ANEJO Nº 6.
PLANEAMIENTO Y TRÁFICO

ÍNDICE

6. ANEJO Nº 6. PLANEAMIENTO Y TRÁFICO 3

6.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 3

6.1.1. INTRODUCCIÓN 3

6.1.2. PLANES URBANÍSTICOS DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID 3

6.1.2.1. Ayuntamiento de Madrid 3

6.1.2.1.1. Plan General de Ordenación Urbana (1997) 3

6.1.2.1.2. Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (en tramitación) 5

6.1.3. INCIDENCIA DE LA SOLUCIÓN A ADOPTAR EN EL PROYECTO EN EL PLANEAMIENTO 8

6.1.3.1. Término Municipal de Madrid 8

6.2. TRÁFICO 9

6.2.1. INTRODUCCIÓN 9

6.2.1.1. Descripción del software de modelización AIMSUN 9

6.2.1.2. Antecedentes 10

6.2.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL ENLACE 10

6.2.2.1. Oferta 10

6.2.2.2. Demanda 12

6.2.2.2.1. Mapa de Tráfico de 2013 12

6.2.2.2.2. Aforos de la DGT 18

6.2.2.2.3. Estudio de tráfico en los accesos al Aeropuerto de Madrid-Barajas realizado en 2012 18

6.2.2.2.4. Proyecto de trazado Autovía del Nordeste A-2 2006 20

6.2.2.2.5. Campaña de campo en las inmediaciones del Nudo de Eisenhower 21

6.2.2.2.6. Estimación de matrices para el año base 30

6.2.3. ESCENARIOS FUTUROS 31

6.2.3.1. Oferta 31

6.2.3.2. Demanda. Prognosis de Tráfico 34

6.2.3.3. Intensidades y Estimación de IMDs 34

6.2.3.4. Categoría de tráfico pesado para dimensionamiento del firme 35

6.2.4. RESUMEN DE RESULTADOS 40

6.2.4.1. Niveles de servicio 40

6.2.4.2. Situación actual 42

6.2.4.2.1. Hora punta de la mañana 7 am 42

6.2.4.2.2. Hora punta de la tarde 2 pm 53

6.2.4.3. Situación futura 64

6.2.4.3.1. Hora punta de la mañana 7am 64

6.2.4.3.2. Hora punta de la tarde 2 pm 86

6.2.4.4. Conclusiones 108

6.2.5. PROPUESTAS DE MEJORA 109

6.2.5.1. Sin ampliación del cuarto carril en la A-2 109

6.2.5.2. Mejora del estrangulamiento en la carretera M-14 112

6.2.5.3. Ampliación a 3 carriles vía de servicio PP.KK 12 sentido Madrid 114

6.2.5.4. Mejora de ramal de entrada en glorieta de la salida 15 116

6.2.6. COMPROBACIONES ADICIONALES 118

6.2.6.1. Capacidad de las glorietas en la Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas 118

6.2.6.2. Funcionamiento de la parada de autobús en la salida 12 119

6.2.6.2.1. Situación actual 120

6.2.6.2.2. Situación futura 121

6.2.6.2.3. Conclusión funcionamiento parada de autobús en la salida 12 125

6.2.6.3. Afección en la línea de autobús 114 126

6.2.6.4. Afección en calle Obenque y calle Picos de Osuna 127

APÉNDICE 1. PLANOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 128

APÉNDICE 2. NORMATIVA EN VIGOR SEGUIDA 129

APÉNDICE 3. DATOS DE ESTACIONES DE AFORO. MINISTERIO DE FOMENTO 2013 131

APÉNDICE 4. DATOS DE LA DGT 144

APÉNDICE 5. MATRICES ORIGEN/DESTINO 177

APÉNDICE 6. NIVELES DE SERVICIO POR TIPO DE VIA 186

APÉNDICE 7. RESULTADOS DEL SOFTWARE 188

6. ANEJO Nº 6. PLANEAMIENTO Y TRÁFICO

6.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

6.1.1. INTRODUCCIÓN

El trazado de la autovía del Noreste (A-2), en el tramo objeto del presente Proyecto de Trazado y Construcción, discurre por el Término Municipal de Madrid. En este apartado de Planeamiento Urbanístico se procede al análisis de la información relativa al planeamiento urbanístico de la zona afectada por la actuación y a su confrontación con el trazado diseñado para la misma.

Se describe el instrumento de planeamiento urbanístico vigente para el municipio de Madrid (Plan General de Ordenación Urbana de Madrid-1997) así como la clasificación y categorización del suelo que se contempla en el mismo, y se tiene en consideración aquellas previstas en las figura de planeamiento futura (Documento de Avance de la Revisión del Plan General-noviembre de 2013), que se están tramitando en la actualidad. Se explicitará igualmente el estado de tramitación en que se encuentra la Revisión del Plan General.

Dicha información, junto con el trazado proyectado, se representa en planos a escala 1:1.000 que se pueden consultar en el Apéndice 1 de este apartado. Asimismo, en dichos planos se refleja la incidencia e interrelación del trazado de la solución adoptada en el proyecto sobre el planeamiento existente y propuesto por el Ayuntamiento de Madrid.

Para la recopilación de la información urbanística necesaria de los municipios afectados se ha procedido a efectuar consultas al Ayuntamiento de Madrid, como queda reflejado en el correspondiente apartado de Organismos Afectados del presente documento.

6.1.2. PLANES URBANÍSTICOS DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

La figura de planeamiento actualmente vigente en el municipio de Madrid se encuentra en proceso de revisión. En el cuadro siguiente se muestran los instrumentos de planeamiento, vigente y en tramitación, así como el estado de tramitación de este último, tomando como referencia el último hito o fase producido:

TÉRMINO MUNICIPAL (T.M.)	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE		PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN TRAMITACIÓN	
	TIPO (*)	FECHA	TIPO (*)	FECHA
MADRID	P.G.O.U	17/04/1997 (Publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid 19/04/1997)	P.G.O.U.	Documento de Avance de la Revisión del Plan General – Sometido a Información Pública (21/11/2013-28/02/2014)

(*) P.G.O.U.: Plan General de Ordenación Urbana

6.1.2.1. Ayuntamiento de Madrid

6.1.2.1.1. Plan General de Ordenación Urbana (1997)

El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (en adelante, PGOUM) fue aprobado en abril de 1997 por el Ayuntamiento de Madrid y publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM) el 19 de abril de ese año.

La relación de los distintos tipos de suelos en que el Plan General divide el territorio municipal y su descripción conforme al Título 3 "Régimen urbanístico del suelo" del PGOUM se describen a continuación:

- Suelo urbano: "Tendrán la consideración de suelo urbano aquellos terrenos que cuenten con los servicios de acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica, con características adecuadas para servir a la edificación que sobre ellos exista o se haya de construir, o aquellos que tengan su ordenación consolidada al menos dos terceras partes de los espacios aptos para ello según las determinaciones del Plan General."

  Asimismo, se refiere a "Aquellos terrenos que lleguen a disponer en ejecución del Plan General, de los servicios de urbanización a que se refiere el apartado anterior."

  Se distinguen las siguientes categorías:

  - Suelo urbano común
  - Áreas de planeamiento incorporado: "En este tipo de áreas, el Plan General asume genéricamente las determinaciones del planeamiento y su gestión inmediatamente antecedente, en algunos casos con alteraciones parciales a las mismas."
  - Áreas de planeamiento específico: "En este tipo de áreas, el Plan General establece una ordenación específica y pormenorizada , que se diferencia del suelo urbano común en poder constituir unidades de gestión independientes, por establecer un régimen específico de protección de la edificación o por reunir unas condiciones urbanísticas que justifican su tratamiento individualizado."
  - Áreas de planeamiento remitido: "En este tipo de áreas, el Plan General no define la ordenación pormenorizada del suelo, sino que remite su resolución a la redacción posterior de un planeamiento de desarrollo que particularice los objetivos que el Plan General le fija."

- Suelo urbanizable: "Constituyen el suelo urbanizable aquellas áreas del territorio que el Plan General considera adecuadas para ser urbanizadas".

  Esta clase de suelo se divide en las categorías siguientes:

  - Suelo urbanizable programado incorporado: "Constituyen el suelo urbanizable programado incorporado aquellos ámbitos de suelo del Plan General de 1985 o de sus modificaciones puntuales, con planeamiento parcial aprobado o en tramitación, que es asumido por el presente Plan General incorporándole a esta categoría de suelo."

  - Suelo urbanizable programado: "Constituyen el suelo urbanizable programado aquellas áreas del territorio que se consideran aptas para ser urbanizadas en el plazo temporal previsto en el programa de actuación, de acuerdo con las etapas cuatrienales en que éste se divide."

  - Suelo urbanizable no programado: "Constituyen el suelo urbanizable no programado aquellas áreas del territorio que, siendo aptas para ser urbanizadas, sólo podrán incorporarse al proceso urbanizador mediante la aprobación de los correspondientes Programas de Actuación Urbanística."

- Suelo no urbanizable: "Constituyen el suelo no urbanizable:

  a) Los terrenos que, de acuerdo con el modelo territorial elegido, deben ser preservados de los procesos de urbanización.

  b) Los terrenos en los que por concurrir valores naturales intrínsecos de gran relieve, desaconsejan su sometimiento al proceso de desarrollo urbanístico, quedando sometidos a un régimen específico de protección, de acuerdo con lo establecido en la legislación autonómica."

  En los terrenos que constituyen el suelo no urbanizable se distinguen dos categorías:

  - Suelo no urbanizable común, NUC176.
  - Suelo no urbanizable especialmente protegido cuyo código será NUP. Comprende, a su vez, los siguientes tipos:
    i) Suelo no urbanizable de protección especial NUP.1
    ii) Suelo no urbanizable de protección ecológica NUP.2
    iii) Suelo no urbanizable de protección forestal NUP.3
    iv) Suelo no urbanizable de protección de cauces y riberas NUP.4
    v) Suelo no urbanizable de protección de vías pecuarias NUP.5

El PGOUM también refleja los sistemas generales y dotacionales en su capítulo 3.5. "Régimen de los sistemas generales y las dotaciones locales".

- Sistemas generales: Son los terrenos dotacionales que, como elementos fundamentales de la ordenación urbanística del término municipal, integran la estructura general y orgánica del territorio.

  Los sistemas generales son:

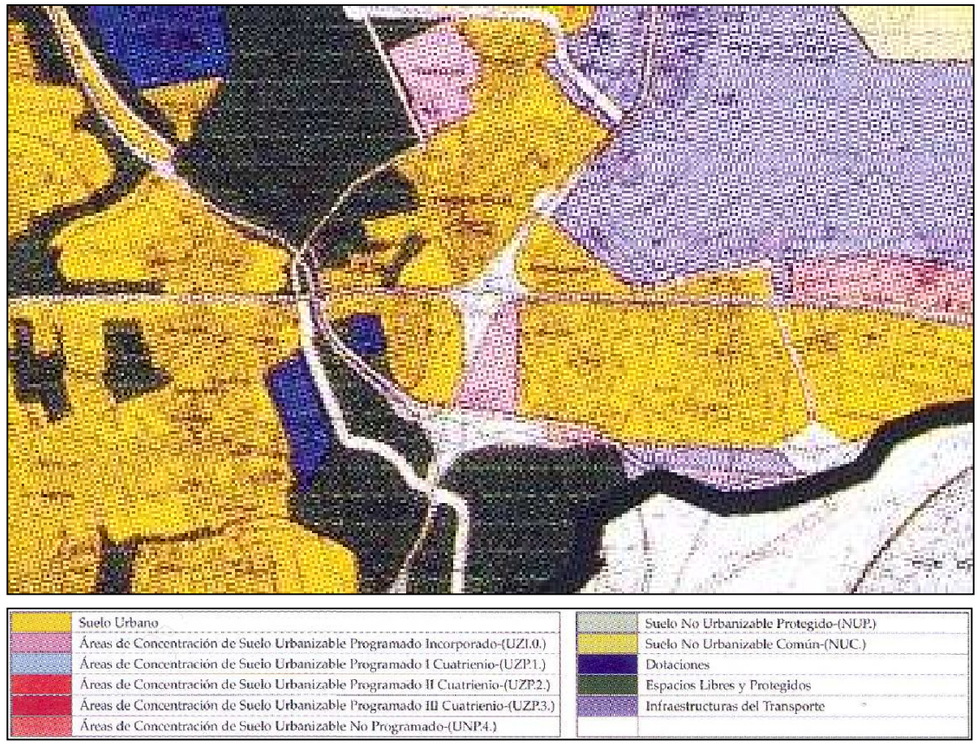
  - Zonas verdes (v)
  - Deportivo (D)
  - Equipamientos (E)
  - Servicios Públicos (S)
  - Servicios de la Administración Pública (A)
  - Servicios Infraestructurales (I)
  - Servicios de Transporte (T)
  - Vía Pública (C)

- Las dotaciones locales son los terrenos dotacionales que no forman parte de la estructura general y orgánica del territorio. Los códigos de cada clase de dotación local, son los siguientes:

  - Equipamiento (E)
  - Deportivo (D)
  - Servicios públicos (S)
  - Servicios de la Administración Pública (A)
  - Zonas verdes (V)
  - Servicios infraestructurales (I)
  - Vía pública (C)
  - Transportes (T)

En las figuras siguientes, extraídas del PGOUM, se observa el T.M. de Madrid y el área afectada por la actuación, con su clasificación y calificación correspondientes.

Estructura territorial del T.M. de Madrid. Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Madrid-1997.



Estructura territorial del T.M. de Madrid. Detalle del ámbito de la actuación, en el entorno del Nudo de Eisenhower (Autovía A-2). Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Madrid-1997.

6.1.2.1.2. Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (en tramitación)

La Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid establece las siguientes fases obligatorias para la redacción de los planes generales y que culminan con su aprobación definitiva.

1ª fase: avance

Primer documento en la Revisión del Plan General. Parte de las necesidades y problemas detectados por el diagnóstico, formula criterios y objetivos generales del Plan. Tras la aprobación por la Junta de Gobierno se somete a los siguientes trámites preceptivos:

1. Información pública por un período mínimo de treinta días.
2. Informe previo de análisis ambiental e impacto territorial, que deben emitirse por los órganos competentes de la Comunidad de Madrid.
3. Aprobación por el Pleno del Ayuntamiento.

2ª fase: aprobación inicial

Documento complejo que recoge las propuestas del Plan General en materia de estructura del territorio, ordenación urbanística, normativa, Estudio de Viabilidad y Sostenibilidad Económica, Informe de Sostenibilidad Ambiental y Catálogo de Edificios y Espacios protegidos. Tras su aprobación por la Junta de Gobierno se somete a los siguientes trámites simultáneos:

1. Información pública por un período mínimo de 1 mes.
2. Solicitud informes sectoriales y preceptivos.

3ª fase: aprobación provisional

A la vista del resultado de los trámites anteriores, la Revisión del Plan General culmina con la aprobación provisional mediante acuerdo del Pleno del Ayuntamiento.

4ª fase: aprobación definitiva

El expediente completo se remite a la Consejería competente en materia de ordenación urbanística de la Comunidad de Madrid para su aprobación definitiva, entrando en vigor el mismo día de su publicación.

La Revisión del PGOUM se encuentra en la primera fase del proceso de revisión, correspondiente al documento de Avance. Este documento fue sometido a Información Pública del 23 de noviembre de 2013 al 28 de febrero de 2014.

El Ayuntamiento solicitó al Gobierno regional un análisis vinculante de sostenibilidad ambiental y otro de impacto territorial, además de 54 informes sectoriales a otras Administraciones (desde municipios limítrofes hasta el Ministerio de Fomento o la Confederación Hidrográfica del Tajo).

Hay que mencionar que el Ayuntamiento de Madrid, en el momento de la redacción de este documento, ha renunciado a aprobar en los meses que le quedan de mandato el nuevo Plan General de Ordenación Urbana por falta de tiempo para completar los trámites administrativos, y al considerar que una cuestión clave para el futuro de la ciudad no puede verse sometida a la confrontación electoral que tendrá lugar el 24 de mayo de 2015, fecha en la que se celebran elecciones municipales de acuerdo con lo establecido por la Ley Orgánica del Régimen Electoral General (LOREG). El Gobierno Municipal vigente estima que habría tiempo para concluir el documento de la aprobación inicial, pero ha decidido dejarlo para que sea el próximo Gobierno municipal quien decida si continúa adelante con este proceso, introduce cambios o lo deja de lado.

Aun así, para la redacción de este documento se han tomado en consideración aquellos aspectos de clasificación y calificación o categorización urbanística que señala el documento de Avance del PGOUM en el ámbito de la actuación proyectada.

De este modo, cabe señalar aquí la clasificación y categorización del suelo que el documento de Avance incorpora:

Se han introducido en el modelo de ordenación las siguientes alteraciones:

a) A la clase de suelo urbano se han incorporado todos los terrenos del término municipal que, como consecuencia de sus respectivos procesos de urbanización en ejecución de los planeamientos urbanísticos aprobados, reúnen los requisitos necesarios, según el artículo 14 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM), para poder adquirir esta condición de suelo urbano.
b) En la clase de suelo urbanizable se han mantenido los terrenos así clasificados por el Plan General de 1997 que no han culminado en su desarrollo las actuaciones necesarias para transformarse en suelos urbanos, incluyéndose los suelos clasificados como urbanizables por el expediente de Revisión Parcial del Plan General de 1985 y Modificación del Plan General de 1997. El Avance de la Revisión del Plan General, al abandonar el criterio asumido por el Plan General anterior de avanzar en una línea de planeamiento al límite de su capacidad, ha decidido no clasificar como suelos urbanizables sectorizados nuevos terrenos que podrían incluirse en esta clase de suelo.
c) La clase de suelo no urbanizable de protección ha sido objeto de una reordenación sustancial en la medida en que se ha sustituido el régimen del Plan General de 1997, nacido al amparo de lo establecido por la Ley 6/1998, de 13 de abril, de Régimen de Suelo y Valoraciones para esta clase de suelo, por un nuevo régimen de ordenación, derivado de lo establecido por la LSCM en su artículo 16, que va a permitir la diferenciación de nuevas categorías en esta clase de suelo y, en alguna de ellas, la implantación de nuevos usos.

Sobre la base de estos presupuestos, el Plano 05 de Clasificación y Categorización del suelo del Avance adscribe la totalidad de los terrenos del término municipal, incluidos los espacios calificados como elementos de las redes públicas de espacios libres, infraestructuras, equipamientos y servicios públicos, a alguna de las siguientes clases y categorías de suelo:

1. Suelo urbano en el que se distinguen las siguientes categorías:
   a) Suelo urbano consolidado:
      - Suelo urbano común.
      - Suelo urbano pendiente de obras accesorias (UA).

   b) Suelo urbano no consolidado:
      - Suelo Urbano pendiente de transformación mediante Actuación de Dotación (UD).
      - Suelo Urbano pendiente de transformación mediante Actuación de Reforma o renovación Urbana Integral Incorporada (UI).
      - Suelo urbano pendiente de trasformación mediante una Actuación de Renovación o Reforma Urbana Nueva (UN).

2. Suelo urbanizable, en el que se diferencian las categorías siguientes:
   - Suelo urbanizable sectorizado pendiente de transformación mediante actuación de nueva urbanización Incorporada (ZI).
   - Suelo urbanizable no sectorizado

3. Suelo no urbanizable de protección en el que distinguen las siguientes categorías:
   - Suelo no urbanizable de especial protección.
   - Suelo no urbanizable protegido por el planeamiento urbanístico.
   - Suelo no urbanizable por la necesidad de dotar de especial protección algunas infraestructuras (carreteras o Aeropuertos) o terrenos sometidos a servidumbres públicas que resultan incompatibles con su transformación en suelos urbanos.

La regulación que el Avance propone respecto a las redes públicas también altera la ordenación urbanística prevista por el Plan General de 1997.

