7,8	8,1
50	N	400	43,0	5,2	7,0
53	N	685	28,6	6,5	12,9
64	N	183	17,5	--	10,1
5	NE	1.906	69,6	6,4	9,4
18	NE	178	23,7	1,9	11,3
19	NE	2.000	37,2	9,0	28,5
51	NE	402	38,5	5,8	14,6
52	NE	2.055	40,8	4,3	25,5
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	174	19,7	--	8,0
23	NW	3.618	47,3	4,7	26,1
34	NW	2.117	43,4	5,2	27,4
48	NW	342	17,2	4,4	25,7
54	NW	673	25,3	6,6	17,0
58	NW	1.087	19,6	9,1	21,8
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.829	28,4	12,0	74,0
35	S	339	30,1	6,3	7,8
8	SE	302	28,5	--	5,7
10	SE	52	6,7	--	16,6
11	SE	130	22,5	--	4,4
12	SE	95	15,0	--	4,4
13	SE	297	22,4	6,1	5,2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	19	--	--	0,0
36	SE	345	28,3	5,7	5,3
37	SE	755	27,6	7,0	10,9
38	SE	760	26,8	5,8	6,3
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	761	9,1	9,9	10,1
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	50	1,7	--	72,4
61	SE	133	18,2	--	7,4
62	SE	96	20,0	--	3,5
63	SE	19	--	--	0,0
65	SE	79	3,1	4,8	40,6
66	SE	49	0,9	--	17,8
67	SE	79	3,5	5,1	43,3
68	SE	77	2,6	3,9	22,9
69	SE	373	15,9	--	13,7
70	SE	55	13,9	--	2,0
71	SE	76	2,2	4,1	46,6
27	SW	1.479	16,6	14,2	45,6
28	SW	2.159	22,5	11,3	33,8
31	SW	334	27,7	6,4	6,0
32	SW	1.818	28,5	15,7	74,7
22	W	5.749	48,9	14,3	30,4
26	W	1.514	21,8	19,3	37,0
33	W	2.114	40,4	3,9	54,1
47	W	291	18,2	4,6	18,2
55	W	686	17,6	6,6	44,1
56	W	3.951	64,5	12,1	20,6

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
Scenario: Scenario
Run(s): 05/22/23 11:07:56
Simulated: 05/22/23 11:07:56
Time: 05:00:00 - 06:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Segment Statistics

PE2009-Entrada-1

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.229	60,7	12,8	12,6
2	E	3.577	46,6	17,9	20,8
3	E	1.338	43,7	11,4	29,7
4	E	2.038	48,2	6,2	22,5
6	E	2.018	40,4	8,7	19,4
7	E	595	20,0	4,4	38,6
9	E	1.436	42,1	5,7	18,7
20	E	845	32,8	11,0	29,3
24	E	797	41,0	5,1	20,4
16	N	197	20,6	--	5,7
17	N	191	23,0	--	6,4
46	N	0	--	--	0,0
49	N	313	36,9	6,9	4,8
50	N	329	43,9	4,3	5,1
53	N	413	30,3	7,1	6,8
64	N	197	16,4	--	15,9
5	NE	1.537	69,7	7,1	7,9
18	NE	193	22,0	3,9	10,2
19	NE	1.651	40,1	6,5	23,1
51	NE	322	40,1	3,1	10,6
52	NE	1.109	42,1	4,5	14,0
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	197	20,2	--	12,2
23	NW	839	48,7	6,8	6,9
34	NW	436	43,7	5,7	5,1
48	NW	410	18,1	5,1	32,3
54	NW	414	26,5	5,5	10,0
58	NW	711	24,0	7,8	9,7
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	918	40,9	5,1	25,7
35	S	618	27,9	6,7	11,1
8	SE	598	27,4	4,9	10,2
10	SE	55	3,5	--	11,6
11	SE	248	20,8	--	11,0
12	SE	220	18,2	--	17,9
13	SE	594	21,2	6,9	8,4

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	60	25,0	--	2,8
36	SE	613	28,2	6,9	8,9
37	SE	1.441	21,3	7,9	27,4
38	SE	1.437	13,6	12,9	20,8
46	SE	79	20,8	--	3,8
57	SE	1.452	5,9	9,3	39,0
59	SE	79	--	--	0,0
60	SE	61	1,5	--	67,2
61	SE	251	20,5	--	18,4
62	SE	219	17,5	--	16,5
63	SE	61	20,0	--	3,7
65	SE	114	2,8	4,8	68,4
66	SE	88	2,4	4,2	49,7
67	SE	132	2,0	4,2	64,9
68	SE	131	2,6	4,5	49,3
69	SE	703	17,4	4,7	36,2
70	SE	101	19,2	3,4	5,4
71	SE	97	1,4	3,4	72,8
27	SW	1.122	38,7	10,1	17,4
28	SW	1.540	35,8	9,1	17,0
31	SW	608	28,4	6,6	10,7
32	SW	912	49,2	7,9	20,8
22	W	1.270	59,2	9,9	5,8
26	W	1.128	46,2	7,3	14,2
33	W	436	43,1	5,1	12,5
47	W	314	21,3	5,2	20,8
55	W	413	22,4	2,7	23,1
56	W	316	69,1	7,1	1,6

