

| | | | | | |
|-------------------------------------|--------|------------|---------|----------|----------|
| Vía: | N-260 | PK: 153,48 | | | |
| Calzada: | 1 | | | | |
| Población: | GIRONA | | | | |
| Días Aforados: | 81 | | | | |
| | | | Hora 30 | Hora 100 | Hora 500 |
| Intensidad Horaria Total (veh/hora) | | | 166 | 133 | 79 |
| Porcentaje de Pesados (%) | | | 1,4 | 7,8 | 15,9 |

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DÍA)

| TIPO | TOTAL | MERCANCÍAS PELIGROSAS | VEH. EXTRANJEROS |
|--------------------------------|-------|-----------------------|------------------|
| 1. MOTOS | 14 | 0 | 12 |
| 2. COCHES | 488 | 0 | 74 |
| 3. COCHES CON CARAVANA | 16 | 0 | 11 |
| 4. CAMIONETAS | 59 | 3 | 10 |
| 5. TRACTORES AGRICOLAS | 0 | 0 | 0 |
| VEHICULOS LIGEROS (1+2+3+4+5) | 577 | 3 | 107 |
| 6. CAMIONES SIN REMOLQUE | 52 | 0 | 4 |
| 7. CAMIONES ARTICULADOS | 13 | 1 | 5 |
| 8. TRENES DE CARRETERA | 0 | 0 | 0 |
| 9. VEHICULOS ESPECIALES | 1 | 0 | 0 |
| 10. AUTOBUSES | 16 | 0 | 6 |
| VEHICULOS PESADOS (6+7+8+9+10) | 82 | 1 | 15 |
| TOTAL | 659 | 4 | 122 |

COEFICIENTES

| Mes | L | | | K | | | N | | | S | | |
|------------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|-------|
| | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total | Ligeros | Pesados | Total |
| ENERO | 0,99 | 1,09 | 1,00 | 2,43 | 1,97 | 2,37 | 1,02 | 1,00 | 1,02 | 1,08 | 0,80 | 1,04 |
| FEBRERO | 1,07 | 1,19 | 1,09 | 2,39 | 2,22 | 2,37 | 1,04 | 1,01 | 1,04 | 1,41 | 0,98 | 1,35 |
| MARZO | 1,10 | 0,96 | 1,07 | 2,51 | 2,18 | 2,45 | 1,04 | 1,00 | 1,04 | 1,00 | 0,81 | 0,96 |
| ABRIL | 2,39 | 1,22 | 2,08 | 2,25 | 2,40 | 2,28 | 1,01 | 1,00 | 1,01 | 1,21 | 0,76 | 1,08 |
| MAYO | 1,00 | 1,01 | 1,00 | 2,20 | 2,31 | 2,22 | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 1,02 | 0,80 | 0,99 |
| JUNIO | 0,85 | 1,11 | 0,89 | 2,23 | 2,34 | 2,24 | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 1,11 | 0,85 | 1,08 |
| JULIO | 0,86 | 0,92 | 0,86 | 2,16 | 2,03 | 2,14 | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 1,03 | 0,80 | 1,00 |
| AGOSTO | 0,50 | 0,77 | 0,53 | 1,95 | 2,29 | 1,98 | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 1,04 | 0,90 | 1,03 |
| SEPTIEMBRE | 0,92 | 0,76 | 0,89 | 2,09 | 2,30 | 2,12 | 1,01 | 1,02 | 1,01 | 1,06 | 0,85 | 1,02 |
| OCTUBRE | 1,57 | 1,07 | 1,46 | 2,05 | 2,30 | 2,08 | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 1,41 | 0,80 | 1,28 |
| NOVIEMBRE | 1,00 | 0,98 | 0,99 | 2,26 | 2,25 | 2,26 | 1,01 | 1,00 | 1,01 | 1,01 | 0,82 | 0,98 |
| DICIEMBRE | 1,46 | 1,12 | 1,40 | 2,39 | 2,36 | 2,39 | 1,01 | 1,00 | 1,01 | 1,39 | 0,91 | 1,30 |
| TOTAL | 1,14 | 1,02 | 1,11 | 2,24 | 2,25 | 2,24 | 1,02 | 1,01 | 1,02 | 1,11 | 0,85 | 1,06 |

| CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA | UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60' |
|--|--|
| VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 87,21 Km / h | |
| INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 209 VEH / HORA | PESADOS: 2.39% VLig = 73,63 KM / H (1) |
| INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 2) 144 | 3.47% 60,07 |
| INTENSIDAD MÁX. TEÓRICA CALZADA 253 (2) | |
| INTENSIDAD MÁX. TEÓRICA CARRIL 174 (2) | |
| (EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES) | |
| (1) Cuando las horas de alteración de tráfico son debidas a la congestión la intensidad máxima teórica coincide con la capacidad | |
| (2) Para obtener la Int. Teórica Máxima (sobre Int. de 15') se ha hecho una correlación en todas las estaciones permanentes estudiando el comportamiento de las intensidades con las dos unidades de toma de datos (15' y 60 ') aplicando los datos resultantes a las intensidades obtenidas con los aforos de 60' | |