Con el fin de adaptar el régimen a los requerimientos establecidos por el art. 36 de la LSCM, recoge una nueva clasificación que distingue:

1. Espacio protegido regional
2. Red de zonas verdes y espacios libres

   –Parque urbano

   –Área estancial

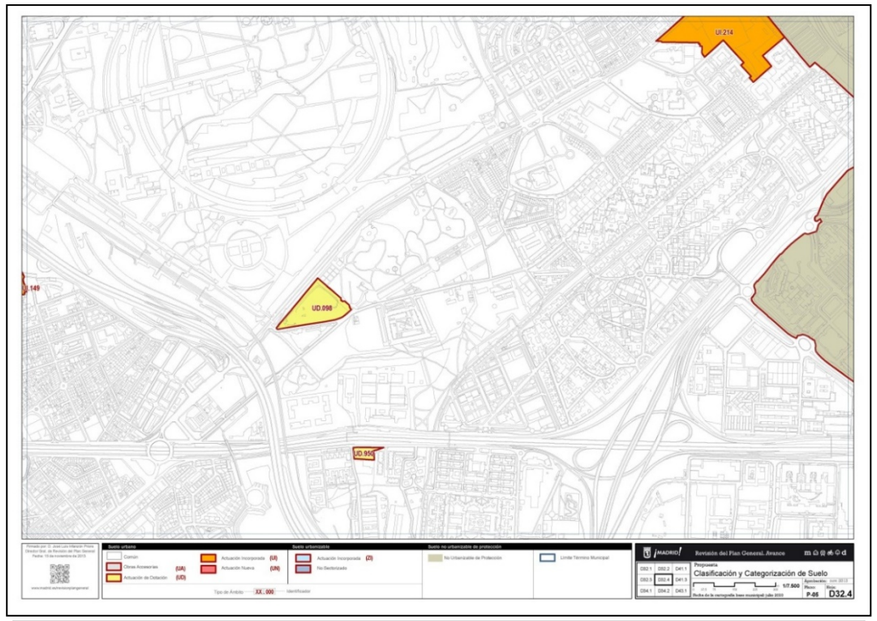
   –Corredor urbano ambiental

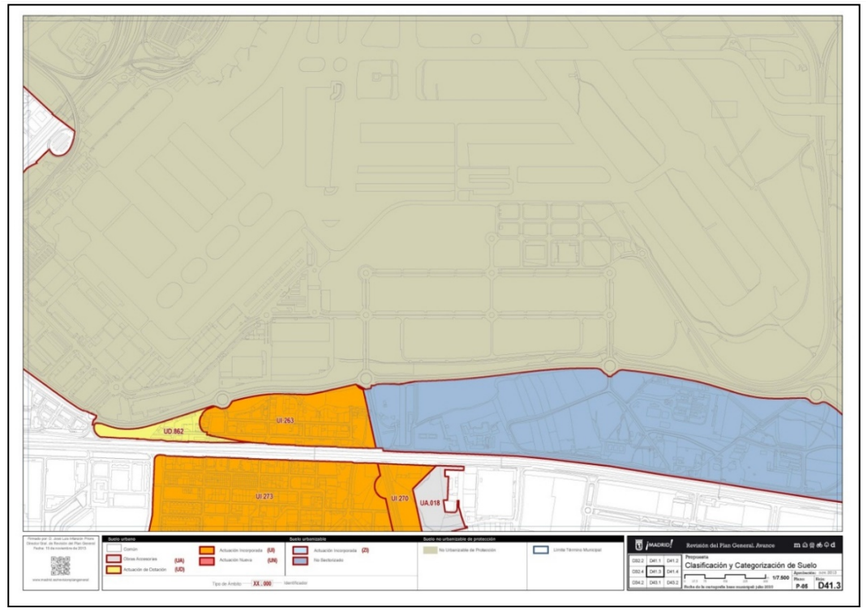
   –Viario
3. Red de equipamientos sociales

   –Equipamiento social
4. Red de infraestructuras y servicios urbanos

   –Infraestructuras y servicios urbanos

En las figuras siguientes, se representa el área afectada por la actuación, con la clasificación y calificación previstas en el documento de Avance del PGOUM:





Planos de clasificación y categorización del suelo en el ámbito de actuación. Fuente: Plano 05 de Clasificación y Categorización del suelo del Avance del PGOUM (noviembre de 2013).

6.1.3. INCIDENCIA DE LA SOLUCIÓN A ADOPTAR EN EL PROYECTO EN EL PLANEAMIENTO

6.1.3.1. Término Municipal de Madrid

La actuación proyectada discurre principalmente por áreas de terreno clasificadas como sistemas generales (viarios y otros), a excepción de los siguientes viales que se describen a continuación:

Norte de la A-2 (calzada izquierda, sentido Madrid):

Entre los PP.KK. 0+160 y 0+675 del eje 1 se produce una afección tangencial muy somera sobre suelo clasificado como urbano.

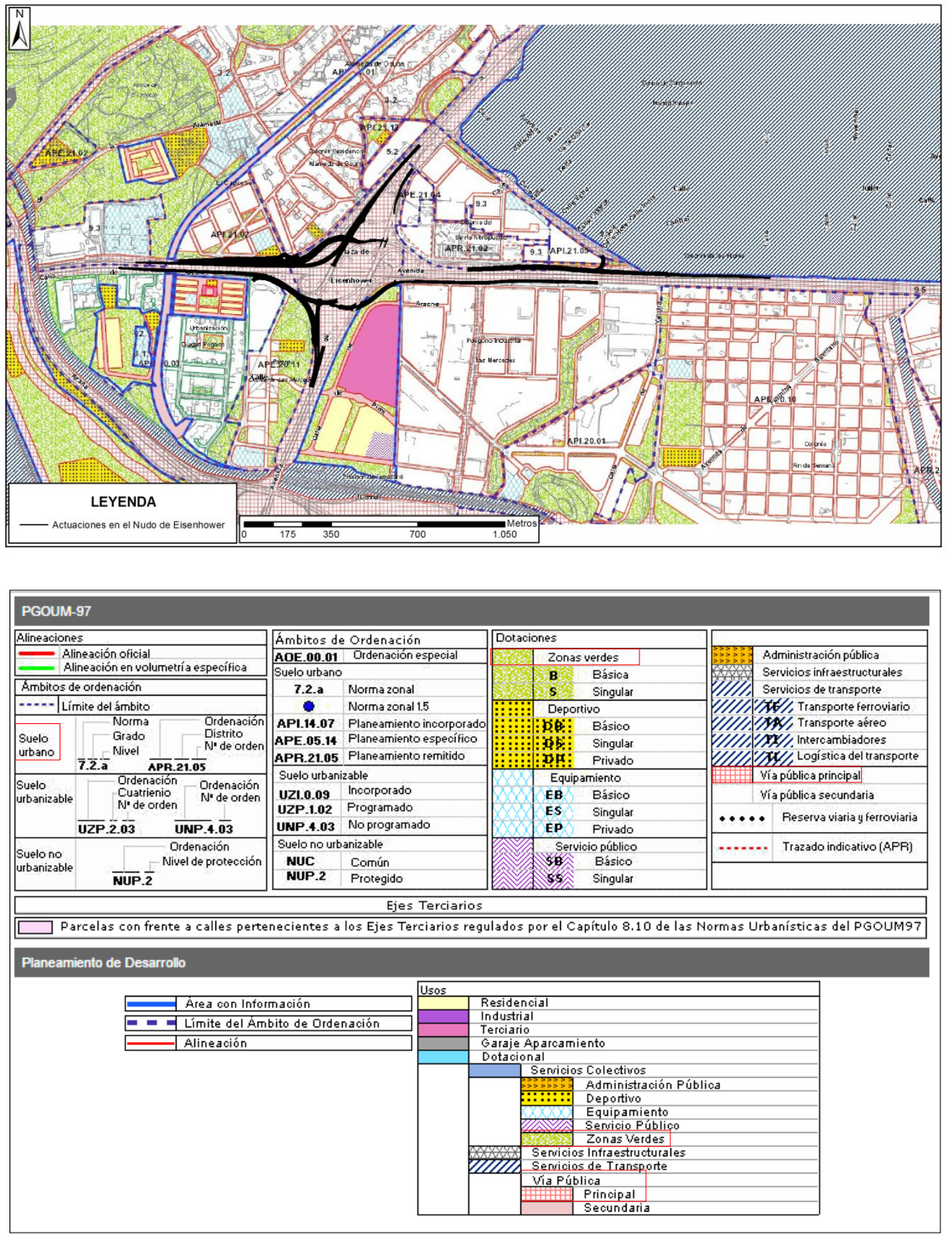
Asimismo, los ramales correspondientes a los ejes 30 a 37 se ubican sobre suelo clasificado como urbano y calificado como zonas verdes según el planeamiento vigente.

Sur de la A-2 (calzada derecha, sentido Barcelona):

El eje 21, al este del Nudo de Eisenhower, presenta una afección tangencial de 120 metros sobre suelo urbanizable, con usos de zona verde. Asimismo, el eje 26, que da continuidad al eje 21 en dirección este, afecta a suelo clasificado como urbano en todo su recorrido de 739 metros, de modo tangencial en la segunda mitad del mismo.

A continuación se expone una imagen del planeamiento existente, extraído del Sistema de Información Geográfica de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid, donde se pueden apreciar las distintas categorías de usos del suelo en el ámbito del proyecto.

Asimismo, en el Apéndice 1 “Planos de Planeamiento Urbanístico” se refleja la incidencia del trazado proyectado sobre la clasificación del suelo vigente en el Planeamiento.



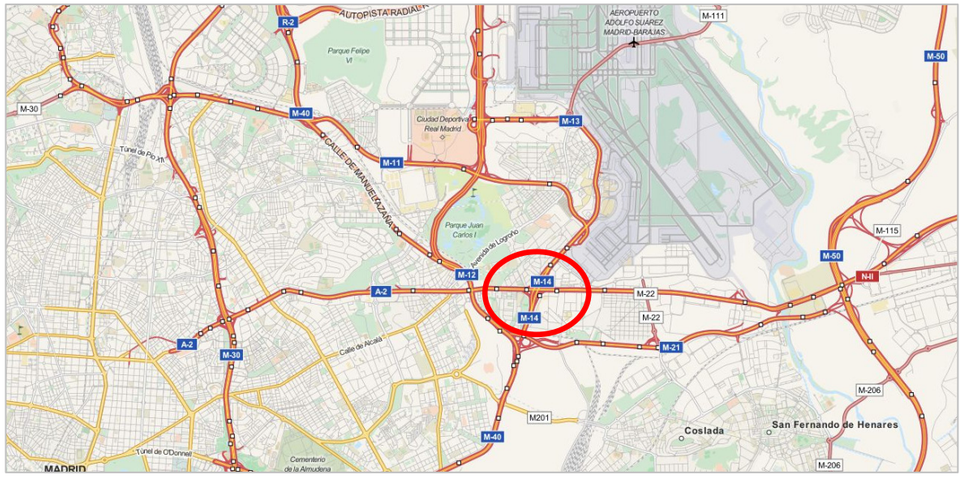
Plano de clasificación y categorización del suelo en el ámbito de actuación. P.G.O.U.M (1997). Fuente: Sistema de Información Geográfica de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid y elaboración propia

6.2. TRÁFICO

6.2.1. INTRODUCCIÓN

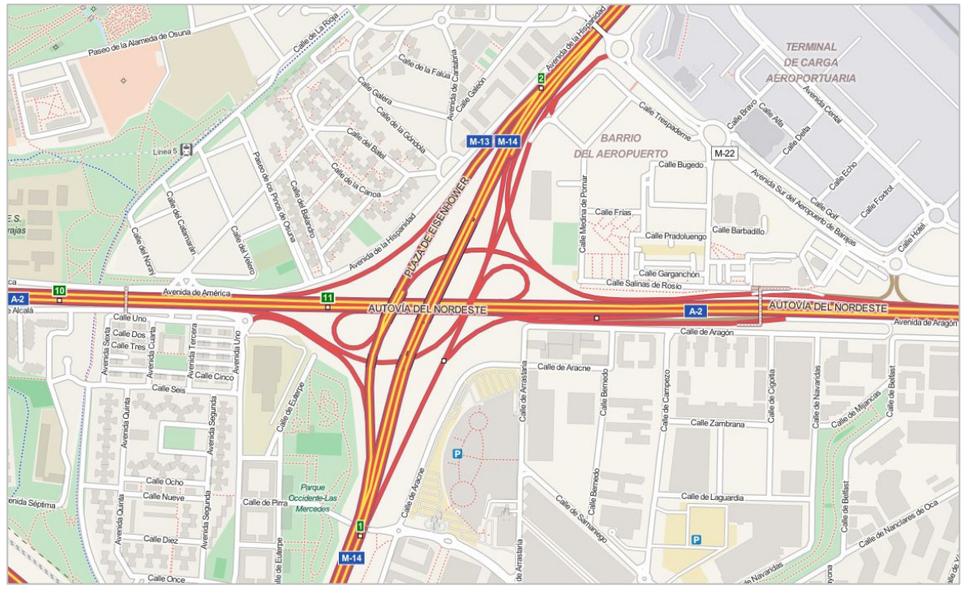
El presente anejo de tráfico tiene como objeto analizar y caracterizar el funcionamiento del tráfico en el Nudo Eisenhower que conecta la Autovía del Nordeste A-2 con la carretera M-14 con una longitud aproximada de 3,5 Km. Se presentan los resultados de tráfico del análisis de la configuración actual del enlace y los correspondientes a las mejoras del funcionamiento dinámico de dicho enlace en los años horizonte 2019 y 2039.

Figura 1. Localización del Nudo Eisenhower



El estudio de tráfico se ha efectuado mediante la modelización de la situación actual y el estudio de la viabilidad de las alternativas de mejora para los escenarios futuros. Por la naturaleza del proyecto se ha llevado a cabo una micro simulación detallada del enlace y de su área de proximidad mediante el software AIMSUN.

Figura 2. Detalle del nudo Eisenhower (p.k 9+000 al 12+500 A-2)



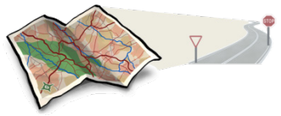
6.2.1.1. Descripción del software de modelización AIMSUN

La micro simulación pretende analizar el comportamiento del viario de estudio mediante la representación explícita e individual de los vehículos en la simulación, contemplándose todos los efectos dinámicos derivados de los mismos (aceleraciones, pendientes, velocidades, etc.).

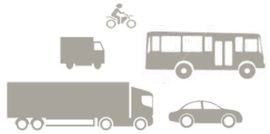
Siendo el objeto de estudio un enlace, la micro simulación es la solución idónea para el análisis del tráfico ya que se representa estos efectos dinámicos mencionados anteriormente.

El software AIMSUN permite el análisis detallado de todos los vehículos del modelo y sus interacciones en cualquier elemento existente en la zona de estudio, así como su influjo en los elementos existentes en el entorno, tales como rotondas, intersecciones semaforizadas, cruces, paradas de autobús, etc.

Para la simulación el software precisa una descripción detallada de los elementos intrínsecos de los flujos vehiculares:



- Definición de los elementos geométricos del viario: trazado detallado del viario, anchura y número de carriles, velocidades máximas de la vía, pendientes, giros permitidos, etc.



- Descripción de la tipología de vehículos existentes en el ámbito: clase de vehículo, dimensiones, aceleraciones máximas, etc.

- Caracterización de los datos de demanda: matriz origen-destino de los flujos vehiculares que representa los viajes entre los centroides que se consideren (puntos de generación – atracción de vehículos).

6.2.1.2. Antecedentes

El tramo de la Autovía del Nordeste (A-2) situado entre el enlace con la calle Arturo Soria y la carretera de circunvalación M-50 presenta problemas de congestión. En concreto, los problemas más graves se producen en las salidas desde la autovía A-2 hacia la carretera M-14 mediante el enlace llamado Nudo de Eisenhower.

Varios estudios de trazado y de construcción han sido redactados hasta el momento por la Dirección General de Carreteras para solventar el problema existente y proporcionar una alternativa para su solución:

- Proyecto de trazado "Autovía del Nordeste, A-2. Tramo: Calle Arturo Soria – Alcalá de Henares. Plataformas reservadas para el transporte público y actuaciones complementarias", que fue aprobado definitivamente el día 11 de julio de 2008.

- Proyecto de construcción "Autovía del Nordeste, A-2. Tramo: Calle Arturo Soria – Alcalá de Henares. Plataformas reservadas para el transporte público y actuaciones complementarias", que no ha llegado a ser aprobado por la decisión de dividir su contenido en tres proyectos independientes, con objeto de flexibilizar la programación de las actuaciones en atención a su prioridad.

Sin embargo, a pesar de que existen antecedentes de estudios que han tratado los problemas del nudo Eisenhower, quedan pendientes unos proyectos específicos para resolver los problemas de explotación que éste presenta.

Con estos antecedentes, la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid propone la redacción de un proyecto de construcción centrado en la reordenación del nudo Eisenhower.

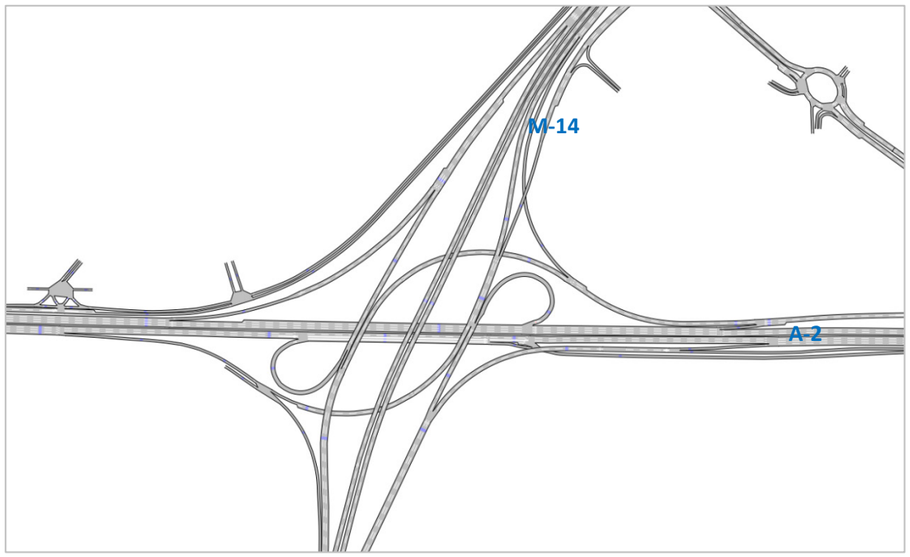
6.2.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL ENLACE

El nudo de estudio se encuentra situado entre los PP.KK. 9+000 al 12+500 de la Autovía del Nordeste A-2 que enlaza con la carretera M-14, ambas con altas intensidades de tráfico. La modelización mediante el software AIMSUN del enlace ha incluido también un área de proximidad para ver la influencia que tiene el enlace en las vías y ramales de su proximidad. En este apartado se muestra la configuración del enlace (oferta de transporte modelizada) y la caracterización de la demanda en función a la información disponible.

6.2.2.1. Oferta

El nudo tiene una configuración anti simétrica con dos enlaces trompetas modificados deprimidos en el cruce con la carretera M-14 y elevada en el cruce con la A-2. La longitud total del nudo es de aproximadamente 3,5 Km.

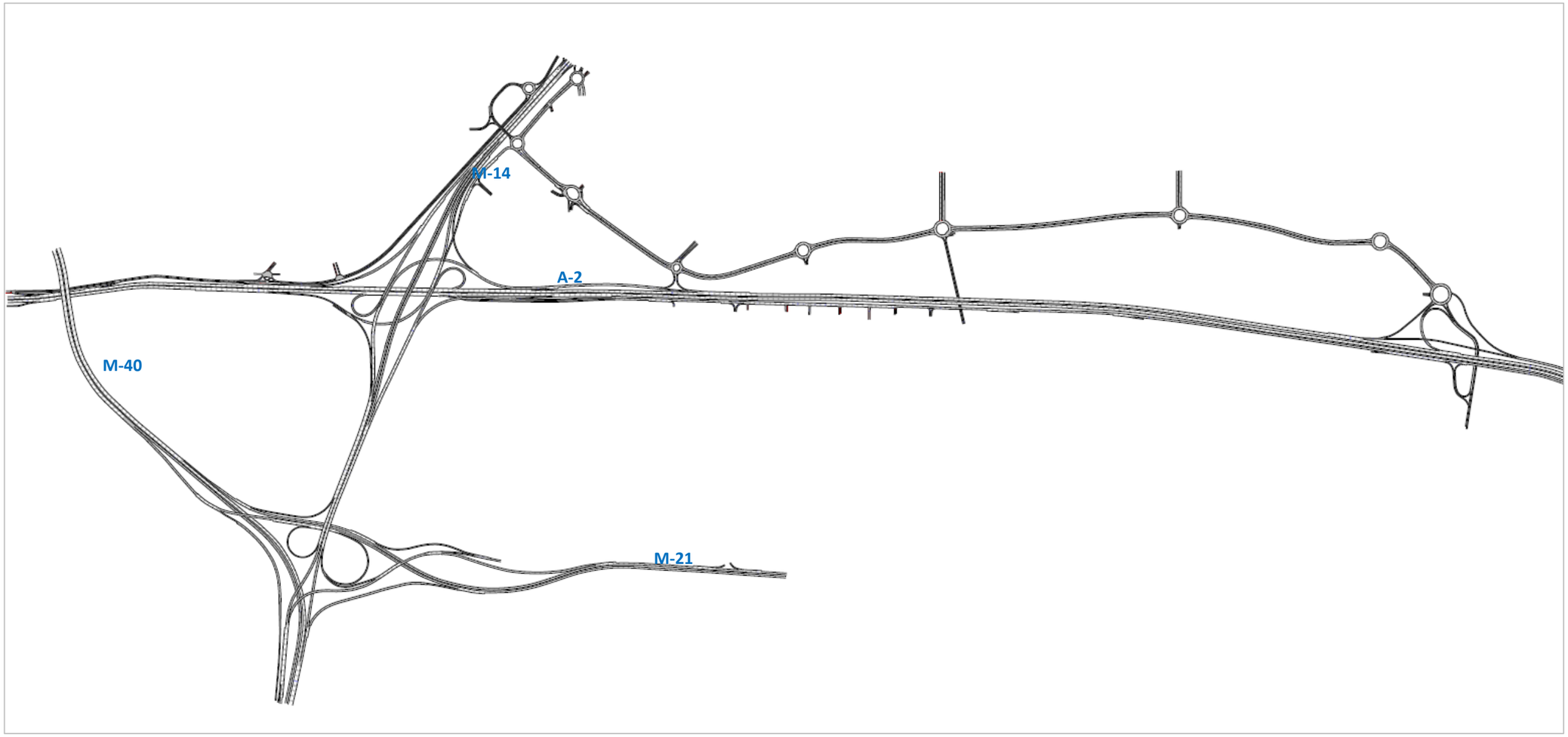
Figura 3. Detalle de la configuración actual del nudo Eisenhower



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Sin embargo, la oferta de transporte modelizada ha abarcado un ámbito de estudio más amplio en el que se ha incluido el enlace consecutivo en el sentido descendente de los PP.KK. en la carretera M-14, así como las glorietas de la vía de servicio de la A-2 en sentido Madrid (PP.KK. descendientes).