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
Scenario: Scenario
Run(s): 05/22/23 11:37:40
Simulated: 05/22/23 11:37:40
Time: 05:00:00 - 06:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Segment Statistics

PE2009-Entrada-2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.219	59,9	14,8	12,2
2	E	3.577	45,0	18,5	21,3
3	E	1.346	42,6	12,4	33,8
4	E	2.018	48,0	6,0	23,4
6	E	2.021	40,4	8,5	19,3
7	E	576	20,4	4,1	30,7
9	E	1.453	42,3	5,3	15,1
20	E	847	34,2	9,1	29,0
24	E	801	41,3	4,6	21,0
16	N	178	20,1	--	4,6
17	N	178	22,9	--	4,8
46	N	0	--	--	0,0
49	N	305	36,6	5,9	4,3
50	N	306	41,4	4,5	5,1
53	N	416	28,4	6,0	8,5
64	N	181	14,0	--	17,9
5	NE	1.544	69,7	7,5	7,9
18	NE	176	23,1	2,1	9,1
19	NE	1.643	39,3	8,2	23,8
51	NE	309	40,6	3,5	8,1
52	NE	1.108	42,8	4,9	14,9
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	183	15,0	2,5	14,0
23	NW	830	48,4	6,5	6,6
34	NW	436	44,1	5,5	5,2
48	NW	385	17,7	4,4	29,8
54	NW	421	26,6	5,4	9,2
58	NW	721	23,7	8,4	14,3
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	930	41,1	4,8	29,0
35	S	631	27,9	5,9	13,2
8	SE	572	27,4	3,3	10,2
10	SE	61	8,4	--	11,7
11	SE	261	15,3	--	14,8
12	SE	203	20,0	6,3	16,5
13	SE	580	21,4	9,1	9,0

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	71	22,5	--	7,5
36	SE	644	27,5	5,8	7,5
37	SE	1.502	19,9	8,4	28,8
38	SE	1.483	15,8	13,5	22,4
46	SE	91	20,4	--	2,5
57	SE	1.479	5,0	8,6	39,5
59	SE	91	--	--	0,0
60	SE	60	1,9	--	60,0
61	SE	260	17,9	--	13,8
62	SE	209	20,3	--	19,2
63	SE	69	22,5	--	2,4
65	SE	113	2,4	4,1	48,9
66	SE	95	2,2	--	43,5
67	SE	132	2,5	4,4	79,3
68	SE	127	3,1	4,6	48,5
69	SE	706	17,8	4,5	32,0
70	SE	115	21,7	--	2,6
71	SE	86	1,4	3,6	56,6
27	SW	1.148	43,0	7,9	15,5
28	SW	1.572	36,8	8,3	16,2
31	SW	641	28,9	7,1	12,6
32	SW	930	49,2	8,0	21,9
22	W	1.252	59,9	9,0	6,0
26	W	1.137	48,0	6,8	13,4
33	W	439	42,9	4,8	10,6
47	W	339	19,1	4,2	20,0
55	W	415	22,2	2,9	20,6
56	W	334	69,4	7,5	1,6

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
Scenario: Scenario
Run(s): 05/22/23 11:38:00
Simulated: 05/22/23 11:38:00
Time: 05:00:00 - 06:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Segment Statistics

PE2009-Entrada-3

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.224	62,0	10,8	12,2
2	E	3.550	45,2	18,3	20,3
3	E	1.364	45,4	9,9	33,3
4	E	2.027	47,5	6,5	23,5
6	E	2.028	40,1	8,5	20,3
7	E	601	19,6	3,7	37,8
9	E	1.422	41,5	7,0	19,5
20	E	803	34,7	8,6	26,6
24	E	801	40,8	5,2	22,8
16	N	180	21,4	--	3,7
17	N	188	22,7	--	5,4
46	N	0	--	--	0,0
49	N	303	35,1	4,9	6,3
50	N	299	41,0	4,8	3,9
53	N	410	26,5	5,2	9,4
64	N	178	15,7	2,8	24,1
5	NE	1.529	69,6	7,2	7,9
18	NE	184	22,5	2,3	8,7
19	NE	1.602	40,7	8,1	22,6
51	NE	301	39,0	--	9,0
52	NE	1.100	43,1	4,9	13,3
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	181	17,9	6,1	10,3
23	NW	841	49,0	6,9	6,5
34	NW	431	44,1	5,9	4,2
48	NW	419	17,2	4,3	20,4
54	NW	413	25,7	5,7	9,6
58	NW	711	24,2	5,6	11,0
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	892	40,5	5,5	27,5
35	S	633	28,3	6,2	10,6
8	SE	592	28,3	3,7	11,6
10	SE	60	2,5	--	14,7
11	SE	268	19,0	--	14,0
12	SE	200	19,4	--	13,7
13	SE	594	21,9	7,9	11,0

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	58	--	--	0,0
36	SE	628	27,7	6,0	9,0
37	SE	1.439	24,3	7,1	21,8
38	SE	1.444	18,0	12,5	22,0
46	SE	84	22,6	--	4,5
57	SE	1.459	6,5	9,6	35,7
59	SE	85	34,6	--	9,3
60	SE	59	0,8	--	72,2
61	SE	267	16,8	--	12,8
62	SE	204	18,2	--	14,3
63	SE	59	13,9	--	2,2
65	SE	124	3,0	5,2	71,9
66	SE	88	2,7	4,3	42,0
67	SE	129	2,4	4,6	69,7
68	SE	126	2,9	4,4	42,6
69	SE	696	18,7	5,6	36,7
70	SE	122	22,5	--	5,0
71	SE	91	1,4	3,2	58,9
27	SW	1.129	42,1	9,7	16,1
28	SW	1.533	35,0	8,8	16,9
31	SW	638	29,2	7,2	12,9
32	SW	886	51,1	8,3	21,2
22	W	1.258	60,5	9,2	6,2
26	W	1.136	46,5	7,2	13,7
33	W	435	41,6	4,4	12,6
47	W	289	20,7	4,3	17,2
55	W	406	21,9	3,0	22,4
56	W	327	70,0	7,2	1,6

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/22/23 12:48:10
 Simulated: 05/22/23 12:48:10
 Time: 07:00:00 - 08:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

PE2009-Salida-1

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.149	42,4	19,8	18,8
2	E	4.025	37,9	17,1	28,0
3	E	1.863	17,2	6,4	115,4
4	E	2.228	48,4	7,1	25,1
6	E	2.228	41,0	7,8	18,9
7	E	355	20,4	4,2	21,2
9	E	1.862	41,0	5,8	24,0
20	E	515	36,5	10,3	16,0
24	E	1.594	38,2	3,6	45,1
16	N	226	21,8	--	6,1
17	N	222	22,9	--	6,4
46	N	547	10,0	5,4	61,4
49	N	535	33,6	8,6	7,2
50	N	539	39,8	6,1	8,9
53	N	720	4,1	8,5	79,9
64	N	221	15,6	--	15,7
5	NE	1.813	69,4	6,2	9,1
18	NE	224	23,7	1,7	10,8
19	NE	2.087	37,5	7,7	30,7
51	NE	529	40,4	4,5	14,4
52	NE	2.102	40,9	4,2	26,1
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	218	18,5	--	10,0
23	NW	3.562	47,2	5,2	26,2
34	NW	2.070	42,7	4,9	26,3
48	NW	394	4,7	7,5	82,4
54	NW	699	3,6	6,6	106,6
58	NW	1.229	5,7	8,7	73,2
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.697	16,5	4,6	116,4
35	S	410	29,3	7,3	7,7
8	SE	360	28,3	4,4	7,1
10	SE	61	2,8	--	10,1
11	SE	153	18,7	6,7	15,3
12	SE	101	15,5	--	5,5
13	SE	352	19,4	7,3	6,9

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	31	20,0	--	1,9
36	SE	407	29,8	6,6	5,8
37	SE	912	26,5	7,3	14,0
38	SE	920	24,3	10,4	8,0
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	914	8,3	10,8	16,7
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	59	0,8	--	74,9
61	SE	157	15,0	--	1,8
62	SE	101	20,0	--	3,5
63	SE	32	15,0	--	1,1
65	SE	84	1,9	4,1	40,3
66	SE	58	2,8	4,6	33,4
67	SE	72	2,2	4,3	32,4
68	SE	98	2,6	4,5	31,2
69	SE	462	18,6	5,1	24,5
70	SE	54	20,6	6,7	2,6
71	SE	88	1,2	3,6	54,0
27	SW	1.446	8,9	7,0	99,5
28	SW	2.113	15,0	8,3	55,6
31	SW	411	28,9	6,7	7,6
32	SW	1.691	16,2	4,6	121,7
22	W	5.655	45,4	15,0	32,6
26	W	1.506	6,9	6,5	123,6
33	W	2.068	39,9	4,4	58,2
47	W	303	4,2	7,2	87,3
55	W	665	7,6	4,2	100,1
56	W	3.937	61,2	15,2	21,5

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/22/23 12:52:38
 Simulated: 05/22/23 12:52:38
 Time: 07:00:00 - 08:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