Figura 4. Configuración actual de la modelización del nudo Eisenhower



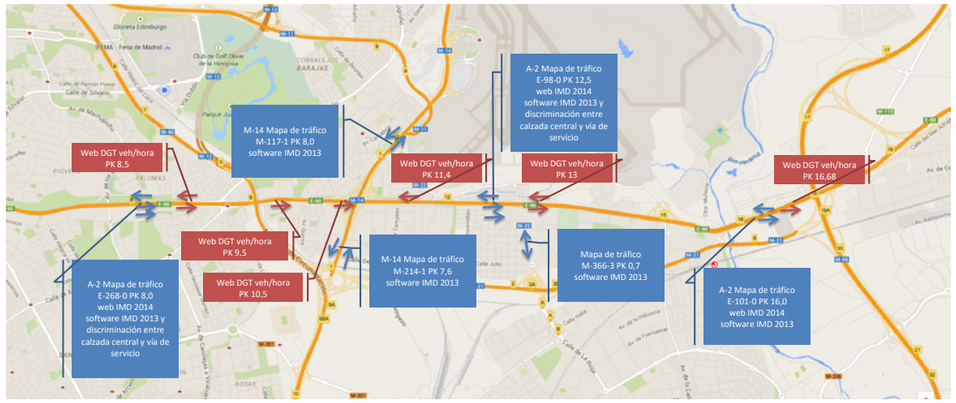
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.2.2. Demanda

La caracterización de la demanda en el ámbito de estudio se ha realizado a partir de la información disponible en el Mapa de Tráfico de 2013.

Igualmente se ha utilizado la información de tráfico de la DGT en los sensores de la zona, como se muestra en la siguiente figura los puntos con información de aforo para la caracterización de la demanda en la situación actual.

Figura 5. Estaciones en la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de información del Mapa de Tráfico y la DGT

Adicionalmente, se dispone de la información del estudio realizado para AENA por INECO "Estudio de tráfico en los accesos al Aeropuerto de Madrid-Barajas" en el año 2012, y por otra, la información disponible del proyecto de trazado "Autovía del Nordeste, A-2 Tramo: Acceso a Madrid. Plataformas reservadas para el transporte público y actuaciones complementarias" en el año 2006.

Puesto que se pretende analizar el tráfico para el día más desfavorable, y cotejando como se verá más adelante con la información disponible de las estaciones del Mapa de Tráfico, se ha concluido que el día punta del año es un viernes del mes de junio.

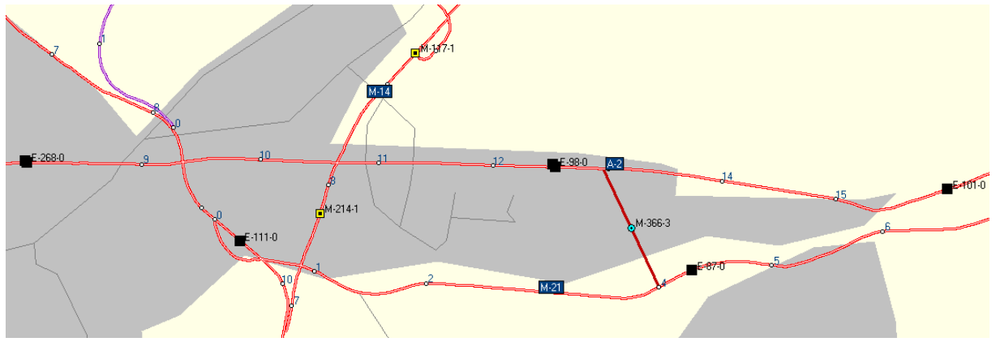
En los siguientes epígrafes se exponen las fuentes de información citadas.

6.2.2.2.1. <u>Mapa de Tráfico de 2013</u>

Se han recopilado las series históricas de los datos disponibles de IMD total y por tipo de vehículo para el Mapa de Tráfico del año 2013 de las 8 estaciones de aforo cercanas al enlace objeto de estudio.

Adicionalmente para las estaciones permanentes se dispone de información referente a la IMD total por mes para el año 2014, discriminando en ligeros y pesados. La IMD estimada para el año 2014 se corresponde con el promedio de los datos mensuales.

Figura 6. Estaciones de aforo Mapa de Tráfico 2013



Fuente: Mapa de Tráfico 2013

Tabla 1. Estaciones de aforo en la zona de estudio

Estación	Carretera	P.K	Tipo de Estación
E-87-0	M-21	4,1	Permanente
E-98-0	A-2	12,5	Permanente
E-101-0	A-2	16	Permanente
E-111-0	M-40	9,5	Permanente
E-268-0	A-2	8	Permanente
M-117-1	M-14	8	Primaria
M-214-1	M-14	7,6	Primaria
M-366-3	M-22	0,7	De cobertura

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

A continuación se muestran los datos disponibles para cada una de las estaciones de aforo mostradas anteriormente.

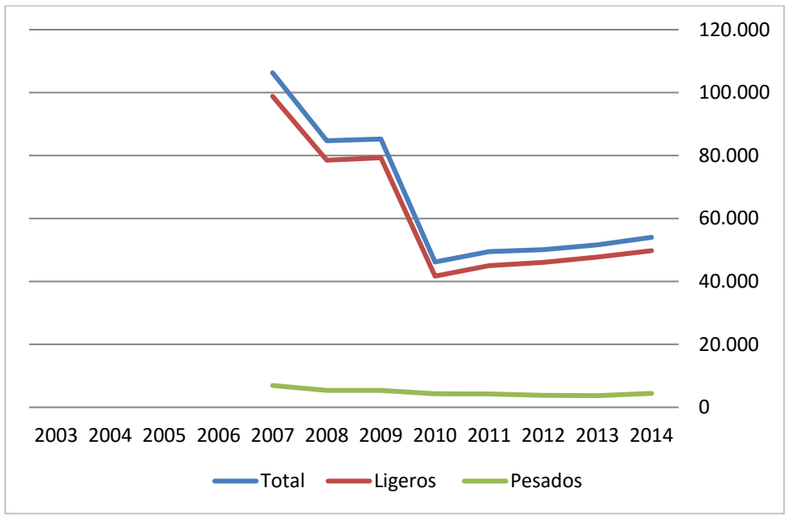
6.2.2.2.1.1. Estación E-87-0

Tabla 2. Evolución histórica IMD estación E-87-0

Año	Total	Moto	Ligeros	Bus	Camión	Pesados	% Pesados
2014	54.154	-	49.749	-	-	4.403	8,13%
2013	51.598	177	47.726	191	3.431	3.695	7,20%
2012	50.072	220	46.046	119	3.634	3.806	7,60%
2011	49.488	224	45.014	174	3.980	4.250	8,60%
2010	46.168	199	41.674	172	4.025	4.295	9,30%
2009	85.229	558	79.294	3.960	1.363	5.377	6,30%
2008	84.707	831	78.517	381	2.087	5.359	6,33%
2007	106.295	553	98.813	256	6.673	6.929	6,52%
2006	-	-	-	-	-	-	-
2005	-	-	-	-	-	-	
2004	-	-	-	-	-	-	-
2003	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Figura 7. Evolución histórica IMD estación E-87-0



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

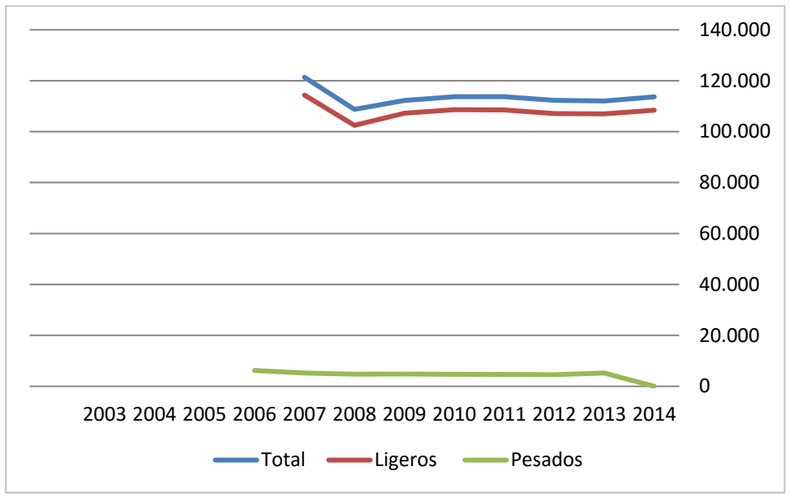
6.2.2.2.1.2. Estación E-98-0

Tabla 3. Evolución histórica IMD estación E-98-0. Sin el tráfico de las vias de servicio

Año	Total	Moto	Ligeros	Bus	Camión	Pesados	% Pesados
2014	113.827		108.577			5.250	4,61%
2013	112.057	522	106.994	459	4.040	4.541	4,00%
2012	112.274	522	107.093	465	4.150	4.659	4,20%
2011	113.718	463	108.527	397	4.203	4.728	4,20%
2010	113.705	230	108.631	396	4.327	4.844	4,30%
2009	112.219	218	107.253	452	4.170	4.748	4,20%
2008	108.750	1.067	102.470	483	2.725	5.213	4,79%
2007	121.354	766	114.367	206	6.015	6.221	5,13%
2006							
2005							
2004							
2003							

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Figura 8. Evolución histórica IMD estación E-98-0. Sin el tráfico de las vias de servicio



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

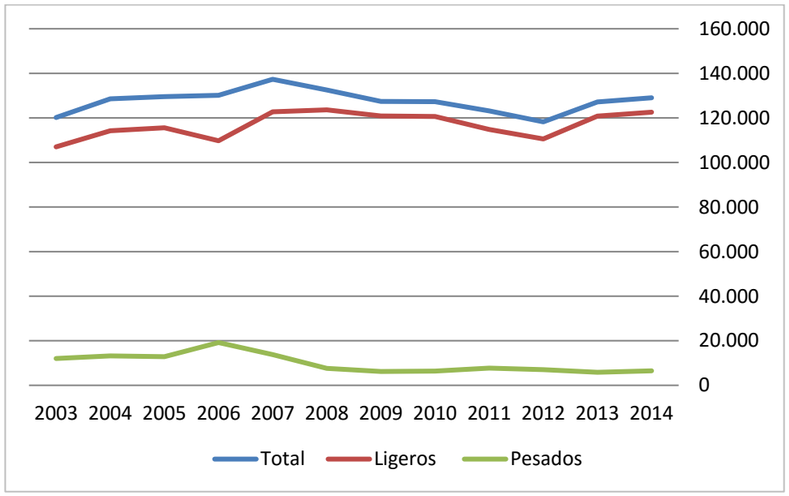
6.2.2.2.1.3. Estación E-101-0

Tabla 4. Evolución histórica IMD estación E-101-0

Año	Total	Moto	Ligeros	Bus	Camión	Pesados	% Pesados
2014	129.186	-	122.672	-	-	6.513	5,04%
2013	127.153	465	120.842	1.029	4.663	5.846	4,60%
2012	118.231	594	110.587	1.243	5.617	7.050	6,00%
2011	123.165	651	114.806	1.299	6.199	7.708	6,30%
2010	127.279	277	120.631	180	6.015	6.371	5,00%
2009	127.389	269	120.892	203	5.848	6.228	4,90%
2008	132.524	1.326	123.615	615	3.353	7.583	5,72%
2007	137.332	853	122.718	454	13.307	13.761	10,02%
2006	130.150	1.197	109.769	2.683	16.501	19.184	14,73%
2005	129.550	1.169	115.543	1.894	10.944	12.838	9,90%
2004	128.550	1.144	114.204	2.061	11.141	13.202	10,26%
2003	120.147	1.132	107.007	1.735	10.273	12.008	9,99%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Figura 9. Evolución histórica IMD estación E-101-0



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

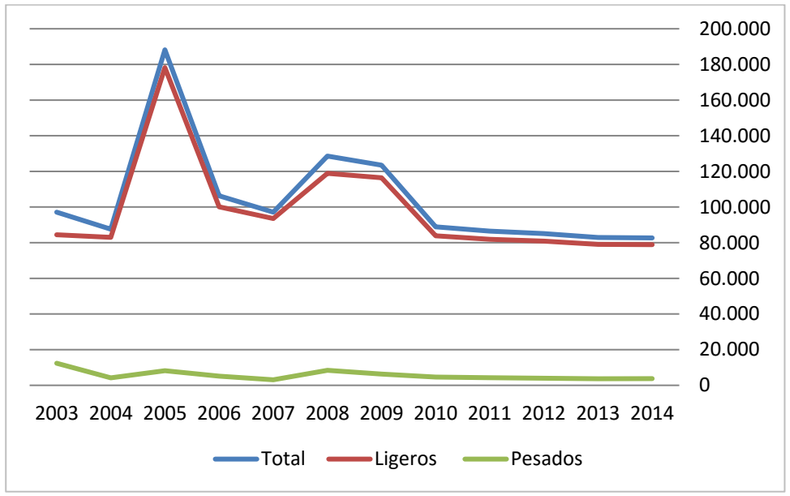
6.2.2.2.1.4. Estación E-111-0

Tabla 5. Evolución histórica IMD estación E-111-0

Año	Total	Moto	Ligeros	Bus	Camión	Pesados	% Pesados
2014	82.680	-	78.902	-	-	3.778	4,57%
2013	82.931	234	79.026	205	3.376	3.671	4,40%
2012	85.113	237	80.900	253	3.629	3.976	4,70%
2011	86.497	393	81.876	351	3.744	4.228	4,90%
2010	88.865	389	83.883	226	4.227	4.593	5,20%
2009	123.492	801	116.393	352	5.779	6.298	5,10%
2008	128.564	1.259	118.889	588	3.159	8.416	6,55%
2007	97.097	422	93.578	160	2.937	3.097	3,19%
2006	106.265	1.009	100.101	2.339	2.816	5.155	4,85%
2005	188.198	1.806	178.205	3.999	4.188	8.187	4,35%
2004	87.560	377	83.015	651	3.517	4.168	4,76%
2003	97.142	302	84.462	1.050	11.328	12.378	12,74%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Figura 10. Evolución histórica IMD estación E-111-0



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

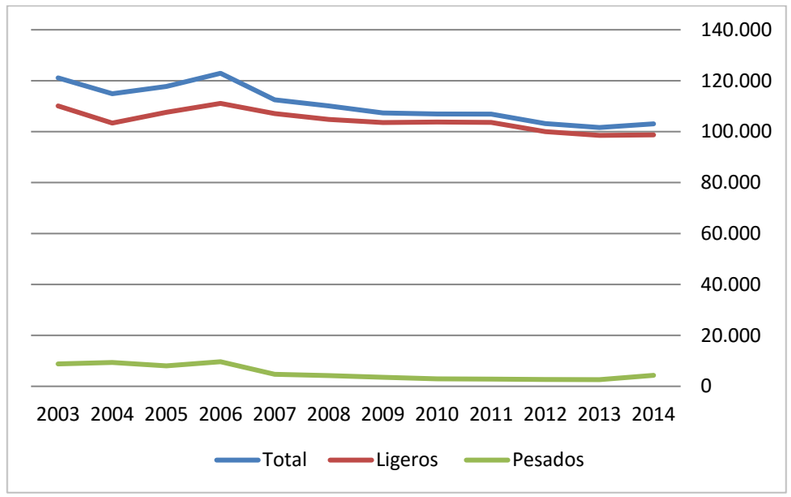
6.2.2.2.1.5. Estación E-268-0

Tabla 6. Evolución histórica IMD estación E-268-0. Sin el tráfico de las vias de servicio

Año	Total	Moto	Ligeros	Bus	Camión	Pesados	% Pesados
2014	102.717	-	98.419	-	-	4.298	4,18%
2013	101.625	479	98.530	397	2.200	2.616	2,60%
2012	103.148	486	99.993	407	2.243	2.669	2,60%
2011	106.897	466	103.603	379	2.377	2.828	2,60%
2010	106.917	238	103.763	71	2.770	2.916	2,70%
2009	107.327	230	103.560	99	3.339	3.537	3,30%
2008	110.112	1.090	104.795	508	2.812	4.227	3,84%
2007	112.481	647	107.109	154	4.571	4.725	4,20%
2006	122.917	2.175	111.089	2.733	6.920	9.653	7,85%
2005	117.757	2.146	107.591	2.564	5.456	8.020	6,81%
2004	114.877	2.158	103.370	2.808	6.541	9.349	8,13%
2003	121.094	2.201	110.110	2.590	6.193	8.783	7,25%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Figura 11. Evolución histórica IMD estación E-268-0. Sin el tráfico de las vias de servicio



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

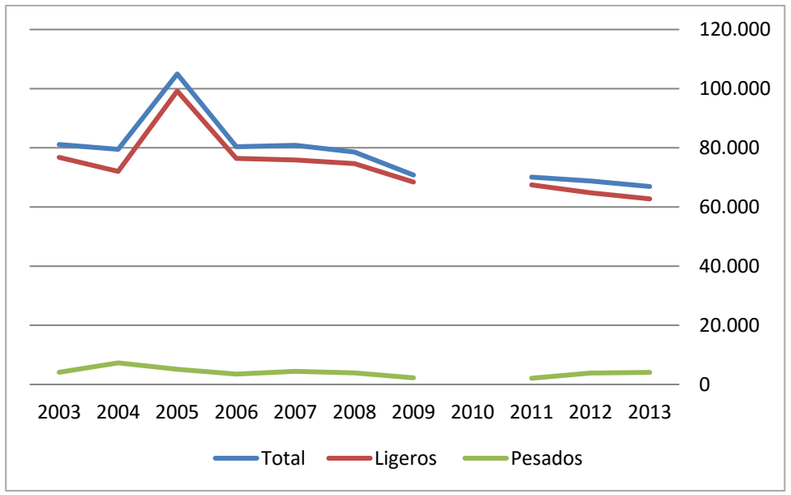
6.2.2.2.1.6. Estación M-117-1

Tabla 7. Evolución histórica IMD estación M-117-1

Año	Total	Moto	Ligeros	Bus	Camión	Pesados	% Pesados
2013	66.928	123	62.743	1.594	2.412	4.092	6,10%
2012	68.775	129	64.798	1.519	2.276	3.848	5,60%
2011	70.122	546	67.480	2.096	0	2.096	3,00%
2010							
2009	70.801	135	68.417	979	1.239	2.249	3,20%
2008	78.552	5	74.659	65	6.166	3.888	4,95%
2007	80.861	528	75.903	137	4.293	4.430	5,48%
2006	80.360	458	76.405	676	2.821	3.497	4,35%
2005	104.976	644	99.209	883	4.240	5.123	4,88%
2004	79.510	167	72.052	445	6.846	7.291	9,16%
2003	81.106	204	76.772	268	3.862	4.130	5,09%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Figura 12. Evolución histórica IMD estación E-117-1