PE2009-Salida-2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.161	42,5	20,2	17,2
2	E	4.043	37,4	17,9	27,3
3	E	1.872	16,6	6,4	119,4
4	E	2.204	48,6	5,7	25,3
6	E	2.227	41,4	7,7	18,5
7	E	341	20,9	--	18,3
9	E	1.856	40,1	7,3	23,2
20	E	514	35,5	9,1	15,6
24	E	1.571	38,4	3,5	46,3
16	N	208	20,7	4,2	8,2
17	N	214	24,0	--	2,6
46	N	576	13,8	4,6	48,9
49	N	538	33,6	8,2	11,3
50	N	546	41,7	6,4	7,1
53	N	826	5,4	7,7	90,6
64	N	208	14,3	--	16,9
5	NE	1.828	69,7	6,7	8,8
18	NE	215	23,3	--	12,2
19	NE	2.076	37,6	8,0	32,8
51	NE	556	40,2	3,5	15,1
52	NE	2.131	40,7	4,4	26,7
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	208	17,3	--	12,9
23	NW	3.539	47,0	4,9	24,7
34	NW	2.082	42,3	4,7	25,1
48	NW	430	8,4	8,3	53,8
54	NW	816	3,7	5,0	122,2
58	NW	1.380	9,3	9,3	61,1
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.726	16,6	4,9	116,5
35	S	367	30,6	7,3	7,5
8	SE	348	26,2	--	5,0
10	SE	54	6,4	--	12,3
11	SE	133	20,0	--	5,8
12	SE	135	24,2	--	6,9
13	SE	350	21,8	5,8	6,8

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	30	15,0	--	2,8
36	SE	362	29,5	6,5	4,6
37	SE	889	25,3	6,5	11,1
38	SE	892	25,5	7,4	7,7
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	894	10,8	10,5	14,6
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	55	1,6	--	82,6
61	SE	131	17,5	--	7,4
62	SE	133	17,6	--	9,6
63	SE	31	15,0	--	1,1
65	SE	78	4,0	5,4	38,0
66	SE	56	2,7	4,9	34,1
67	SE	88	2,3	4,7	51,1
68	SE	96	2,6	4,3	33,2
69	SE	437	18,2	5,8	20,3
70	SE	56	20,0	--	3,8
71	SE	78	1,0	3,0	37,1
27	SW	1.306	6,8	4,6	114,7
28	SW	2.079	14,4	7,3	56,2
31	SW	372	28,2	6,4	6,2
32	SW	1.718	15,6	4,3	123,3
22	W	5.693	45,9	14,6	33,1
26	W	1.328	5,5	4,3	136,5
33	W	2.092	39,9	4,1	60,3
47	W	374	12,7	9,3	26,2
55	W	765	7,1	4,5	126,6
56	W	3.940	61,3	14,9	21,6

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
Scenario: Scenario
Run(s): 05/22/23 11:46:05
Simulated: 05/22/23 11:46:05
Time: 07:00:00 - 08:00:00
Interval: Summary
Selection: --

Segment Statistics

PE2009-Salida-3

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.159	42,7	20,0	16,8
2	E	4.094	37,5	17,4	28,3
3	E	1.933	17,4	6,5	114,3
4	E	2.237	48,8	6,7	23,4
6	E	2.257	41,7	6,5	19,9
7	E	360	21,0	4,1	17,5
9	E	1.912	41,2	6,3	24,7
20	E	507	36,4	8,2	16,0
24	E	1.625	38,9	3,9	44,9
16	N	209	20,9	--	6,6
17	N	216	23,0	--	3,9
46	N	579	11,5	6,0	51,3
49	N	520	32,1	10,1	11,1
50	N	517	40,0	8,1	7,9
53	N	781	5,8	9,1	86,2
64	N	211	14,2	2,0	13,9
5	NE	1.847	69,4	6,8	9,2
18	NE	221	23,3	2,1	10,9
19	NE	2.130	37,4	8,2	31,4
51	NE	508	38,8	4,5	19,0
52	NE	2.107	40,7	4,4	26,7
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	215	18,6	6,2	11,9
23	NW	3.589	47,3	5,5	25,8
34	NW	2.116	43,1	5,4	26,2
48	NW	406	6,5	7,1	64,1
54	NW	779	4,3	6,3	103,7
58	NW	1.346	8,7	8,6	63,7
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.748	16,7	5,3	116,7
35	S	372	30,0	5,3	7,5
8	SE	369	28,2	5,4	8,0
10	SE	73	4,2	5,7	20,4
11	SE	143	15,5	--	6,3
12	SE	124	20,1	--	7,2
13	SE	365	22,5	6,4	6,9

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	34	20,0	--	4,1
36	SE	374	29,2	7,9	4,6
37	SE	869	26,6	7,5	12,8
38	SE	873	26,9	6,0	7,9
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	876	9,8	11,5	12,3
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	68	0,6	--	66,4
61	SE	142	20,0	--	5,3
62	SE	125	16,4	2,7	9,1
63	SE	34	20,0	--	1,3
65	SE	69	2,9	5,5	35,5
66	SE	65	0,7	--	31,9
67	SE	79	1,5	--	39,1
68	SE	96	1,9	4,2	31,9
69	SE	444	18,8	4,7	19,4
70	SE	63	18,3	--	2,4
71	SE	72	0,9	2,7	42,4
27	SW	1.376	7,2	4,9	105,2
28	SW	2.113	14,4	8,3	55,2
31	SW	380	29,1	5,5	8,2
32	SW	1.745	16,2	5,3	120,7
22	W	5.706	45,6	15,3	32,9
26	W	1.371	6,1	5,9	128,2
33	W	2.114	40,6	3,5	54,0
47	W	392	11,0	8,6	48,1
55	W	752	6,6	3,9	126,7
56	W	3.946	60,8	15,2	21,7

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/22/23 13:15:11
 Simulated: 05/22/23 13:15:11
 Time: 05:00:00 - 06:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

PE2022-Entrada-1

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.216	61,3	12,8	11,4
2	E	3.540	44,6	19,9	22,4
3	E	1.339	41,6	12,4	35,8
4	E	1.988	46,6	7,1	25,9
6	E	2.000	40,2	8,3	17,3
7	E	559	20,2	3,6	34,5
9	E	1.444	40,4	8,5	17,7
20	E	814	32,0	12,0	30,4
24	E	789	40,3	5,1	20,9
16	N	180	18,5	2,4	6,5
17	N	176	23,6	--	3,9
46	N	0	--	--	0,0
49	N	303	36,5	6,2	7,7
50	N	301	42,7	4,8	5,1
53	N	414	28,6	6,0	9,1
64	N	183	17,3	--	18,9
5	NE	1.529	69,5	7,1	7,8
18	NE	173	23,0	--	11,2
19	NE	1.600	38,8	7,2	23,0
51	NE	298	38,7	4,8	6,9
52	NE	1.087	41,8	4,4	14,6
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	186	16,2	--	14,4
23	NW	816	48,1	6,6	6,4
34	NW	420	44,1	5,7	4,3
48	NW	403	15,8	4,3	28,1
54	NW	413	26,5	6,3	9,2
58	NW	716	25,6	6,5	9,6
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	931	41,0	5,2	26,5
35	S	608	28,3	5,5	13,5
8	SE	562	26,2	3,5	10,7
10	SE	50	3,3	5,6	23,2
11	SE	256	16,5	--	17,1
12	SE	203	18,4	3,3	10,1
13	SE	558	20,4	8,0	10,8

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	50	17,5	--	4,1
36	SE	614	28,4	6,3	8,6
37	SE	1.410	22,5	7,4	29,4
38	SE	1.408	15,5	13,0	23,1
46	SE	75	19,4	--	0,8
57	SE	1.429	5,1	8,5	40,7
59	SE	75	--	--	0,0
60	SE	53	1,1	--	84,5
61	SE	255	18,8	--	18,4
62	SE	201	20,0	--	5,2
63	SE	49	16,7	--	3,3
65	SE	121	2,1	4,3	60,5
66	SE	91	2,4	--	35,6
67	SE	124	2,9	5,1	65,7
68	SE	130	2,0	4,5	41,4
69	SE	708	17,1	3,4	26,6
70	SE	106	19,2	--	5,2
71	SE	103	0,8	2,3	67,3
27	SW	1.137	42,4	9,6	16,6
28	SW	1.541	34,9	10,1	16,8
31	SW	628	27,7	6,1	11,8
32	SW	938	49,1	8,0	23,4
22	W	1.232	59,2	9,4	5,9
26	W	1.141	45,8	8,3	12,7
33	W	425	41,9	5,5	13,4
47	W	324	19,2	4,1	16,5
55	W	407	21,8	3,0	27,6
56	W	319	69,5	7,1	1,8

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/22/23 13:22:46
 Simulated: 05/22/23 13:22:46
 Time: 05:00:00 - 06:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