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

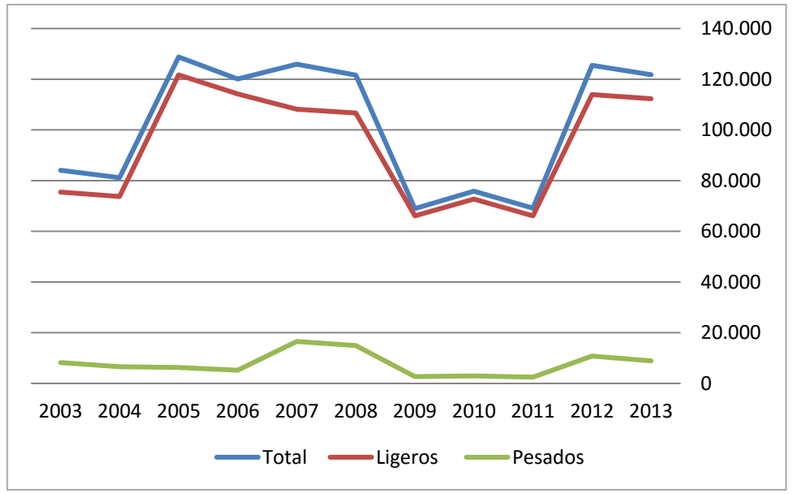
6.2.2.2.1.7. Estación M-214-1

Tabla 8. Evolución histórica IMD estación M-214-1

Año	Total	Moto	Ligeros	Bus	Camión	Pesados	% Pesados
2013	121.781	590	112.293	660	8.041	8.898	7,30%
2012	125.470	720	113.955	580	10.092	10.795	8,60%
2011	69.123	538	66.106	2.479	0	2.479	3,60%
2010	75.830	150	72.704	2.976	0	2.976	3,90%
2009	68.964	131	66.124	1.196	1.475	2.709	3,90%
2008	121.654	7	106.684	101	8.811	14.963	12,30%
2007	125.906	1.173	108.181	512	16.040	16.552	13,15%
2006	120.098	693	114.182	1.019	4.204	5.223	4,34%
2005	128.780	790	121.706	1.083	5.201	6.284	4,87%
2004	81.150	803	73.741	414	6.192	6.606	8,14%
2003	84.096	362	75.498	446	7.790	8.236	9,79%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Figura 13. Evolución histórica IMD estación M-214-1



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

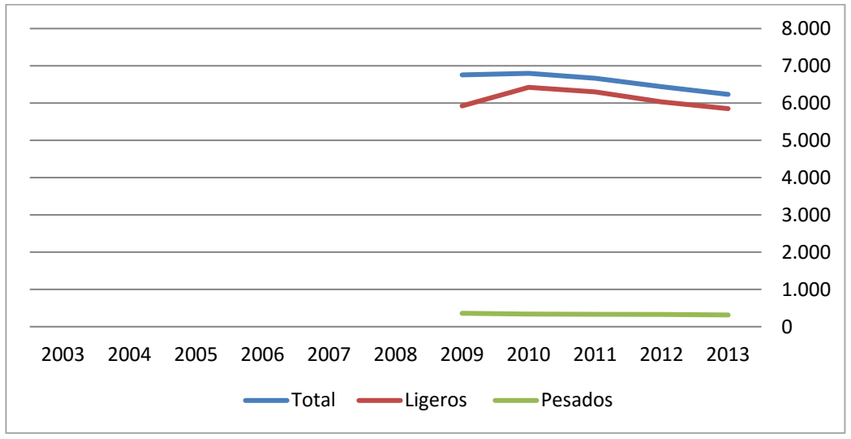
6.2.2.2.1.8. Estación M-366-3

Tabla 9. Evolución histórica IMD estación M-366-3

Año	Total	Moto	Ligeros	Bus	Camión	Pesados	% Pesados
2013	6.234	68	5.851	315	0	315	5,00%
2012	6.440	80	6.032	328	0	328	5,10%
2011	6.666	33	6.302	26	300	331	5,00%
2010	6.799	37	6.423	20	312	339	5,00%
2009	6.756	472	5.924	360	0	360	5,30%
2008	-	-	-	-	-	-	-
2007	-	-	-	-	-	-	-
2006	-	-	-	-	-	-	-
2005	-	-	-	-	-	-	-
2004							
2003							

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Figura 14. Evolución histórica IMD estación M-366-3



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Mapa de Tráfico de 2013

Del análisis de la evolución histórica de las estaciones del Mapa de Tráfico de 2013, se observa en general una tendencia negativa del tráfico en los años de crisis económica. Sin embargo, en ciertas estaciones como la M-214-1 y la E-101-0, muestran una recuperación positiva en el volumen de vehículos a partir de 2011.

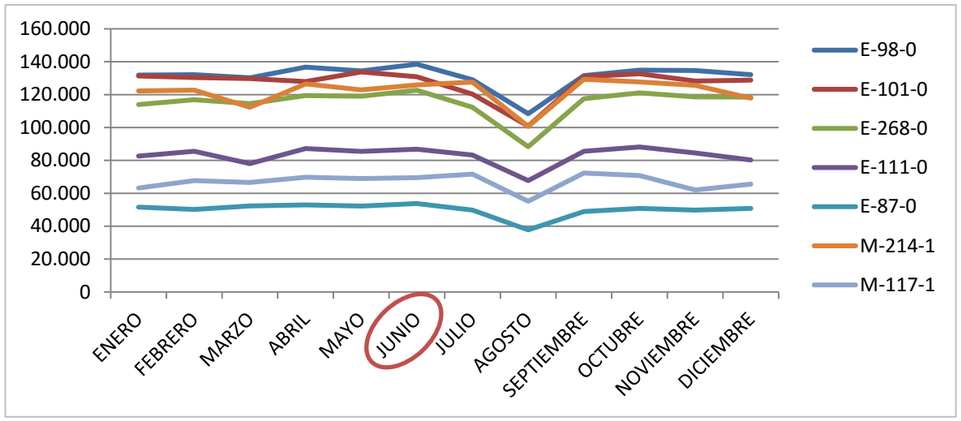
6.2.2.2.1.9. Caracterización del día medio de estudio

Para la caracterización del día medio de estudio se ha utilizado la información disponible en el Mapa de Tráfico del año 2013 de IMD media por mes y día para cada estación. La estación M-366-3 no se ha utilizado ya que no cuenta con dicha información por ser una estación de cobertura. En el apéndice 3 se incluyen las tablas del Mapa de Tráfico correspondientes a los datos definitivos de tráfico en IMD para todas las estaciones.

El día medio de estudio que se ha considerado es un viernes del mes de junio, analizando en conjunto los datos de las estaciones mostradas anteriormente, así:

- Se observa que el peor escenario de demanda se presenta en el mes de junio, donde 2 de las 7 estaciones analizadas presentan la máxima IMD.

Figura 15. Datos mensuales de la IMD total para el año 2013 por estación

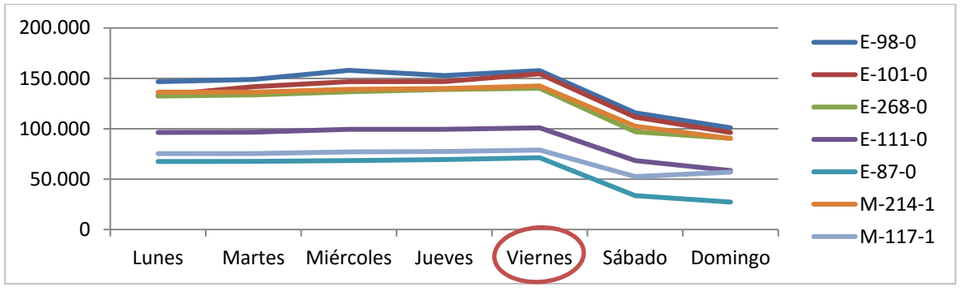


Mes\Estación	E-98	E-101	E-268	E-111	E-87	M-214	M-117
ENERO	131.866	131.321	113.967	82.663	51.644	122.267	63.199
FEBRERO	132.164	130.368	116.855	85.516	50.425	122.717	67.681
MARZO	130.253	129.782	114.484	78.059	49.082	112.313	66.576
ABRIL	136.688	127.919	119.405	87.221	56.857	126.528	69.766
MAYO	134.450	133.785	118.984	85.451	56.342	122.876	68.930
JUNIO	138.502	130.846	122.695	86.813	55.955	125.874	69.498
JULIO	129.034	120.265	112.326	83.279	52.328	127.600	71.677
AGOSTO	108.398	100.851	88.324	67.721	39.319	100.659	55.159
SEPTIEMBRE	131.604	130.909	117.530	85.528	51.176	129.326	72.329
OCTUBRE	134.865	132.684	121.089	88.164	52.932	127.691	70.753
NOVIEMBRE	134.678	128.290	118.604	84.522	51.901	125.685	61.981
DICIEMBRE	132.125	128.815	118.475	80.233	51.215	117.834	65.587

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Mapa de Tráfico

- Se observa que el día más desfavorable en conjunto para el mes de junio es el viernes, donde 6 de las 7 estaciones presentan la máxima IMD.

Figura 16. Datos diarios de la IMD total para el año 2013 por estación



Día\Estación	E-98	E-101	E-268	E-111	E-87	M-214	M-117
Lunes	146.730	133.031	132.426	96.407	67.514	136.313	75.404
Martes	148.974	141.737	133.575	96.593	67.668	136.301	75.397
Miércoles	157.952	146.785	136.641	99.517	68.372	139.113	77.039
Jueves	152.735	146.862	139.023	99.505	69.434	139.921	77.409
Viernes	157.726	154.520	140.158	100.922	71.258	142.500	78.879
Sábado	115.788	111.504	96.943	68.360	33.684	102.590	52.564
Domingo	100.934	96.274	90.515	58.522	27.255	90.386	56.996

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Mapa de Tráfico

Según lo indicado en la Nota de Servicio 5/2014 sobre "Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudio de tráfico de los Estudio Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras", se recomienda considerar la intensidad horaria de diseño la Hora 100. Según el Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento la intensidad en la hora 100 (H100) es la intensidad de tráfico que, ordenada de mayor a menor, ocupa el lugar 100 en la relación de intensidades de las 8.760 horas que tiene el año.

La estación afín utilizada por su ubicación y relevancia con el nudo en estudio, es la estación permanente E-98-0. Debido al reparto del tráfico por sentidos de la estación y la importancia del enlace tanto de entrada como de salida a Madrid, se ha decidido tomar como intensidades de estudio las producidas en la hora punta de la mañana y la hora punta de la tarde.

Según los datos obtenidos del Mapa de Tráfico de 2013, para la estación afín E-98-0 la hora punta de un día viernes en la mañana se encuentra entre las 7:00 y 8:00 horas registrando un 7,62 % de

vehículos ligeros y un 5,87 % de vehículos pesados (un 7,53% de vehículos totales) en la calzada 2 (descendiente), y la hora punta de la tarde se encuentra entre las 14:00 y 15:00 horas registrando un 7,71 % de vehículos ligeros y un 5,45 % de vehículos pesados (un 7,64% de vehículos totales) en la calzada 1 (ascendente). En el apéndice 3 se incluyen las tablas de intensidades horarias medias de un día viernes para dicha estación.

6.2.2.2.2. Aforos de la DGT.

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha enviado los datos de tráfico registrados por los sensores ubicados en el tronco de la autovía A-2.

La información enviada por la DGT es de intensidades horarias en vehículos totales de todo el año 2014, para las estaciones de la A-2 ubicadas entre el PP.KK 5+500 y la M-50 en sentido creciente y decreciente. En sentido creciente se dispone de las intensidades agregadas para las horas 13:00, 14:00, y 15:00 de los días viernes, mientras en sentido decreciente se dispone de las intensidades agregadas para las horas 07:00, 08:00 de los días laborables.

A continuación se presenta un resumen de las estaciones ubicadas en la zona del proyecto para los días viernes del mes de junio, el valor agregado en la hora 15:00 en sentido creciente y el valor agregado en la hora 08:00 en sentido decreciente. El apéndice 4 muestra las tablas completas.

Tabla 10. Valores registrados Sensores DGT para los viernes de junio de 2014

Sensor	Sentido	Fecha	Valor registrado
SEC PK016+680C T A-2	CRE	06/06/2014 15:00	5.777
SEC PK016+680C T A-2	CRE	13/06/2014 15:00	5.309
SEC PK016+680C T A-2	CRE	20/06/2014 15:00	5.279
SEC PK016+680C T A-2	CRE	27/06/2014 15:00	5.444
SEC PK016+680C T A-2	**CRE**	**14:00 - 15:00**	**5.452**
SEC PK013+000C T A-2	CRE	06/06/2014 15:00	4.721
SEC PK013+000C T A-2	CRE	13/06/2014 15:00	4.088
SEC PK013+000C T A-2	CRE	20/06/2014 15:00	4.298
SEC PK013+000C T A-2	CRE	27/06/2014 15:00	4.449
SEC PK013+000C T A-2	**CRE**	**14:00 - 15:00**	**4.389**
SEC PK010+500C T A-2	CRE	06/06/2014 15:00	3.942
SEC PK010+500C T A-2	CRE	13/06/2014 15:00	3.252
SEC PK010+500C T A-2	CRE	20/06/2014 15:00	3.570
SEC PK010+500C T A-2	CRE	27/06/2014 15:00	3.567
SEC PK010+500C T A-2	**CRE**	**14:00 - 15:00**	**3.583**
SEC PK009+580C T A-2	CRE	06/06/2014 15:00	6.310
SEC PK009+580C T A-2	CRE	13/06/2014 15:00	5.356
SEC PK009+580C T A-2	CRE	20/06/2014 15:00	5.743
SEC PK009+580C T A-2	CRE	27/06/2014 15:00	5.852
SEC PK009+580C T A-2	**CRE**	**14:00 - 15:00**	**5.815**
SEC PK008+500C T A-2	CRE	06/06/2014 15:00	4.228
SEC PK008+500C T A-2	CRE	13/06/2014 15:00	4.102
SEC PK008+500C T A-2	CRE	20/06/2014 15:00	3.497
SEC PK008+500C T A-2	CRE	27/06/2014 15:00	4.112
SEC PK008+500C T A-2	**CRE**	**14:00 - 15:00**	**3.985**
SEC PK013+000D T A-2	DEC	06/06/2014 08:00	5.835
SEC PK013+000D T A-2	DEC	13/06/2014 08:00	5.643
SEC PK013+000D T A-2	DEC	20/06/2014 08:00	5.328
SEC PK013+000D T A-2	DEC	27/06/2014 08:00	5.748
SEC PK013+000D T A-2	**DEC**	**7:00 - 8:00**	**5.639**
SEC PK011+400D T A-2	DEC	06/06/2014 08:00	3.868
SEC PK011+400D T A-2	DEC	13/06/2014 08:00	3.874
SEC PK011+400D T A-2	DEC	20/06/2014 08:00	3.419
SEC PK011+400D T A-2	DEC	27/06/2014 08:00	3.812
SEC PK011+400D T A-2	**DEC**	**7:00 - 8:00**	**3.743**
SEC PK008+500D T A-2	DEC	06/06/2014 08:00	4.018
SEC PK008+500D T A-2	DEC	13/06/2014 08:00	3.984
SEC PK008+500D T A-2	DEC	20/06/2014 08:00	3.168
SEC PK008+500D T A-2	DEC	27/06/2014 08:00	3.928
SEC PK008+500C T A-2	**DEC**	**7:00 - 8:00**	**3.775**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la DGT

Los datos de los viernes del mes de junio en general son valores muy parecidos y se ha tomado como referencia para la caracterización la media para cada hora observada.

6.2.2.2.3. Estudio de tráfico en los accesos al Aeropuerto de Madrid-Barajas realizado en 2012

En el año 2012 INECO desarrolló para AENA un estudio de tráfico para la evaluación de los accesos al Aeropuerto de Madrid-Barajas así como de la zona de carga, dentro del cual se elaboraron unos aforos manuales coincidentes con algún viario del incluido para este estudio.

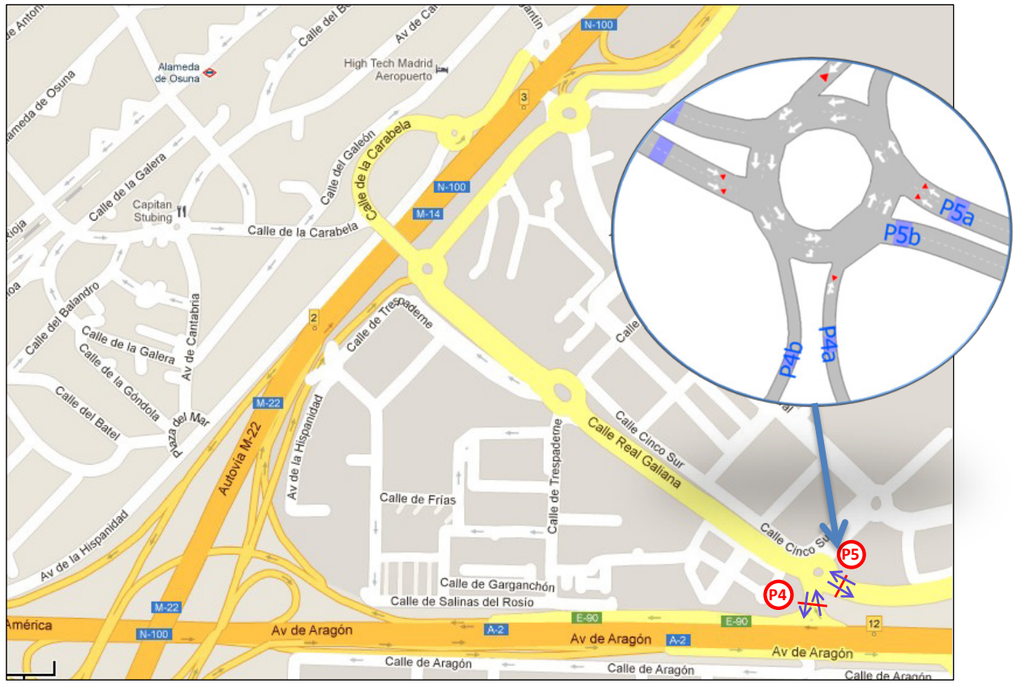
La actualización del trabajo de campo realizado el 9 de febrero de 2012 en las rotondas situadas en la zona de Barajas contiguas a la calzada 2 (descendiente) de la autovía A-2, se ha realizado tomando como estación afín la estación permanente E-98-0.

Los puntos de aforo que se han tomaron son los siguientes:

- P4a: Ramal de entrada a la glorieta desde la A-2
- P4b: Ramal de salida de la glorieta hacia la vía de servicio de la A-2 (sentido Madrid)
- P5a: Entrada a la glorieta desde la Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas
- P5b: Salida desde la glorieta hacia la Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas

Figura 17. Localización de los puntos de aforo 2012

AFORO VEHICULAR JUEVES 9 DE FEBRERO



Fuente: Elaboración propia

Dichos aforos fueron realizados en ambos sentidos de circulación recogiendo todos los flujos de tráfico en cada uno de los giros que permite el enlace de estudio, discriminando los siguientes tipos de vehículos:

- Motocicletas
- Turismos
- Furgonetas
- Camiones
- Autobuses
- Otros

Para simplificar los datos obtenidos en la campaña de campo, las categorías de vehículos aforadas se agrupan en:

- **Ligeros:** Turismos y motocicletas.
- **Pesados:** Camiones, furgonetas y autobuses

Inicialmente se estima la intensidad expandida a 24 horas, mediante los porcentajes horarios indicados en el Mapa de tráfico de 2013 para un viernes, a partir de la expresión.

$I_{24} = \frac{100 \cdot A}{\sum_{h1}^{h2} L(h)}$, dónde:

I_{24}: Intensidad expandida a 24 horas del día de realización del aforo.

A: Aforo del periodo realizado en el intervalo horario (h1, h2)

L (h): Porcentaje horario de la hora H correspondiente en la estación afín

A continuación se presentan las intensidades diarias (24 horas) en cada punto de aforo, resultantes de dicha expansión:

Tabla 11. Intensidades de 24 horas 2014 (Día medio 24 horas)

Punto de Aforo	TOTAL
P4a	5.968
P4b	7.757
P5a	7.381
P5b	5.487

Fuente: Elaboración propia

Para la estimación de la IMD se ha utilizado la matriz de 84 días mediante la siguiente expresión:

$IMD = I_{24} \frac{ID_{Afin}(m,d)}{IMD_{Afin}}$, dónde:

IMD: Intensidad Media Diaria

I_{24}: Intensidad expandida a 24 horas del día de realización del aforo.

$ID_{Afin}(m,d)$: Intensidad diaria de la estación afín, obtenida de la matriz de 84 días, correspondiente al mes m y día d de la semana en el que se realizó el aforo al que corresponde la I_{24} calculada anteriormente.

IMD_{Afin}: IMD de la estación afín.

Tabla 12. IMD total por punto de aforo 2014

Punto de Aforo	TOTAL
P4a	13.915
P4b	18.088
P5a	17.211
P5b	12.793

Fuente: Elaboración propia

Con la IMD se pueden estimar los valores para la hora punta de la mañana entre las 7:00 y 8:00, y para la hora punta de la tarde entre las 14:00 y 15:00, como se puede ver en las siguientes tablas, manteniendo los porcentajes de vehículos pesados tomados en su momento para cada punto de aforo.