PE2022-Entrada-2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.226	63,4	9,4	12,5
2	E	3.559	45,9	18,3	20,9
3	E	1.359	45,5	9,8	34,0
4	E	1.992	47,0	7,0	23,2
6	E	2.004	40,4	8,9	18,5
7	E	568	20,2	4,0	39,7
9	E	1.455	40,8	6,1	21,1
20	E	875	29,6	13,6	31,2
24	E	785	41,8	5,0	21,6
16	N	187	19,1	--	3,8
17	N	185	23,2	--	6,5
46	N	0	--	--	0,0
49	N	313	35,8	5,8	6,6
50	N	309	43,1	--	4,1
53	N	423	30,1	7,3	9,8
64	N	192	16,9	--	18,8
5	NE	1.557	69,7	6,9	7,8
18	NE	181	23,4	2,4	12,3
19	NE	1.654	39,7	6,0	23,8
51	NE	304	41,0	3,2	9,8
52	NE	1.100	43,1	5,6	13,4
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	186	14,6	2,4	16,0
23	NW	839	49,1	6,1	6,8
34	NW	431	43,0	5,6	6,3
48	NW	395	18,6	6,2	26,1
54	NW	414	26,6	6,2	8,7
58	NW	737	24,9	7,8	11,5
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	916	41,8	4,9	26,9
35	S	634	28,1	5,3	11,8
8	SE	568	27,0	4,9	14,7
10	SE	60	3,9	--	22,2
11	SE	237	19,8	--	18,1
12	SE	223	17,7	--	10,0
13	SE	575	21,2	8,4	8,8

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	62	22,5	--	3,8
36	SE	642	28,1	8,5	9,8
37	SE	1.502	18,9	10,6	27,4
38	SE	1.511	13,2	13,2	27,8
46	SE	93	18,0	--	4,6
57	SE	1.493	6,2	9,5	41,2
59	SE	93	--	--	0,0
60	SE	59	1,1	--	81,8
61	SE	238	16,4	--	13,1
62	SE	221	18,4	--	16,0
63	SE	62	17,5	--	2,4
65	SE	119	1,9	4,0	70,3
66	SE	82	4,1	5,6	42,1
67	SE	128	2,4	4,6	65,5
68	SE	132	3,3	5,1	43,2
69	SE	723	19,2	4,8	31,4
70	SE	93	19,0	--	6,0
71	SE	100	2,0	4,1	60,7
27	SW	1.133	42,0	13,3	16,0
28	SW	1.540	36,5	9,6	14,9
31	SW	639	28,6	6,1	12,6
32	SW	941	48,8	8,3	23,0
22	W	1.258	59,5	8,8	5,8
26	W	1.128	46,4	8,3	13,0
33	W	424	41,5	4,2	11,9
47	W	335	19,6	4,9	19,4
55	W	416	21,7	3,6	24,8
56	W	321	68,4	7,9	1,5

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/22/23 13:26:49
 Simulated: 05/22/23 13:26:49
 Time: 05:00:00 - 06:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

PE2022-Entrada-3

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.235	62,0	12,1	12,9
2	E	3.587	40,1	20,4	23,2
3	E	1.354	43,2	10,7	32,2
4	E	2.006	46,3	6,8	24,5
6	E	1.993	39,6	9,1	17,0
7	E	565	20,7	4,6	33,3
9	E	1.413	42,6	5,6	19,4
20	E	818	30,6	11,5	31,6
24	E	792	41,1	4,6	21,6
16	N	184	20,1	--	5,1
17	N	191	23,2	--	3,9
46	N	0	--	--	0,0
49	N	306	33,4	6,1	5,8
50	N	306	40,7	3,5	4,1
53	N	408	28,2	6,7	10,1
64	N	180	13,9	1,2	20,3
5	NE	1.536	69,3	7,7	7,7
18	NE	189	23,5	1,7	12,3
19	NE	1.610	39,8	6,9	22,7
51	NE	311	40,1	--	7,4
52	NE	1.099	42,1	5,1	14,7
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	178	16,1	--	10,3
23	NW	803	47,7	5,6	5,8
34	NW	418	44,0	5,0	6,6
48	NW	403	15,3	3,5	23,4
54	NW	421	26,2	6,4	8,8
58	NW	726	24,2	6,8	12,9
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	932	40,9	4,4	27,6
35	S	633	27,6	6,0	12,8
8	SE	566	26,9	4,5	13,3
10	SE	51	8,5	--	12,8
11	SE	247	18,2	--	13,6
12	SE	230	17,2	3,7	14,6
13	SE	579	20,9	6,8	10,2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	59	20,0	--	2,8
36	SE	628	26,8	6,5	9,1
37	SE	1.430	18,9	9,3	29,0
38	SE	1.431	10,4	12,9	28,7
46	SE	78	23,2	--	5,2
57	SE	1.427	5,1	8,6	44,7
59	SE	78	--	--	0,0
60	SE	54	0,7	--	68,3
61	SE	250	18,6	--	10,1
62	SE	228	21,0	--	16,0
63	SE	59	21,4	--	2,2
65	SE	120	2,5	4,3	63,2
66	SE	87	1,9	4,4	46,5
67	SE	121	2,0	4,5	71,9
68	SE	131	2,8	4,5	47,6
69	SE	694	19,8	5,3	35,0
70	SE	102	20,0	7,3	9,0
71	SE	94	1,2	3,2	61,8
27	SW	1.126	43,0	6,4	12,2
28	SW	1.562	34,7	8,2	16,5
31	SW	631	28,0	6,1	14,4
32	SW	912	49,8	8,1	23,1
22	W	1.234	60,8	9,4	5,7
26	W	1.140	46,4	7,3	14,8
33	W	409	42,3	5,2	13,6
47	W	314	21,3	6,1	22,8
55	W	424	21,4	2,5	20,3
56	W	329	69,7	7,0	1,6