Tabla 13. Intensidad de vehículos en la hora punta 7am (Año 2014)

Punto de Aforo	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
P4a	534	129	**663**
P4b	359	214	**573**
P5a	984	138	**1122**
P5b	181	33	**214**

Fuente: Elaboración propia

Tabla 14. Intensidad de vehículos en la hora punta 2pm (Año 2014)

Punto de Aforo	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
P4a	263	83	**346**
P4b	845	112	**957**
P5a	399	56	**455**
P5b	624	90	**715**

Fuente: Elaboración propia

6.2.2.2.4. Proyecto de trazado Autovía del Nordeste A-2 2006

Se han incluido como referencia los datos de la campaña de campo correspondiente al anejo de planeamiento y tráfico del estudio "Autovía del Nordeste A-2. Acceso a Madrid. Plataformas reservadas para el transporte público, vías de servicio y actuaciones complementarias. P.K 5,3 al 24,5. Tramo: Calle Arturo Soria- Alcalá de Henares" del año 2006.

En la siguiente figura los movimientos que se indican en recuadro rojo son los aforos que se encuentran dentro del entorno del presente estudio.

Figura 18. Posición y movimientos registrados y tomados de la campaña de Trabajo de Campo (2006)

Fuente: Elaboración propia a partir del Estudio del Ministerio de Fomento. Clave: 49-M-12280

El correspondiente estudio proporciona los valores de IMD de cada uno de los movimientos registrados en la imagen anterior en el año 2006, los que han actualizado al año 2014 siguiendo el mismo procedimiento explicado en el apartado anterior.

Tabla 15. IMD total por punto de aforo 2014

Punto de aforo	IMD 2006	Calzada	IMD 2014
Q1	23.240	Descendente	**27.019**
Q2	1.520	Descendente	**1.767**
Q3	14.335	Ascendente	**16.666**
Q4	14.680	Ascendente	**17.067**
Q5	12.314	Ascendente	**14.316**
Q6	26.649	Ascendente	**30.982**

Fuente: Elaboración propia

Con la IMD se pueden estimar los valores para la hora punta de la mañana entre las 7:00 y 8:00, y para la hora punta de la tarde entre las 14:00 y 15:00, como se puede ver en las siguientes tablas.

Tabla 16. Intensidad de vehículos en la hora punta 7am (Año 2014)

Punto de Aforo	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
Q1	1.973	66	**2.035**
Q2	129	4	**133**
Q3	851	36	**888**
Q4	872	37	**910**
Q5	731	31	**763**
Q6	1.582	68	**1.651**

Fuente: Elaboración propia

Tabla 17. Intensidad de vehículos en la hora punta 2pm (Año 2014)

Punto de Aforo	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
Q1	1.838	56	**1.889**
Q2	120	4	**124**
Q3	1.231	38	**1.273**
Q4	1.261	39	**1.304**
Q5	1.058	33	**1.094**
Q6	2.289	70	**2.367**

Fuente: Elaboración propia

6.2.2.2.5. Campaña de campo en las inmediaciones del Nudo de Eisenhower

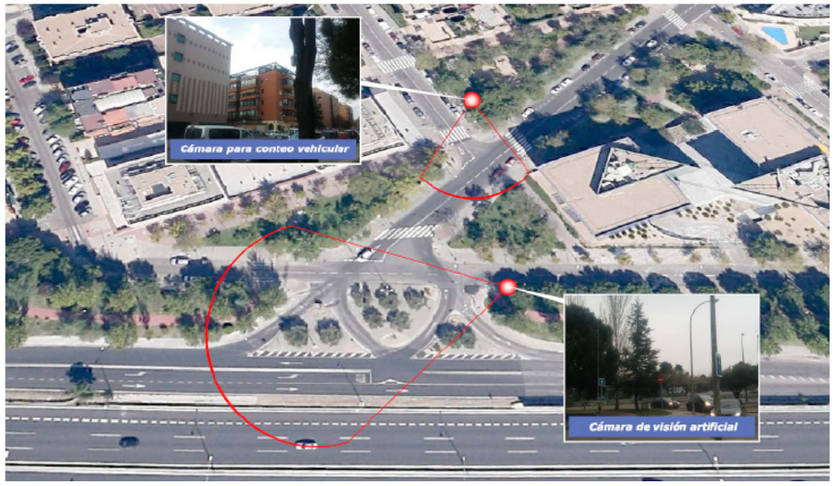
Para completar la información de partida disponible para la elaboración del estudio de tráfico se ha realizado una campaña de campo *"Ad hoc"* para este estudio. Se ha analizado los flujos de tráfico en las proximidades del nudo de Eisenhower en el barrio de la Alameda de Osuna concretamente en el P.K. 10 de la A-2.

Los aforos se realizaron el viernes 10 de Abril de 2015. Dichos conteos se llevaron a cabo, dado las dimensiones de la intersección del entorno y de cara a obtener datos fiables de la distribución de flujos de entrada y salida de cada uno de los viales, así como del propio tronco de la vía de servicio, procediendo a la filmación de las citadas secciones con cámaras de vídeo digital.

La campaña de campo se basa en la colocación de 2 estaciones temporales de aforado automático de tecnología visión artificial, durante 12 horas que permite definir con exactitud los flujos vehiculares segregando las intensidades en intervalos horarios de 15 minutos y clasificación de vehículos según la siguiente clasificación:

- Motos
- Vehículos ligeros (turismos, coches con caravana, camionetas y tractores agrícolas)
- Camiones (camiones son remolque, camiones articulados y trenes de carretera) y vehículos especiales
- Autobuses

Figura 19. Trabajos de campo (Calle Velero)



Fuente: Vectio

A continuación se incluyen las matrices Origen Destino obtenidas de la campaña de campo en los periodos punta para el tronco de la A-2, 7:00 y 14:00.

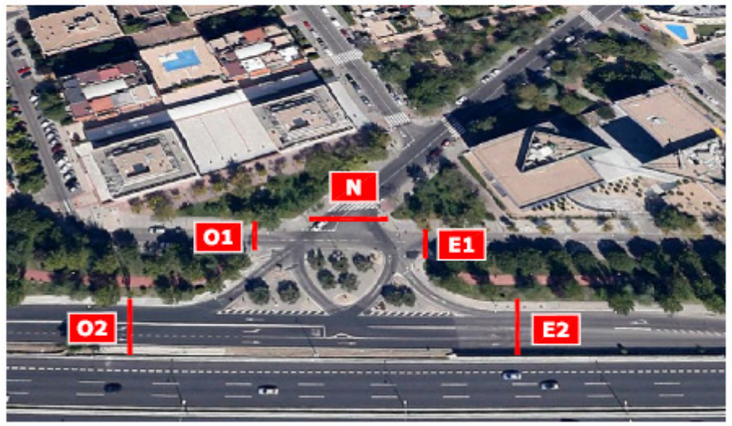
Figura 20. Matrices Intersección por tipo de vehículo 6:30-7:30

Matrices O/D Intersección

Horario: 6:30 - 7:30

Clasificación Vehicular:

1. Motos
2. Turismos
3. Camiones
4. Autobuses



Matriz O/D Moto/Bicicleta 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	0	1
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	1	0	0	1

Matriz O/D Turismo 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	1	1	7	5	0	14
E2	3	2	0	2	13	20
O2	2	0	0	3	2	7
Total	6	3	7	10	15	41

Matriz O/D Camión 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	2	2
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	2	2

Matriz O/D Bus 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	2	2
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	2	2

Matriz O/D TOTAL 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	1	1	8	5	0	15
E2	3	2	0	2	17	24
O2	2	0	0	3	2	7
Total	6	3	8	10	19	46

Matriz O/D Moto/ Bicicleta 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

Matriz O/D Turismo 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	2	1	4	0	10	17
E2	2	0	1	6	22	31
O2	4	1	3	2	1	11
Total	8	2	8	8	33	59

Matriz O/D Camión 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	1	1
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	1	1

Matriz O/D Bus 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	2	2
E2	0	0	0	0	4	4
O2	3	0	1	0	0	4
Total	3	0	1	0	6	10

Matriz O/D TOTAL 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	2	1	4	0	12	19
E2	2	0	1	6	27	36
O2	7	1	4	2	1	15
Total	11	2	9	8	40	70

Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

Matriz O/D Turismo 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	1	0	7	0	15	23
E2	2	0	0	3	31	36
O2	8	0	2	1	0	11
Total	11	0	9	4	46	70

Matriz O/D Camión 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	1	1	0	0	1	3
O2	0	0	0	0	0	0
Total	1	1	0	0	2	4

Matriz O/D Bus 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	2	3
E2	0	0	0	0	5	5
O2	1	0	2	0	0	3
Total	1	0	3	0	7	11

Matriz O/D TOTAL 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	1	0	8	0	18	27
E2	3	1	0	3	37	44
O2	9	0	4	1	0	14
Total	13	1	12	4	55	85

Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	1	1
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	1	1

Matriz O/D Turismo 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	2	0	8	0	24	34
E2	5	0	0	10	31	46
O2	5	0	4	4	2	15
Total	12	0	12	14	57	95

Matriz O/D Camión 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	0	0
O2	1	0	0	0	0	1
Total	1	0	0	0	0	1

Matriz O/D Bus 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	5	5
O2	2	0	2	0	0	4
Total	2	0	2	0	5	9

Matriz O/D TOTAL 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	2	0	8	0	24	34
E2	5	0	0	10	37	52
O2	8	0	6	4	2	20
Total	15	0	14	14	63	106

Matriz O/D Moto/Bicicleta 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	0	1
E2	0	0	0	0	1	1
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	1	0	1	2

Matriz O/D Turismo 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	6	2	26	5	49	88
E2	12	2	1	21	97	133
O2	19	1	9	10	3	44
Total	37	5	36	36	151	265

Matriz O/D Camión 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	1	1	0	0	4	6
O2	1	0	0	0	0	1
Total	2	1	0	0	5	8

Matriz O/D Bus 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	4	5
E2	0	0	0	0	16	16
O2	6	0	5	0	0	11
Total	6	0	6	0	20	32

Matriz O/D TOTAL 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	6	2	28	5	54	95
E2	13	3	1	21	118	156
O2	26	1	14	10	5	56
Total	45	6	43	36	177	307

Fuente: Vectio

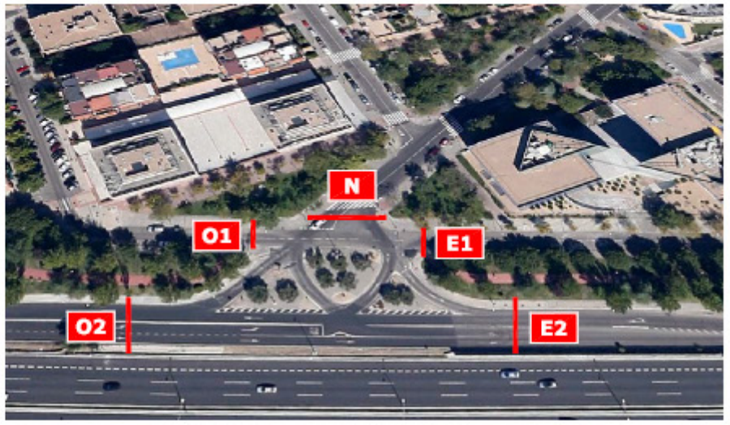
Figura 21. Matrices Intersección por tipo de vehículo 7:30-8:30

Matrices O/D Intersección

Horario: 7:30 - 8:30

Clasificación Vehicular:

1. Motos
2. Turismos
3. Camiones
4. Autobuses



Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	3	3
E1	1	0	0	0	1	2
O2	0	0	0	0	0	0
Total	1	0	0	0	4	5

Matriz O/D Turismo 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	1	0	14	1	41	57
E2	0	0	1	5	53	66
O2	0	0	5	3	0	13
Total	14	0	19	9	94	136

Matriz O/D Camión 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	1	0	0	1
Total	0	0	1	0	1	2

Matriz O/D Bus 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	3	3
E2	0	0	0	0	5	5
O2	1	0	3	0	0	4
Total	1	0	3	0	9	13

Matriz O/D TOTAL 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	1	0	14	1	48	64
E2	9	0	0	5	60	74
O2	6	0	9	3	0	18
Total	16	0	23	9	108	156

Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	2	2
E1	0	0	0	0	4	4
O2	0	0	1	0	0	1
Total	0	0	1	0	6	7

Matriz O/D Turismo 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	1	0	0	2	50	62
E2	12	2	0	14	93	121
O2	0	0	7	1	2	18
Total	21	2	16	17	145	201

Matriz O/D Camión 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	1	1
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	1	1

Matriz O/D Bus 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	2	2
E2	0	1	0	0	5	5
O2	2	0	2	0	0	4
Total	2	1	2	0	7	12

Matriz O/D TOTAL 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	1	0	9	2	54	66
E2	12	3	0	14	100	132
O2	10	0	10	1	2	21
Total	23	3	19	17	159	221

Matriz O/D Moto/Bicicleta 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	3	3
E1	0	0	0	1	2	3
O2	0	0	1	0	0	1
Total	0	0	1	1	5	7

Matriz O/D Turismo 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	2	-	15	2	53	73
E2	9	0	1	16	100	129
O2	7	2	5	4	2	21
Total	18	6	22	22	155	223

Matriz O/D Camión 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	0	1
E2	1	0	0	0	0	1
O2	0	0	2	0	0	2
Total	1	0	3	0	0	4

Matriz O/D Bus 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	2	3
E2	0	0	0	0	5	5
O2	3	0	3	0	0	6
Total	3	0	4	0	7	14

Matriz O/D TOTAL 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	2	1	17	2	58	80
E2	10	3	1	17	107	138
O2	10	2	12	4	2	30
Total	22	6	30	23	167	248

Matriz O/D Moto/Bicicleta 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	1	2
E1	0	0	0	0	3	3
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	1	0	4	5

Matriz O/D Turismo 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	2	-	13	3	59	78
E2	8	4	1	14	92	118
O2	10	-	3	5	10	34
Total	20	6	21	22	161	230

Matriz O/D Camión 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	1	0	0	0	1
E2	1	0	0	0	0	1
O2	0	1	0	0	0	1
Total	1	2	0	0	0	3

Matriz O/D Bus 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	3	3
E2	0	0	0	0	5	5
O2	1	0	4	0	0	5
Total	1	0	4	0	8	13

Matriz O/D TOTAL 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	2	2	14	3	63	84
E2	9	4	0	14	100	127
O2	11	2	12	5	10	40
Total	22	8	26	22	173	251

Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	9	10
E1	1	0	0	1	10	12
O2	0	0	2	0	0	2
Total	1	0	3	1	19	24

Matriz O/D Turismo 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	6	2	51	8	203	270
E2	37	0	1	49	338	434
O2	30	5	26	13	14	86
Total	73	14	78	70	555	790

Matriz O/D Camión 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	1	1	0	1	3
E2	2	0	0	0	1	3
O2	0	1	3	0	0	4
Total	2	2	4	0	2	10

Matriz O/D Bus 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	1	0	10	11
E2	0	1	0	0	21	22
O2	7	0	12	0	0	19
Total	7	1	13	0	31	52

Matriz O/D TOTAL 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	6	3	64	8	223	264
E2	40	10	1	50	370	471
O2	37	4	43	13	14	111
Total	83	17	98	71	607	826

Fuente: Vectio

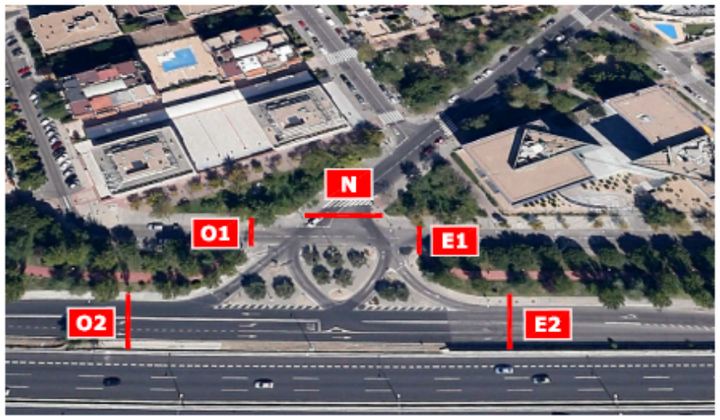
Figura 22. Matrices Intersección por tipo de vehículo 13:30-14:30

Matrices O/D Intersección

Horario: 13:30 - 14:30

Clasificación Vehicular:

1. Motos
2. Turismos
3. Camiones
4. Autobuses



Matriz O/D Moto/Bicicleta 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	1	1
O2	1	0	0	0	0	1
Total	1	0	0	0	1	2

Matriz O/D Turismo 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	3	7	4	18	32
E2	6	1	0	2	22	31
O2	11	0	12	4	5	32
Total	17	4	19	12	43	95

Matriz O/D Camión 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	0	0
O2	1	0	0	0	0	1
Total	1	0	0	0	1	2

Matriz O/D Bus 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	2	2
E2	0	0	0	0	3	3
O2	2	0	4	0	0	6
Total	2	0	4	0	5	11

Matriz O/D TOTAL 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	3	7	6	19	35
E2	6	1	0	2	26	35
O2	15	0	16	4	5	40
Total	21	4	23	12	50	110

Matriz O/D Moto/ Bicicleta 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	1	0	0	1
Total	0	0	1	0	1	2

Matriz O/D Turismo 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	17	13	1	17	48
E2	2	0	1	2	42	47
O2	14	0	19	1	1	35
Total	16	17	33	4	60	130

Matriz O/D Camión 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	5	5
O2	1	0	1	0	0	2
Total	1	0	1	0	6	8

Matriz O/D TOTAL 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	17	13	1	19	50
E2	2	0	1	2	47	52
O2	15	0	21	1	1	38
Total	17	17	35	4	67	140

Matriz O/D Moto/Bicicleta 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	2	2
E2	1	0	0	0	3	4
O2	0	0	1	1	0	2
Total	1	0	1	1	5	8

Matriz O/D Turismo 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	8	1	19	28
E2	4	2	0	3	35	46
O2	20	2	20	1	2	47
Total	24	4	28	4	56	121

Matriz O/D Camión 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	1	1	2
O2	0	1	0	0	0	1
Total	0	1	0	1	1	3

Matriz O/D Bus 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	2	2
O2	3	0	3	0	0	6
Total	3	0	3	0	3	9

Matriz O/D TOTAL 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	8	1	22	31
E2	5	2	0	6	41	54
O2	23	3	24	4	2	56
Total	28	5	32	11	65	141

Matriz O/D Moto/Bicicleta 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	1	0	0	0	1	2
O2	1	0	0	0	0	1
Total	2	0	0	0	2	4

Matriz O/D Turismo 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	4	9	7	25	45
E2	12	2	0	4	30	50
O2	9	0	21	4	1	31
Total	21	6	30	13	56	126

Matriz O/D Camión14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	2	2
E2	0	0	0	0	5	5
O2	1	0	2	0	0	3
Total	1	0	2	0	7	10

Matriz O/D TOTAL 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	4	9	7	28	48
E2	13	2	0	6	36	57
O2	11	0	23	0	1	35
Total	24	6	32	13	65	140

Matriz O/D Moto/Bicicleta 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	4	4
E2	2	0	0	0	5	7
O2	2	0	2	1	0	5
Total	4	0	2	1	9	16

Matriz O/D Turismo 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	24	37	15	77	153
E2	24	5	1	15	129	174
O2	54	2	72	4	9	145
Total	78	31	110	38	215	472

Matriz O/D Camión 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	1	1	2
O2	1	1	0	0	0	2
Total	1	1	0	1	2	5

Matriz O/D Bus 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	6	6
E2	0	0	0	0	15	15
O2	7	0	10	0	0	17
Total	7	0	10	0	21	38

Matriz O/D TOTAL 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	24	37	15	88	164
E2	26	5	1	16	150	198
O2	64	3	84	9	9	169
Total	90	32	122	40	247	531

Fuente: Vectio

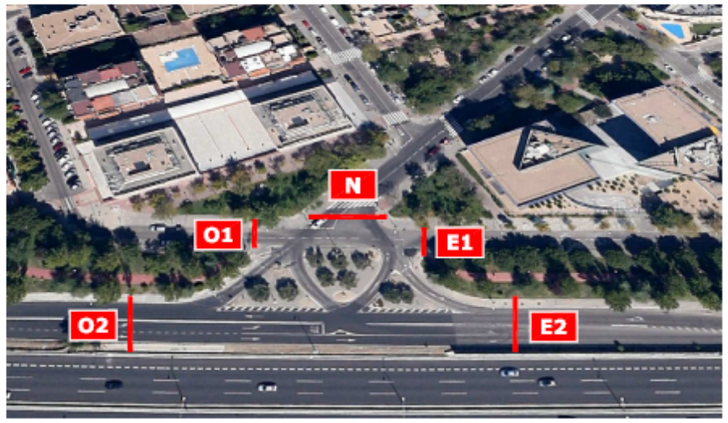
Figura 23. Matrices Intersecciióon por tipo de vehículo 14:30-15:30

Matrices O/D Intersección

Horario: 14:30 - 15:30

Clasificación Vehicular:

1. Motos
2. Turismos
3. Camiones
4. Autobuses



Matriz O/D Moto›Bicicleta 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	1	1
O2	0	0	2	0	0	2
Total	0	0	2	0	1	3

Matriz O/D Turismo 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	3	13	4	30	50
E2	14	2	1	5	34	56
O2	18	0	18	3	1	40
Total	32	5	32	12	65	146

Matriz O/D Camión 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	1	0	0	0	0	1
O2	0	0	1	0	0	1
Total	1	0	1	0	0	2

Matriz O/D Bus 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	4	4
O2	1	0	3	0	0	4
Total	1	0	3	0	5	9

Matriz O/D TOTAL 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	3	13	4	31	51
E2	15	2	1	5	39	62
O2	19	0	24	3	1	47
Total	34	5	38	12	71	160

Matriz O/D Moto› Bicicleta 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	1	1
O2	3	0	0	0	0	3
Total	3	0	0	0	1	4

Matriz O/D Turismo 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	2	13	6	29	50
E2	9	0	0	3	44	56
O2	21	2	25	4	1	53
Total	30	2	25	7	45	159

Matriz O›D Camión 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	1
E2	0	0	0	1	0	1
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	1	0	2

Matriz O/D Bus 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	4	4
O2	0	0	2	0	0	2
Total	0	0	2	0	5	7

Matriz O/D TOTAL 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	2	13	6	31	52
E2	9	0	0	4	49	62
O2	24	2	27	4	1	58
Total	33	2	27	8	50	172

Matriz O/D Moto›Bicicleta 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	0	0
O2	1	0	3	0	0	4
Total	1	0	3	0	1	5

Matriz O/D Turismo 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	23	6	34	63
E2	7	2	0	5	60	74
O2	15	0	31	9	2	57
Total	22	2	54	20	96	194

Matriz O›D Camión 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	1	1
E2	0	0	0	0	8	8
O2	2	0	2	0	0	4
Total	2	0	2	0	9	13

Matriz O/D TOTAL 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	23	6	36	65
E2	7	2	0	5	68	82
O2	18	0	36	9	2	65
Total	25	2	59	20	106	212

Matriz O/D Moto›Bicicleta 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	1	2	3
E2	0	0	1	0	1	2
O2	1	0	3	0	0	4
Total	1	0	4	1	3	9

Matriz O/D Turismo 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	33	6	33	72
E2	12	2	0	5	59	78
O2	19	2	27	4	4	56
Total	31	4	60	15	96	206

Matriz O›D Camión 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	0	0
O2	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	0	0	0	0	7	7
O2	0	0	3	0	0	3
Total	0	0	3	0	7	10

Matriz O/D TOTAL 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	33	7	35	75
E2	12	2	1	5	67	87
O2	20	2	33	4	4	63
Total	32	4	67	16	106	225

Matriz O/D Moto›Bicicleta 12:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	1	4	5
E2	0	0	1	0	3	4
O2	5	0	8	0	0	13
Total	5	0	9	1	7	22

Matriz O/D Turismo 14:30-15:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	5	82	22	126	235
E2	42	0	1	18	197	264
O2	73	4	101	20	8	206
Total	115	15	184	60	331	705

Matriz O/D Camión 14:30-13:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	0	0
E2	1	0	0	1	0	2
O2	0	0	1	0	0	1
Total	1	0	1	1	0	3

Matriz O/D Bus 14:30-15:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	0	0	0	3	3
E2	0	0	0	0	23	23
O2	3	0	10	0	0	13
Total	3	0	10	0	26	39

Matriz O/D TOTAL 14:30-15:30

ORIGEN \ DESTINO	N	E1	E2	O1	O2	Total
N	0	5	82	23	133	243
E2	43	6	2	19	223	293
O2	81	4	120	20	8	233
Total	124	15	204	62	364	769

Fuente: Vectio

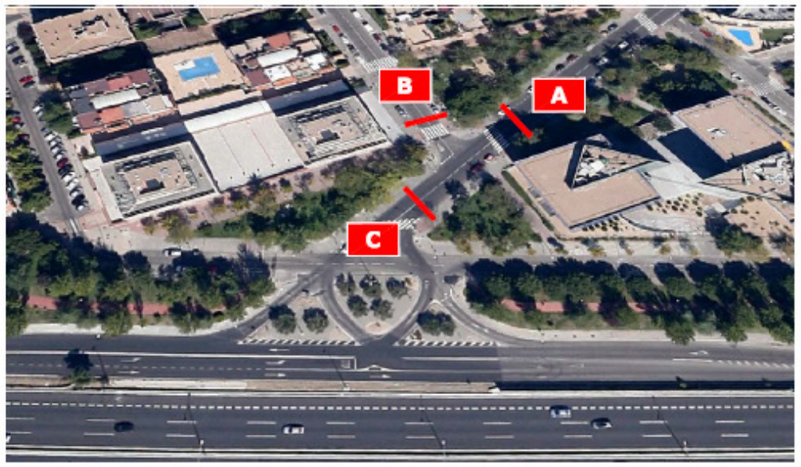
Figura 24. Matrices Cruce 2 por tipo de vehículo 6:30-7:30

Matrices O/D Cruce 2

Horario: 6:30 - 7:30

Clasificación Vehicular:

1. Motos
2. Turismos
3. Camiones
4. Autobuses



Matriz O/D Moto/Bicicleta 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	3	3
C	1	0	0	1
Total	1	0	3	4

Matriz O/D Turismo 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	10	10
B	0	0	6	6
C	5	1	0	6
Total	5	1	16	22

Matriz O/D Camión 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D TOTAL 6:30-6:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	10	10
B	0	0	9	9
C	6	1	0	7
Total	6	1	19	26

Matriz O/D Moto/Bicicleta 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Turismo 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	1	9	10
B	0	0	8	8
C	7	1	0	8
Total	7	2	17	26

Matriz O/D Camión 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	1	1

Matriz O/D Bus 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	2	2
B	0	0	0	0
C	3	0	0	3
Total	3	0	2	5

Matriz O/D TOTAL 6:45-7:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	1	12	13
B	0	0	8	8
C	10	1	0	11
Total	10	2	20	32

Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Turismo 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	15	15
B	1	0	8	9
C	10	1	0	11
Total	11	1	23	35

Matriz O/D Camión 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	0	1

Matriz O/D Bus 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	3	0	0	3
Total	3	0	1	4

Matriz O/D TOTAL 7:00-7:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	16	16
B	1	0	8	9
C	14	1	0	15
Total	15	1	24	40

Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Turismo 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	20	20
B	3	0	13	16
C	10	2	0	12
Total	13	2	33	48

Matriz O/D Camión 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	0	1

Matriz O/D Bus 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
Total	2	0	0	2

Matriz O/D TOTAL 7:15-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	20	20
B	3	0	13	16
C	13	2	0	15
Total	16	2	33	51

Matriz O/D Moto/Bicicleta 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	3	3
C	1	0	0	1
Total	1	0	3	4

Matriz O/D Turismo 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	1	54	55
B	4	0	35	39
C	32	5	0	37
Total	36	6	89	131

Matriz O/D Camión 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
Total	2	0	1	3

Matriz O/D Bus 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	3	3
B	0	0	0	0
C	8	0	0	8
Total	8	0	3	11

Matriz O/D TOTAL 6:30-7:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	1	58	59
B	4	0	38	42
C	43	5	0	48
Total	47	6	96	149

Fuente: Vectio

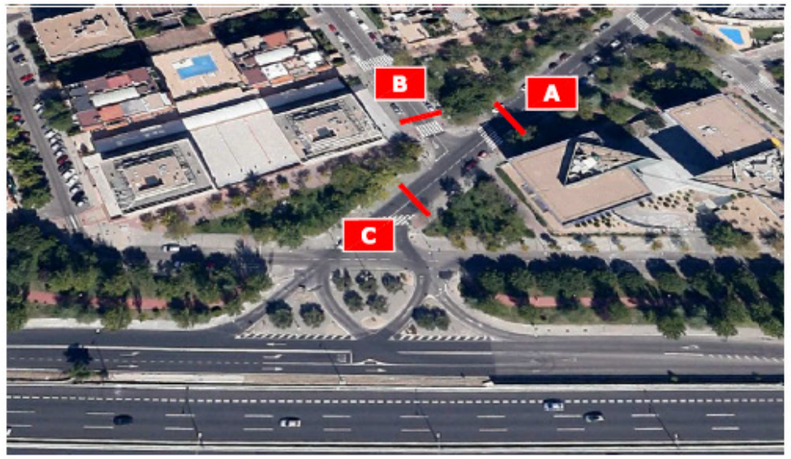
Figura 25. Matrices Cruce 2 por tipo de vehículo 7:30-8:30

Matrices O/D Cruce 2

Horario: 7:30 - 8:30

Clasificación Vehicular:

1. Motos
2. Turismos
3. Camiones
4. Autobuses



Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	3	3
C	1	0	0	1
Total	1	0	4	5

Matriz O/D Turismo 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	2	34	36
B	1	0	22	23
C	11	8	0	19
Total	12	10	56	78

Matriz O/D Camión 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	3	3
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
Total	2	0	3	5

Matriz O/D TOTAL 7:30-7:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	2	38	40
B	1	0	25	26
C	14	8	0	22
Total	15	10	63	88

Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	1	1
C	0	0	0	0
Total	0	0	2	2

Matriz O/D Turismo 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	46	46
B	1	0	27	28
C	10	9	0	19
Total	11	9	73	93

Matriz O/D Camión 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	4	4
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
Total	2	0	4	6

Matriz O/D TOTAL 7:45-8:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	51	51
B	1	0	28	29
C	12	9	0	21
Total	13	9	79	101

Matriz O/D Moto/Bicicleta 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	2	2
C	0	0	0	0
Total	0	0	3	3

Matriz O/D Turismo 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	1	42	43
B	5	0	29	34
C	15	5	0	20
Total	20	6	71	97

Matriz O/D Camión 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	0	1	0	1
Total	0	1	1	2

Matriz O/D Bus 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	2	2
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
Total	2	0	2	4

Matriz O/D TOTAL 8:00-8:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	1	46	47
B	5	0	31	36
C	17	6	0	23
Total	22	7	77	106

Matriz O/D Moto/Bicicleta 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	3	3
C	0	0	0	0
Total	0	0	4	4

Matriz O/D Turismo 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	57	57
B	3	0	35	38
C	12	4	0	16
Total	15	4	92	111

Matriz O/D Camión 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	1	2

Matriz O/D Bus 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	2	2
B	0	0	1	1
C	2	0	0	2
Total	2	0	3	5

Matriz O/D TOTAL 8:15-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	61	61
B	3	0	39	42
C	15	4	0	19
Total	18	4	100	122

Matriz O/D Moto/Bicicleta 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	4	4
B	0	0	9	9
C	1	0	0	1
Total	1	0	13	14

Matriz O/D Turismo 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	3	179	182
B	10	0	113	123
C	48	26	0	74
Total	58	29	292	379

Matriz O/D Camión 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	2	2
B	0	0	0	0
C	1	1	0	2
Total	1	1	2	4

Matriz O/D Bus 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	11	11
B	0	0	1	1
C	8	0	0	8
Total	8	0	12	20

Matriz O/D TOTAL 7:30-8:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	3	196	199
B	10	0	123	133
C	58	27	0	85
Total	68	30	319	417

Fuente: Vectio

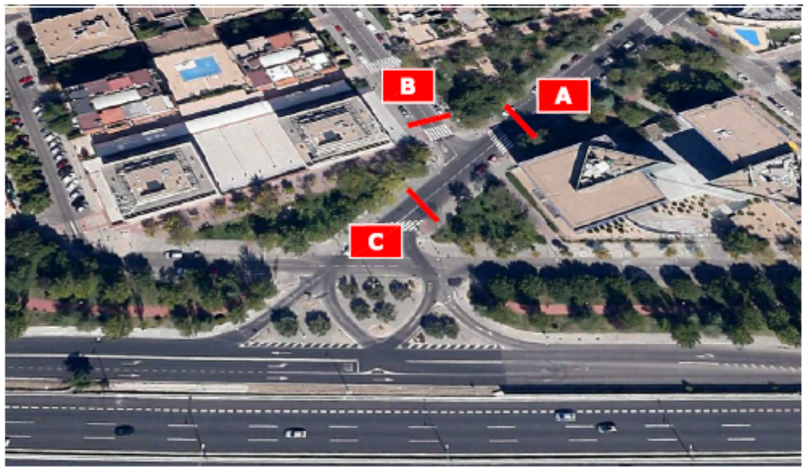
Figura 26. Matrices Cruce 2 por tipo de vehículo 13:30-14:30

Matrices O/D Cruce 2

Horario: 13:30 - 14:30

Clasificación Vehicular:

1. Motos
2. Turismos
3. Camiones
4. Autobuses



Matriz O/D Moto/Bicicleta 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	0	1

Matriz O/D Turismo 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	4	21	25
B	4	0	12	16
C	11	6	0	17
Total	15	10	33	58

Matriz O/D Camión 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	1	1
C	1	0	0	1
Total	1	0	1	2

Matriz O/D Bus 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	2	2
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
Total	2	0	2	4

Matriz O/D TOTAL 13:30-13:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	4	23	27
B	4	0	13	17
C	15	6	0	21
Total	19	10	36	65

Matriz O/D Moto/Bicicleta 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
Total	2	0	1	3

Matriz O/D Turismo 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	28	28
B	2	0	20	22
C	12	4	0	16
Total	14	4	48	66

Matriz O/D Camión 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	1	2

Matriz O/D TOTAL 13:45-14:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	30	30
B	2	0	20	22
C	15	4	0	19
Total	17	4	50	71

Matriz O/D Moto/Bicicleta 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	1	2

Matriz O/D Turismo 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	2	20	22
B	4	0	7	11
C	20	4	0	24
Total	24	6	27	57

Matriz O/D Camión 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	3	0	0	3
Total	3	0	1	4

Matriz O/D TOTAL 14:00-14:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	2	22	24
B	4	0	7	11
C	24	4	0	28
Total	28	6	29	63

Matriz O/D Moto/Bicicleta 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	4	4
B	0	0	0	0
C	4	0	0	4
Total	4	0	4	8

Matriz O/D Turismo 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	31	31
B	3	0	13	16
C	18	2	0	20
Total	21	2	44	67

Matriz O/D Camión 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	1	2

Matriz O/D Bus 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	1	2

Matriz O/D TOTAL 14:15-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	37	37
B	3	0	13	16
C	24	2	0	26
Total	27	2	50	79

Matriz O/D Moto/Bicicleta 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	5	5
B	0	0	0	0
C	8	0	0	3
Total	8	0	6	14

Matriz O/D Turismo 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	6	100	106
B	13	0	52	65
C	61	16	0	77
Total	74	22	152	248

Matriz O/D Camión 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	1	1
C	2	0	0	2
Total	2	0	2	4

Matriz O/D Bus 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	5	5
B	0	0	0	0
C	7	0	0	7
Total	7	0	5	12

Matriz O/D TOTAL 13:30-14:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	6	112	118
B	13	0	53	66
C	78	16	0	94
Total	91	22	165	278

Fuente: Vectio

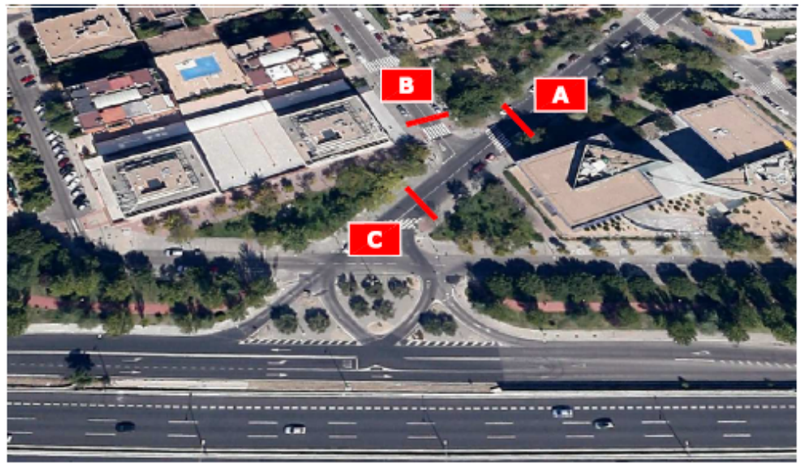
Figura 27. Matrices Cruce 2 por tipo de vehículo 14:30-15:30

Matrices O/D Cruce 2

Horario: 14:30 - 15:30

Clasificación Vehicular:

1. Motos
2. Turismos
3. Camiones
4. Autobuses



Matriz O/D Moto/Bicicleta 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Turismo 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	4	29	33
B	4	0	21	25
C	22	10	0	32
Total	26	14	50	90

Matriz O/D Camión 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	0	1

Matriz O/D Bus 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	1	2

Matriz O/D TOTAL 14:30-14:45

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	4	30	34
B	4	0	21	25
C	24	10	0	34
Total	28	14	51	93

Matriz O/D Moto/Bicicleta 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	3	0	0	3
Total	3	0	1	4

Matriz O/D Turismo 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	28	28
B	2	0	22	24
C	28	3	0	31
Total	30	3	50	83

Matriz O/D Camión 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	0	1

Matriz O/D TOTAL 14:45-15:00

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	29	29
B	2	0	22	24
C	32	3	0	35
Total	34	3	51	88

Matriz O/D Moto/Bicicleta 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	1	2

Matriz O/D Turismo 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	2	42	44
B	1	0	20	21
C	18	5	0	23
Total	19	7	62	88

Matriz O/D Camión 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
Total	2	0	1	3

Matriz O/D TOTAL 15:00-15:15

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	2	44	46
B	1	0	20	21
C	21	5	0	26
Total	22	7	64	93

Matriz O/D Moto/Bicicleta 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	0	0
C	3	0	0	3
Total	3	0	1	4

Matriz O/D Turismo 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	45	45
B	3	0	27	30
C	17	4	0	21
Total	20	4	72	96

Matriz O/D Camión 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D Bus 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

Matriz O/D TOTAL 15:15-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	46	46
B	3	0	27	30
C	20	4	0	24
Total	23	4	73	100

Matriz O/D Moto/Bicicleta 14:30-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	3	3
B	0	0	0	0
C	7	0	0	7
Total	7	0	3	10

Matriz O/D Turismo 14:30-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	6	144	150
B	10	0	90	100
C	85	22	0	107
Total	95	28	234	357

Matriz O/D Camión 14:30-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	1	0	0	1
Total	1	0	0	1

Matriz O/D Bus 14:30-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	0	2	2
B	0	0	0	0
C	4	0	0	4
Total	4	0	2	6

Matriz O/D TOTAL 14:30-15:30

ORIGEN \ DESTINO	A	B	C	Total
A	0	6	149	155
B	10	0	90	100
C	97	22	0	119
Total	107	28	239	374

Fuente: Vectio

6.2.2.2.6. Estimación de matrices para el año base

Para caracterizar fielmente la demanda se hace necesario definir una matriz origen-destino para vehículos ligeros y otra para vehículos pesados, partiendo de la información recopilada en las estaciones de aforo del Ministerio de Fomento y en la campaña de campo.

Debido al reparto del tráfico por sentidos en el enlace, principalmente en el tronco de las vías que conecta, se ha decidido tomar como intensidades de estudio las producidas en la hora punta de la mañana y la hora punta de la tarde. Según los datos obtenidos del Mapa de Tráfico de 2013, se han tomado como hora punta de la mañana las 7:00 y la de la tarde las 14:00.

Como se ha mencionado anteriormente se van a analizar dos horas punta, la hora punta de la mañana (07:00-08:00) y la hora punta de la tarde las (14:00-15:00), por tanto se han estimado dos matrices para cada tipo de vehículo estudiado, ligeros y pesados.

Para la obtención de las matrices, se parte del flujo en cada punto de aforo conocido. Para estimar las matrices O/D a partir de estas mediciones, se introducen en la base de datos del modelo las intensidades horarias de tráfico disponibles, descritas anteriormente, correspondientes a cada una de las secciones con aforos conocidos.

A partir de estos flujos se han estimado las matrices de demanda mediante el método del gradiente. Este método consiste en la modificación iterativa de una matriz de partida con base en las diferencias existentes con los aforos reales, tras asignarla a red de estudio. Tras cada iteración se modifica la distribución de viajes generados/atraídos hasta alcanzar la distribución coherente con los aforos conocidos, con la mínima desviación posible.