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/22/23 12:29:38
 Simulated: 05/22/23 12:29:38
 Time: 07:00:00 - 08:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

PE2022-Salida-1

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.181	42,7	19,1	16,9
2	E	4.104	38,4	16,6	28,3
3	E	1.925	17,5	5,8	115,6
4	E	2.256	47,5	6,2	26,0
6	E	2.273	41,8	7,5	18,6
7	E	369	20,5	4,1	22,3
9	E	1.890	41,3	5,7	25,3
20	E	507	35,3	9,1	16,5
24	E	1.590	38,9	3,6	44,7
16	N	202	20,4	--	6,3
17	N	201	24,7	--	1,9
46	N	560	15,9	5,0	41,4
49	N	510	35,4	7,0	8,8
50	N	510	41,2	6,0	8,1
53	N	858	27,4	6,0	19,1
64	N	209	16,5	--	16,5
5	NE	1.832	69,5	6,7	8,9
18	NE	202	23,9	--	12,5
19	NE	2.081	37,4	8,8	29,4
51	NE	517	39,4	3,8	20,9
52	NE	2.076	40,5	3,9	27,6
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	208	17,7	4,1	20,0
23	NW	3.622	47,2	5,1	25,8
34	NW	2.118	42,7	4,7	24,7
48	NW	447	16,1	3,1	29,6
54	NW	849	10,7	10,0	49,3
58	NW	1.370	20,5	8,4	24,0
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.804	19,8	8,1	102,8
35	S	400	30,2	6,2	6,7
8	SE	371	26,3	--	6,5
10	SE	57	3,4	4,1	15,3
11	SE	148	20,0	--	10,9
12	SE	127	16,7	3,5	10,4
13	SE	371	20,4	11,5	5,7

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	37	15,0	--	1,9
36	SE	392	28,3	6,4	5,2
37	SE	910	25,2	7,3	12,1
38	SE	912	22,8	11,3	9,7
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	912	8,9	10,3	16,0
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	54	2,2	--	64,8
61	SE	144	21,2	--	8,9
62	SE	126	16,6	--	8,7
63	SE	37	--	--	0,0
65	SE	83	4,0	5,5	56,2
66	SE	55	2,5	4,2	22,3
67	SE	94	2,4	5,4	48,0
68	SE	98	3,2	5,3	26,4
69	SE	433	19,9	--	14,1
70	SE	75	15,9	--	2,4
71	SE	82	2,3	4,5	48,8
27	SW	1.375	7,1	4,7	98,7
28	SW	2.214	15,5	8,5	53,0
31	SW	396	29,8	6,7	7,2
32	SW	1.795	19,6	9,6	105,2
22	W	5.758	46,4	14,8	33,6
26	W	1.386	6,8	7,5	108,6
33	W	2.125	40,3	4,1	54,8
47	W	358	18,5	4,6	24,8
55	W	840	8,3	4,8	122,0
56	W	3.952	62,1	14,2	21,0

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/22/23 12:30:44
 Simulated: 05/22/23 12:30:44
 Time: 07:00:00 - 08:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

PE2022-Salida-2

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.144	43,3	18,2	17,8
2	E	4.052	37,1	16,5	29,0
3	E	1.867	17,8	6,7	115,0
4	E	2.235	47,4	6,3	23,9
6	E	2.240	41,7	7,5	19,7
7	E	358	20,1	4,0	26,1
9	E	1.889	39,9	8,2	23,7
20	E	508	34,3	10,1	16,9
24	E	1.614	39,2	3,6	45,8
16	N	233	20,4	2,9	8,3
17	N	237	22,9	--	11,2
46	N	568	8,8	6,0	73,0
49	N	617	32,1	10,0	12,9
50	N	615	40,4	6,4	8,8
53	N	784	3,1	4,5	139,6
64	N	227	14,6	2,8	21,5
5	NE	1.828	69,9	6,7	8,7
18	NE	236	23,1	1,9	9,2
19	NE	2.125	36,8	9,3	32,0
51	NE	613	40,2	3,8	20,1
52	NE	2.190	41,0	4,0	27,8
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	226	17,4	--	6,7
23	NW	3.587	47,5	4,9	25,6
34	NW	2.101	43,1	5,4	26,3
48	NW	458	4,0	4,7	123,8
54	NW	738	2,9	3,7	146,2
58	NW	1.402	5,7	6,7	106,3
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.759	20,5	9,4	95,9
35	S	388	28,2	5,7	7,6
8	SE	361	26,1	3,7	10,0
10	SE	65	6,0	5,4	11,0
11	SE	160	19,4	--	9,7
12	SE	110	20,0	--	2,2
13	SE	362	24,6	8,6	5,9