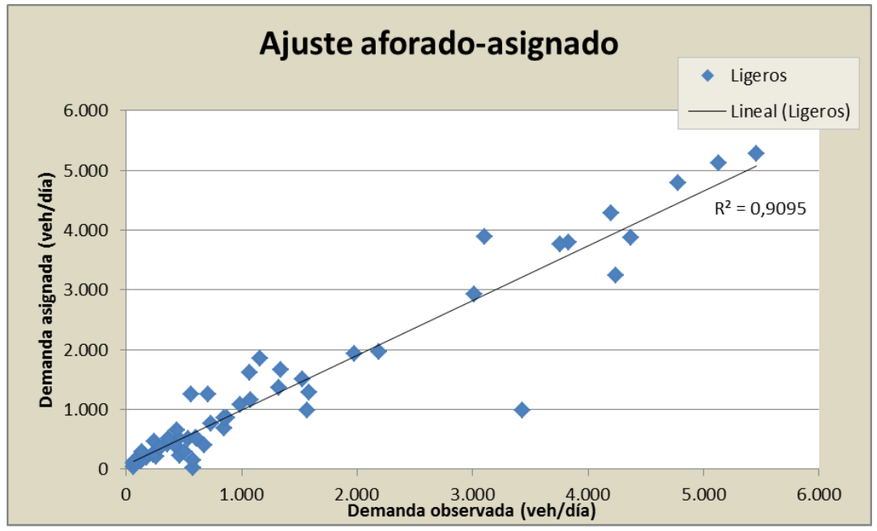
En el Apéndice 5 se incluyen las matrices base de Ligeros y Pesados utilizadas como punto de partida en la obtención de las matrices Origen-Destino para el año base 2014.

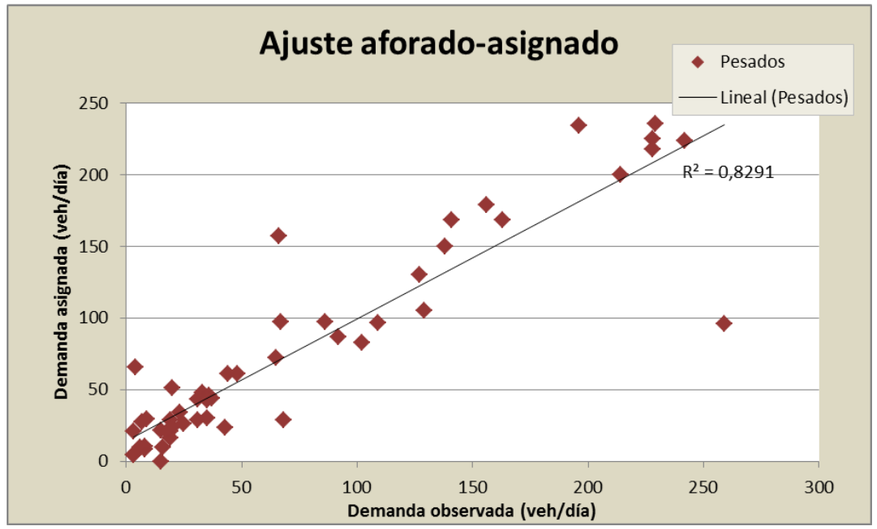
INDICADOR ESTADÍSTICO GEH PARA EL AJUSTE DE LAS MATRICES OBTENIDAS

Siguiendo la metodología del gradiente, anteriormente explicada, se lleva a cabo la estimación de la matriz de vehículos ligeros y vehículos pesados, a partir de los datos de aforo disponibles.

Los siguientes gráficos muestran el ajuste de los datos así como la regresión resultante, comprobándose que los resultados se ajustan con gran nivel de correlación a los valores aforados.

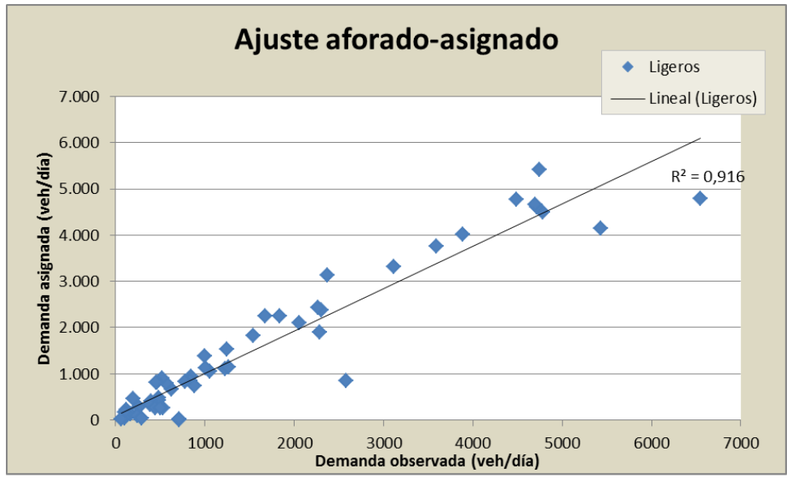
Tabla 18. Regresión del ajuste de tráfico: ligeros y pesados para la hora punta de la mañana 7:00

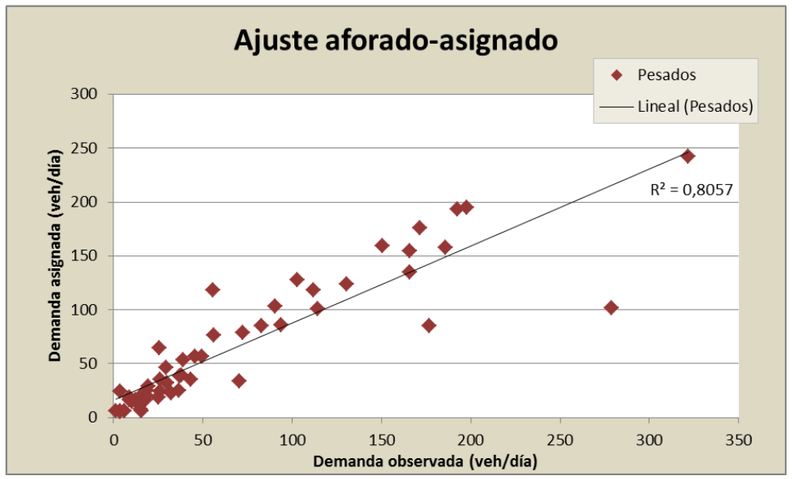




Fuente: Elaboración propia

Tabla 19. Regresión del ajuste de tráfico: ligeros y pesados para la hora punta de la tarde 14:00





Fuente: Elaboración propia

En el *Apéndice 4. Matrices Origen-Destino,* se recogen las matrices estimadas y calibradas para el año 2014 calculas según el procedimiento anteriormente descrito.

6.2.3. ESCENARIOS FUTUROS

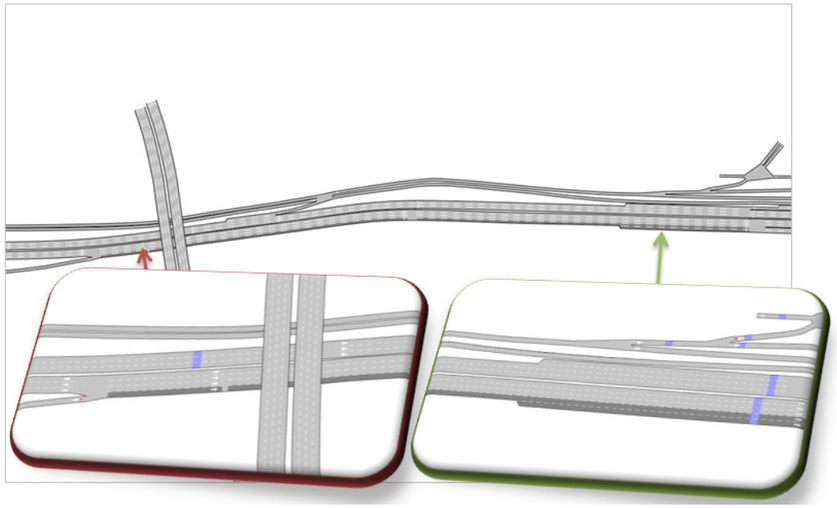
6.2.3.1. Oferta

A continuación se presentan los cambios realizados en la oferta de transporte respecto de la situación actual, inicialmente en el sentido Barcelona y luego en el sentido Madrid.

Actuaciones en dirección Barcelona:

- Ampliación de tres a cuatro carriles del tronco de la A-2 en la incorporación del ramal procedente de la vía de servicio para más adelante ampliar a cinco carriles dejando la bifurcación hacía el nudo en dos carriles y en el tronco en tres (ver Figura 28).

Figura 28. Cambios en A-2 dirección Barcelona. Ampliación a 4 y 5 carriles



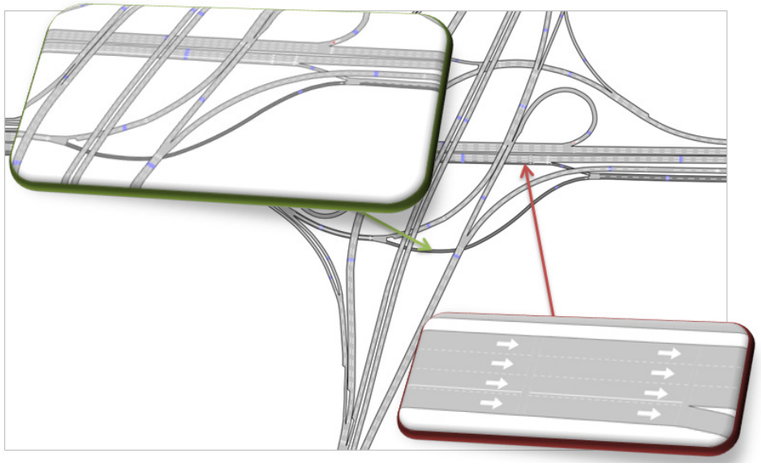
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

- Se suprime la separación física con bolardos que existe actualmente entre el tronco de la A-2 y la incorporación del ramal procedente de la carretera M-14, reemplazando con una línea continua-discontinua, para así permitir el movimiento de acceso hacia el tronco del flujo procedente desde la M-14, y evitar el trenzado al impedir los movimientos desde el tronco a la vía de servicio (ver Figura 29). El ramal actual en este punto sigue existiendo pero solo para los vehículos que desde la M-14 quieren seguir por la vía de servicio.

- Como compensación del cierre de la incorporación actual desde el tronco hacía la vía de servicio, se amplía a dos carriles el ramal que sale del tronco de la A-2 antes del nudo

dirección Barcelona, para continuar con un nuevo ramal de un carril que conecta directamente con la vía de servicio (ver Figura 29).

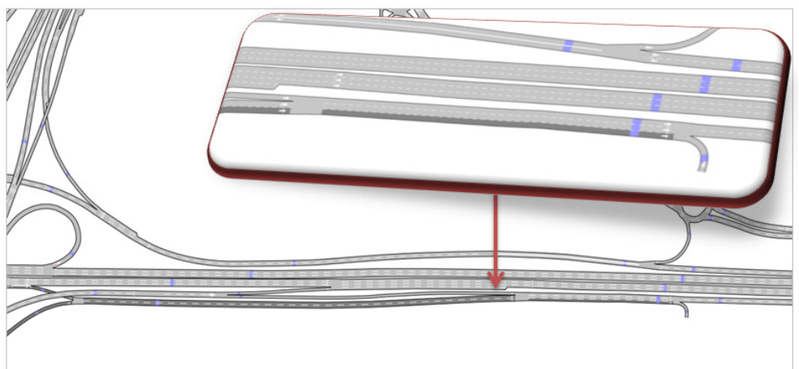
Figura 29. Cambios en Nudo Eisenhower dirección Barcelona.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

- La vía de servicio se amplía a dos carriles y cuando se incorpora el carril que viene desde la M-14 se amplía a tres carriles hasta la primera salida de la vía de servicio (ver Figura 30).

Figura 30. Cambios en vía de servicio dirección Barcelona.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

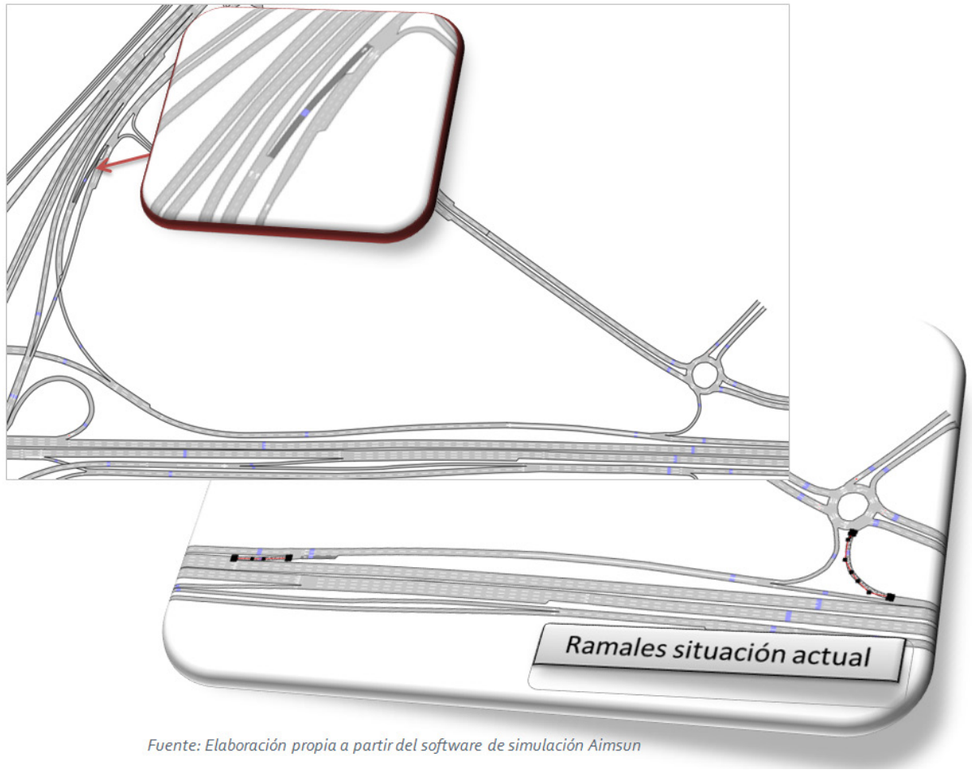
Actuaciones en dirección Madrid:

- En la vía de servicio sale en el PP.KK 12 del tronco de la A-2, suprimir el acceso directo a la glorieta en la M-22, así como suprimir el ramal existente de incorporación al tronco de la A-2 (ver Figura 31).

- Como compensación se añade una nueva bifurcación desde el ramal de acceso a la M-14 en dirección norte que permite conectar con la M-22 y la zona de carga del aeropuerto desde la A-2 (ver Figura 31).

- Adicionalmente, para acceder a la zona de carga desde la A-2 en dirección Madrid, existe actualmente la salida 15 que confluye en la Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas y posteriormente en la M-22.

Figura 31. Detalle nuevo acceso a la vía de servicio de la carretera M-14 y ramales suprimidos

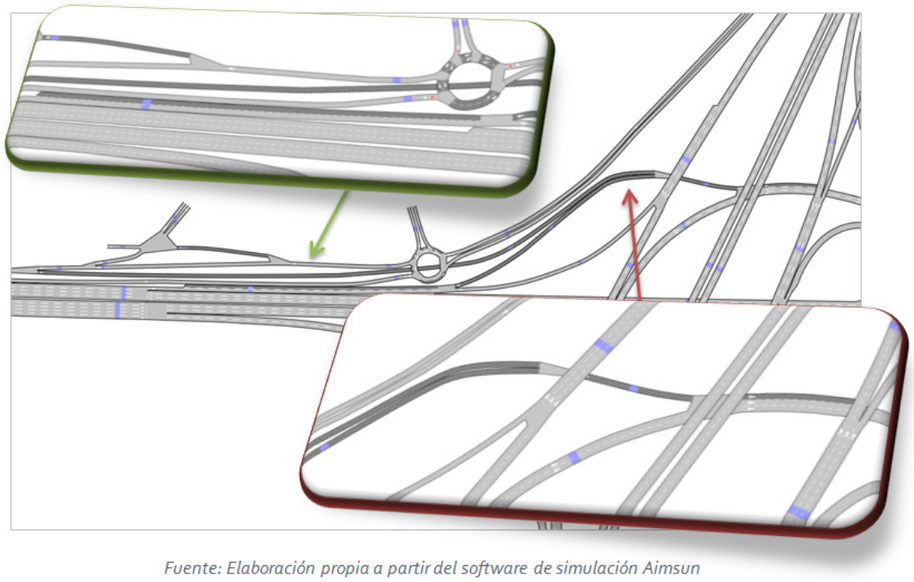


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

- Para sustituir la supresión de la bifurcación existente de incorporación al tronco de la A-2, se prolonga el ramal que existente actualmente para acceder a la M-14 dirección Madrid para conectar con la vía de servicio y así dar continuidad al tráfico que quiera seguir en dirección Madrid por la vía de servicio (ver Figura 32). Este nuevo ramal de conexión con la vía de servicio se parte en dos, uno de ellos conecta directamente con el tronco de la A-2 dirección Madrid, y el otro conecta con la vía de servicio (ver Figura 32).

- Se sustituye la intersección actual de la vía de servicio con la calle Obenque, por una glorieta en la intersección con la calle Pinos de Osuna (ver Figura 32).

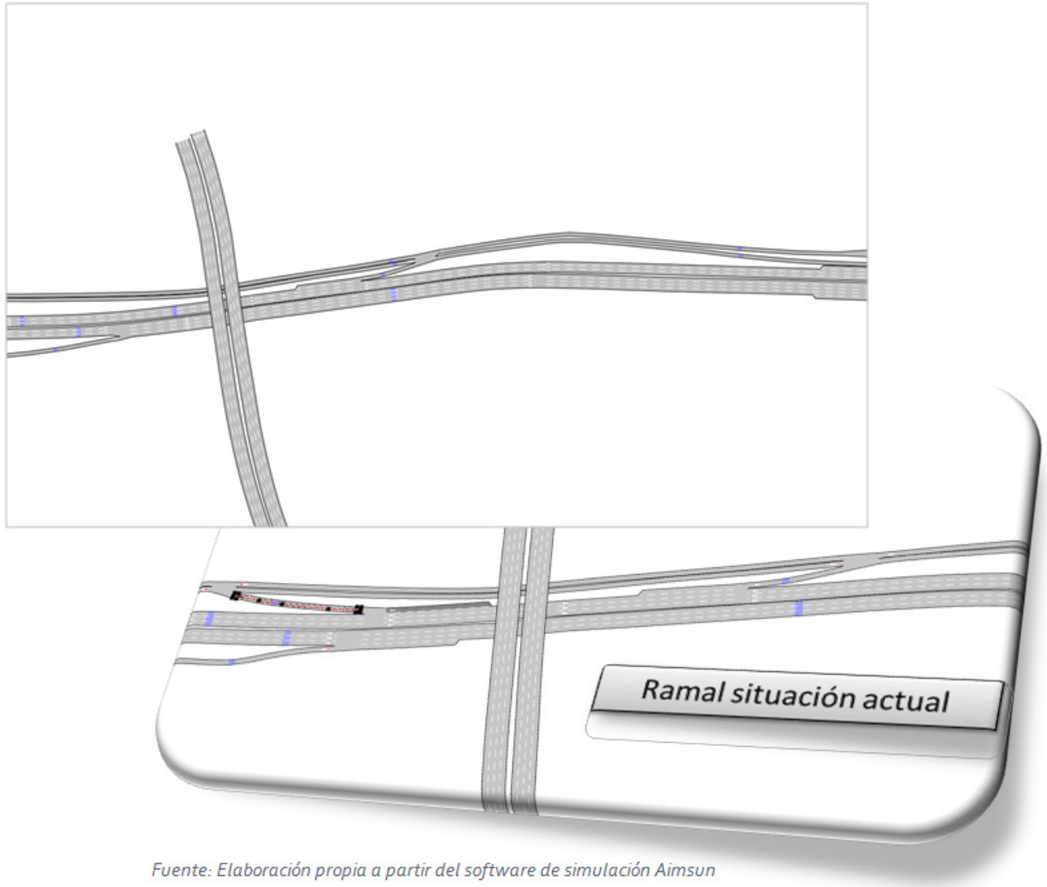
Figura 32. Cambios en Nudo Eisenhower dirección Madrid.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

La nueva conexión que da continuidad a la vía de servicio permite suprimir la salida 9 existente (ver Figura 33).

Figura 33. Supresión salida 9 desde tronco de la A-2.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.3.2. Demanda. Prognosis de Tráfico

Tras analizar las series históricas de las estaciones de aforo del Ministerio de Fomento se decide tomar como valores de incremento anual de tráfico para la proyección de las matrices de demanda a los años futuros de estudio los que recoge la Orden FOM/3317/2010 de 17 de diciembre.

Tabla 20. Incrementos de tráfico

Período	Incremento anual acumulativo
2013-2016	1,12 %
2017 en adelante	1,44 %

Fuente: Orden FOM/3317/2010

Los años futuros de estudio serán:

Año 2019: año de puesta en servicio del nuevo enlace.