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	30	22,5	--	4,1
36	SE	386	28,6	6,1	5,9
37	SE	898	22,6	10,4	15,2
38	SE	893	19,0	11,5	10,1
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	889	8,2	11,0	17,5
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	64	1,3	--	64,5
61	SE	161	15,0	--	3,5
62	SE	110	21,7	--	5,2
63	SE	31	35,0	--	1,1
65	SE	99	2,9	4,7	59,8
66	SE	44	4,0	5,1	22,3
67	SE	85	2,4	4,8	48,0
68	SE	102	3,6	5,1	34,1
69	SE	431	17,3	4,5	19,7
70	SE	72	30,0	--	1,8
71	SE	76	1,3	3,2	43,6
27	SW	1.438	8,7	8,4	93,0
28	SW	2.158	17,1	9,4	48,6
31	SW	396	28,1	6,3	7,8
32	SW	1.772	19,0	9,9	102,2
22	W	5.704	46,1	15,2	32,4
26	W	1.459	7,4	8,3	109,3
33	W	2.099	39,4	4,0	48,9
47	W	373	3,9	5,1	106,2
55	W	703	8,1	4,0	102,5
56	W	3.955	62,3	14,3	20,9

Project: TransModeler Mercamadrid Actual
 Scenario: Scenario
 Run(s): 05/22/23 13:05:49
 Simulated: 05/22/23 13:05:49
 Time: 07:00:00 - 08:00:00
 Interval: Summary
 Selection: --

Segment Statistics

PE2022-Salida-3

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
1	E	2.159	42,3	19,4	17,3
2	E	4.036	37,6	17,3	28,1
3	E	1.907	17,0	7,0	116,2
4	E	2.227	47,5	5,9	25,2
6	E	2.232	42,2	6,9	18,9
7	E	357	21,6	5,0	19,1
9	E	1.871	41,8	5,5	21,3
20	E	510	36,1	8,5	17,0
24	E	1.584	38,6	3,6	47,0
16	N	225	20,7	3,4	3,6
17	N	224	23,4	--	1,4
46	N	557	10,9	6,2	58,9
49	N	542	32,1	10,0	10,7
50	N	545	41,2	6,3	8,7
53	N	794	4,6	7,5	100,8
64	N	223	14,4	--	12,1
5	NE	1.853	69,9	6,7	9,1
18	NE	223	23,2	2,9	13,6
19	NE	2.095	38,5	7,8	29,5
51	NE	532	39,0	5,2	18,3
52	NE	2.109	40,7	4,2	27,5
14	NW	0	--	--	0,0
15	NW	226	17,1	5,9	15,4
23	NW	3.553	47,0	4,8	25,8
34	NW	2.096	42,8	5,7	27,2
48	NW	420	7,1	7,8	67,9
54	NW	809	3,5	4,6	128,5
58	NW	1.339	7,7	9,4	66,3
59	NW	0	--	--	0,0
63	NW	0	--	--	0,0
30	S	1.772	16,5	5,0	116,1
35	S	386	29,0	6,6	5,0
8	SE	358	29,1	--	3,4
10	SE	61	4,8	4,8	8,6
11	SE	161	19,0	--	8,2
12	SE	109	21,7	--	6,6
13	SE	360	21,2	7,9	6,9

[UNNAMED STREET]

Segment ID	Direction	Flow	Average Speed (mph)	Std Dev Speed (mph)	Average Density (pc/mi/ln)
14	SE	26	30,0	--	1,9
36	SE	392	28,3	7,0	4,5
37	SE	909	26,6	6,2	13,4
38	SE	912	26,0	5,8	9,2
46	SE	0	--	--	0,0
57	SE	928	8,0	9,8	12,6
59	SE	0	--	--	0,0
60	SE	58	1,2	--	70,8
61	SE	165	17,5	--	7,1
62	SE	109	14,2	--	5,2
63	SE	27	30,0	--	1,1
65	SE	94	2,8	4,5	47,0
66	SE	48	3,3	--	23,2
67	SE	92	2,4	4,1	49,0
68	SE	99	3,5	5,3	36,1
69	SE	460	19,1	4,4	17,8
70	SE	63	16,4	3,6	5,5
71	SE	94	0,9	2,6	50,4
27	SW	1.426	7,2	5,6	109,2
28	SW	2.161	14,4	8,2	56,4
31	SW	389	28,2	6,3	8,2
32	SW	1.737	16,3	4,8	120,5
22	W	5.623	45,4	15,3	33,0
26	W	1.483	6,0	5,8	127,3
33	W	2.101	39,1	4,0	55,9
47	W	359	5,4	7,9	63,2
55	W	752	6,8	3,9	124,8
56	W	3.953	61,1	14,9	21,4