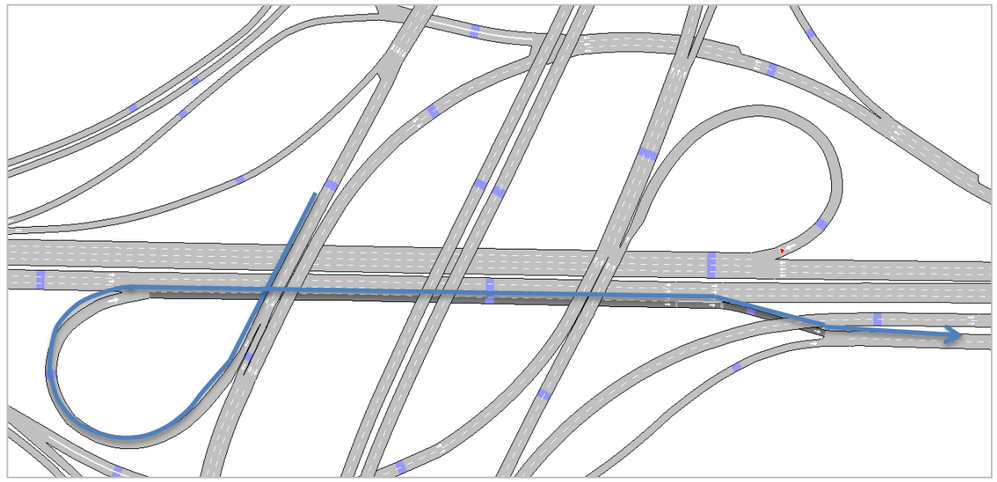
Año 2039: 20 años tras la puesta en servicio del nuevo enlace.

Aplicando los incrementos de tráfico expuestos en la Tabla 20 a las matrices del año base 2014 se calculan las matrices futuras de demanda para los dos años de estudio y para cada tipo de vehículo estudiado (vehículos ligeros y pesados). En el apéndice 5 se muestran las matrices de los años futuros.

Un aspecto importante a mencionar en la estimación de las matrices futuras O/D es que en la situación futura los vehículos que viajan desde el norte de la carretera M-14 (tanto en las calzadas como en las vías de servicio) hacia la A-2 en dirección Barcelona, pueden seguir por el ramal para incorporarse a la vía de servicio de la A-2 e incorporarse al tronco más adelante, o incorporarse en el tronco de la A-2 directamente.

En este estudio no se conoce con exactitud qué porcentaje de vehículos se incorporan directamente al tronco y qué otro porcentaje se dirigen hacia la vía de servicio. Por este motivo, se ha considerado el escenario más pesimista que es que todos los vehículos se dirijan hacia la vía de servicio para analizar si la capacidad de esta vía es suficiente para el máximo volumen de vehículos posible.

Figura 34. Movimiento de vehículos desde el norte de la carretera M-14 hacia la A-2 sentido Barcelona. Escenario pesimista.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.3.3. Intensidades y Estimación de IMDs

Como resultado de la simulación en el software utilizado (Aimsun) para cada escenario se obtienen los flujos de la hora simulada, que se corresponde con las intensidades horarias de tráfico para la hora punta de la mañana y la hora punta de la tarde de cada una de las secciones introducidas en el modelo, que a su vez permiten estimar las IMDs por sección.

Para la estimación de las IMDs por sección se utilizan los datos de porcentajes que representa el tráfico de cada hora punta con respecto a la IMD obtenidos a través de los datos de la estación afín tomada. Como se simularon dos horas del día, se ha estimado la IMD para cada una de ellas con su respectivo porcentaje y la IMD final se calcula como la media de los valores obtenidos.

Según los datos obtenidos del Mapa de Tráfico de 2013, para la estación afín E-98-0 la hora punta de un día viernes en la mañana se encuentra entre las 7:00 y 8:00 horas registrando un 7,62 % de vehículos ligeros y un 5,87 % de vehículos pesados (un 7,53% de vehículos totales) en la calzada 2 (descendiente), y la hora punta de la tarde se encuentra entre las 14:00 y 15:00 horas registrando un 7,71 % de vehículos ligeros y un 5,45 % de vehículos pesados (un 7,64% de vehículos totales) en la calzada 1 (ascendente). En el apéndice 3 se incluyen las tablas de intensidades horarias medias de un día viernes para dicha estación.

Se muestra a continuación, a manera de ejemplo, el resultado de intensidades y de IMDs para el tronco de la A-2 en ambos sentidos, si bien en el apartado Resumen de Resultados se presentan para el resto de secciones introducidas en el modelo.

Tabla 21. Intensidades (H100) e IMDs escenarios futuros tronco A-2

EJE	NOMBRE	SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros
GRUPO A-2			AÑO 2019 HORA 7 a.m.		AÑO 2019 HORA 14 p.m.		AÑO 2019	
1	A-2 sentido Madrid	72	4.692	4.555	5.041	4.855	64.148	61.373
2	A-2 sentido Barcelona	73	5.374	5.290	7.455	7.290	84.475	81.991
GRUPO A-2			AÑO 2039 HORA 7 a.m.		AÑO 2039 HORA 14 p.m.		AÑO 2039	
1	A-2 sentido Madrid	72	6.400	6.196	9.886	9.666	86.159	82.322
2	A-2 sentido Barcelona	73	7.158	7.064	5.993	5.848	112.228	109.040

Fuente: Elaboración propia

6.2.3.4. Categoría de tráfico pesado para dimensionamiento del firme.

Con los resultados de las IMDs estimadas, específicamente la IMD de pesados por cada sección se puede distinguir la categoría de tráfico que permitirá establecer la sección estructural del firme.

Según la Norma 6.1 IC de Secciones de Firme se establece que "la sección estructural del firme dependerá en primer lugar de la intensidad media diaria de vehículos pesados (IMD_p) que se prevea en el carril de proyecto en el año de puesta en servicio. Dicha intensidad se utilizará para establecer la categoría de tráfico pesado".

Partiendo de las intensidades horarias de vehículos pesados obtenidas en la simulación de tráfico para el año de puesta en servicio (2019), se calcula la IMDp necesaria para establecer una categoría de tráfico que permita el dimensionamiento del firme.

Para secciones con tres carriles o más por sentido de circulación, se considera que actúa sobre el exterior del 85% de los vehículos pesados que circulan en ese sentido.

Figura 35. Categorías de tráfico pesado de T00 a T42.

CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO	T00	T0	T1	T2
IMDp (vehículos pesados/día)	≥ 4 000	< 4 000 ≥ 2 000	< 2 000 ≥ 800	< 800 ≥ 200
CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO	**T31**	**T32**	**T41**	**T42**
IMDp (vehículos pesados/día)	< 200 ≥ 100	< 100 ≥ 50	< 50 ≥ 25	< 25

Fuente: Norma 6.1 Secciones de Firmes

A continuación se presentan los resultados de IMDp y categorías de tráfico según las secciones.

Tabla 22. IMD 2019 para dimensionamiento del firme. Indicados en la Figura 36

Nombre	IMD sección	IMDp	Categoría de tráfico
1	15.930	863	**T1**
2	71.992	2.563	**T0**
3	57.447	1.480	**T1**
4	18.215	873	**T1**
5	12.922	561	**T2**
6	3.005	302	**T2**
7	631	103	**T31**
8	17.579	769	**T2**
9	3.294	94	**T32**
10	8.526	657	**T2**
11	63.477	2.003	**T0**
12	20.878	734	**T1**
13	135	24	**T42**
14	20.739	840	**T1**
15	3.159	186	**T31**
16	6.163	487	**T2**

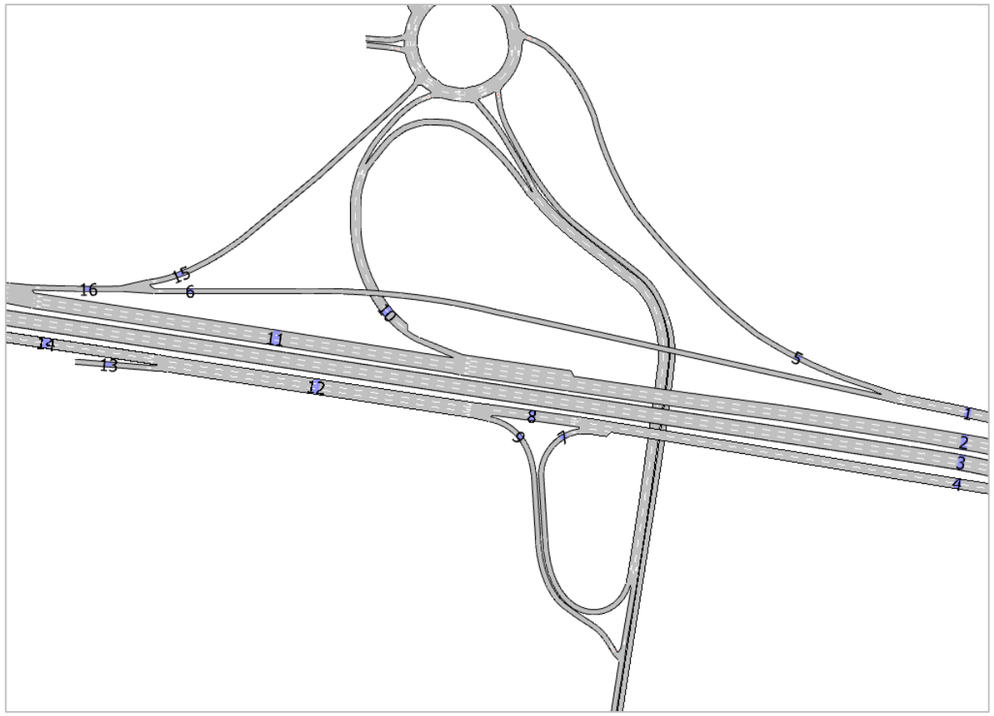
Fuente: Elaboración propia

Tabla 23. IMD 2019 para dimensionamiento del firme. Indicados en la Figura 37

Sección	IMD sección	IMDp	Categoría de tráfico
18	20.741	840	**T1**
19	3	0	**T42**
20	20.414	504	**T2**
21	41.157	1.344	**T1**

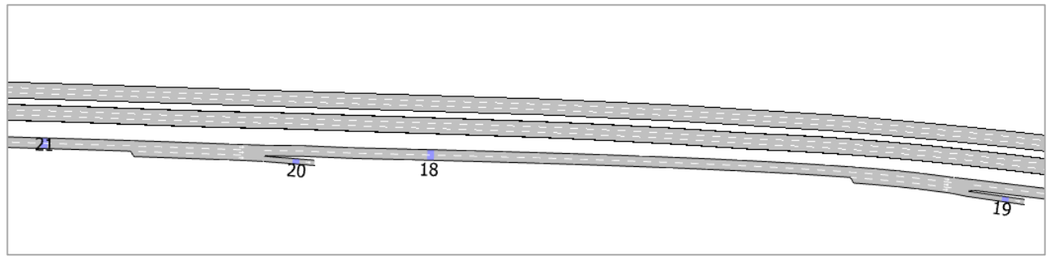
Fuente: Elaboración propia

Figura 36. IMD 2019 para dimensionamiento del firme los ramales del enlace en PP.KK 15



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 37. IMD 2019 para dimensionamiento del firme los ramales entre Av. Aragon, 400 y el PP.KK 15 de la A-2



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

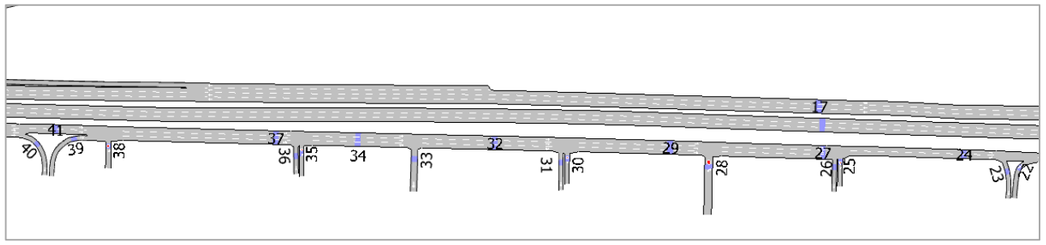
Tabla 24. IMD 2019 para dimensionamiento del firme. Indicados en la Figura 38

Nombre	IMD sección	IMDp	Categoría de tráfico
17	69.652	2.421	**T0**
22	8.349	90	**T32**
23	5	0	**T42**
24	32.806	1.253	**T1**
25	0	0	**T42**
26	3	3	**T42**
27	32.806	1.068	**T1**
28	0	0	**T42**
29	32.809	1.068	**T1**
30	0	0	**T42**
31	6	6	**T42**
32	32.817	1.073	**T1**
33	28	15	**T42**
34	32.848	1.085	**T1**
35	0	0	**T42**

Nombre	IMD sección	IMDp	Categoría de tráfico
36	81	46	**T41**
37	32.933	1.125	**T1**
38	0	0	**T42**
39	0	0	**T42**
40	164	92	**T32**
41	32.925	1.324	**T1**

Fuente: Elaboración propia

Figura 38. IMD 2019 para dimensionamiento del firme los ramales entre el PP.KK 12 y la Av. Aragon, 400



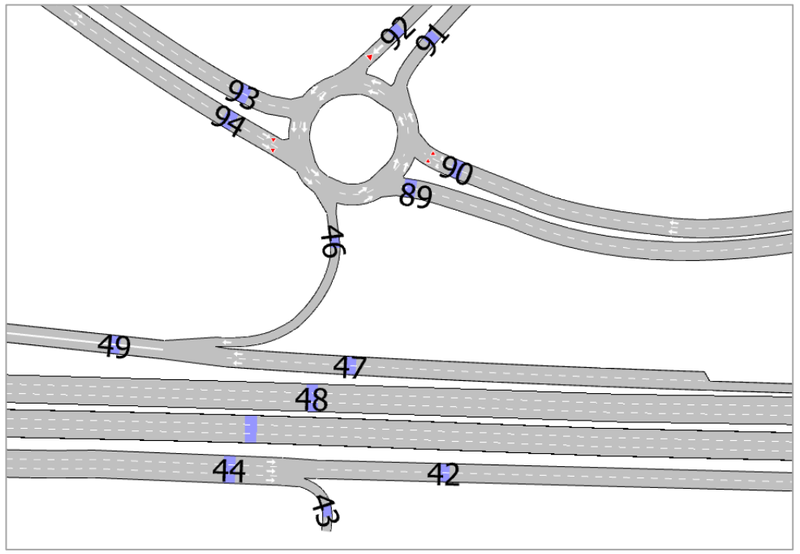
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Tabla 25. IMD 2019 para dimensionamiento del firme. Indicados en la Figura 39

Nombre	IMD sección	IMDp	Categoría de tráfico
42	33.088	1.415	**T1**
43	13.039	262	**T2**
44	46.123	1.425	**T1**
46	9.323	2.011	**T0**
47	31.828	1.453	**T1**
48	37.816	1.187	**T1**
49	41.150	3.463	**T0**
89	4.497	770	**T2**
90	13.051	1.923	**T1**
91	6.565	649	**T2**
92	7.548	412	**T2**
93	9.663	600	**T2**
94	9.455	1.696	**T1**

Fuente: Elaboración propia

Figura 39. IMD 2019 para dimensionamiento del firme los ramales del enlace del PP.KK12



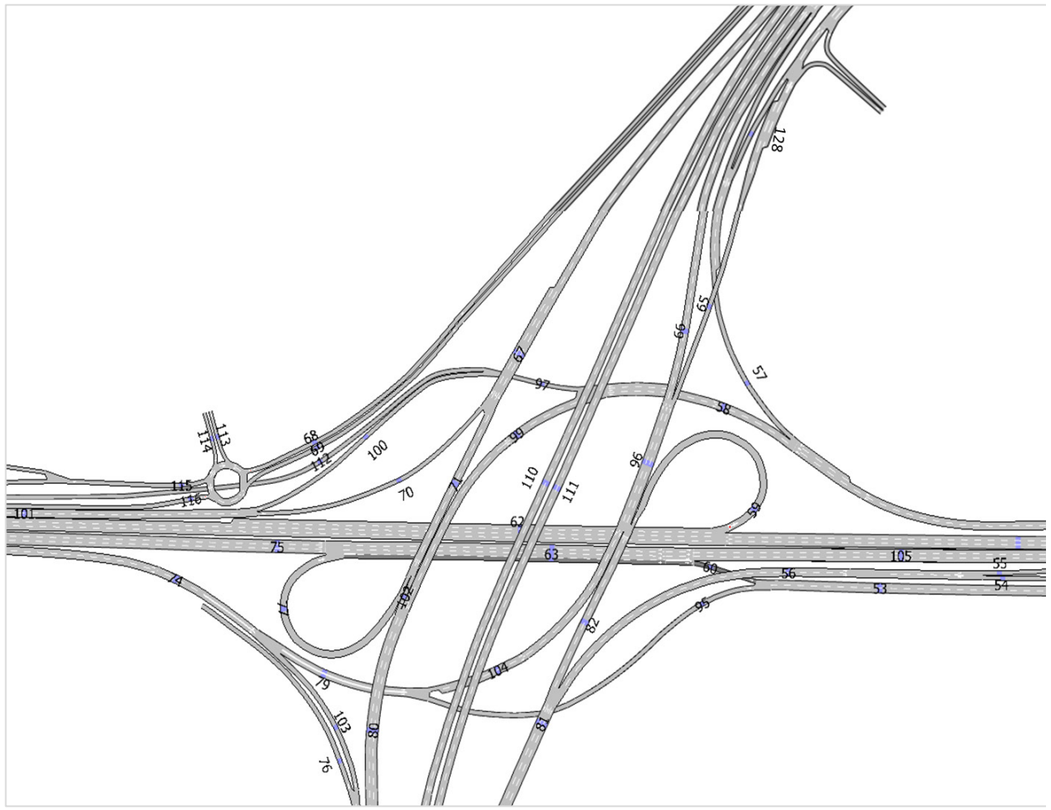
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 40. IMD 2019 para dimensionamiento del firme de los ramales de la Figura 41.

Nombre	IMD sección	IMDp	Categoría de tráfico
50	41.149	3.460	**T0**
54	18.260	620	**T2**
55	21.463	850	**T1**
56	39.720	1.470	**T1**
57	14.290	2.068	**T0**
58	26.861	1.392	**T1**
59	8.854	391	**T2**
60	10.528	585	**T2**
62	46.659	1.519	**T1**
63	46.484	1.256	**T1**
65	14.431	908	**T1**
66	22.226	1.029	**T1**
67	24.989	817	**T1**
68	4.421	658	**T2**
69	1.793	418	**T2**
70	14.440	377	**T2**
71	10.550	585	**T2**
74	48.516	1.590	**T1**
75	35.962	760	**T1**
76	5.705	171	**T31**
77	10.528	585	**T2**
79	44.105	1.537	**T1**
80	18.475	530	**T2**
81	58.437	2.325	**T0**
82	18.720	1.264	**T1**
95	17.313	473	**T2**
96	36.659	1.646	**T1**
97	8.411	768	**T2**
99	18.450	623	**T2**
100	3.061	612	**T2**
102	25	0	**T42**
103	4.413	54	**T32**
104	26.793	1.065	**T1**
105	35.959	759	**T1**
110	28.780	2.220	**T0**
111	22.104	1.468	**T1**
112	5.349	157	**T31**
113	2.398	640	**T2**
114	4.772	740	**T2**
115	7.650	669	**T2**
116	2.648	328	**T2**
128	1.775	453	**T2**

Fuente: Elaboración propia

Figura 41. IMD 2019 para dimensionamiento del firme en los ramales del nudo Eisenhower.



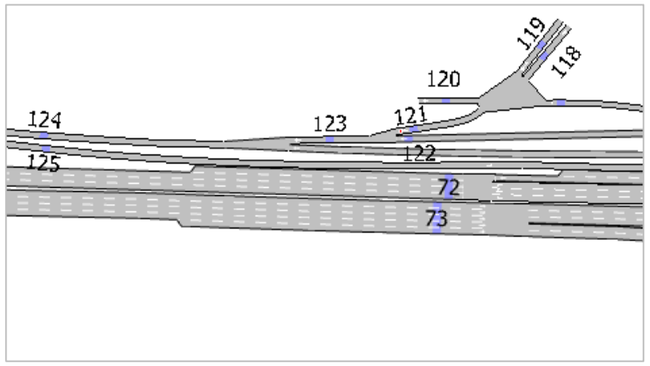
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Tabla 26. IMD 2019 para dimensionamiento del firme de los ramales de la Figura 42.

Nombre	IMD sección	IMDp	Categoría de tráfico
72	64.148	2.358	**T0**
73	84.476	2.111	**T0**
118	1.447	153	**T31**
119	1.945	134	**T31**
120	572	25	**T42**
121	1.945	134	**T31**
122	5.632	492	**T2**
123	7.577	626	**T2**
124	12.926	781	**T2**
125	2.648	328	**T2**

Fuente: Elaboración propia

Figura 42. IMD 2019 para dimensionamiento del firme de los ramales en el PP.KK 10



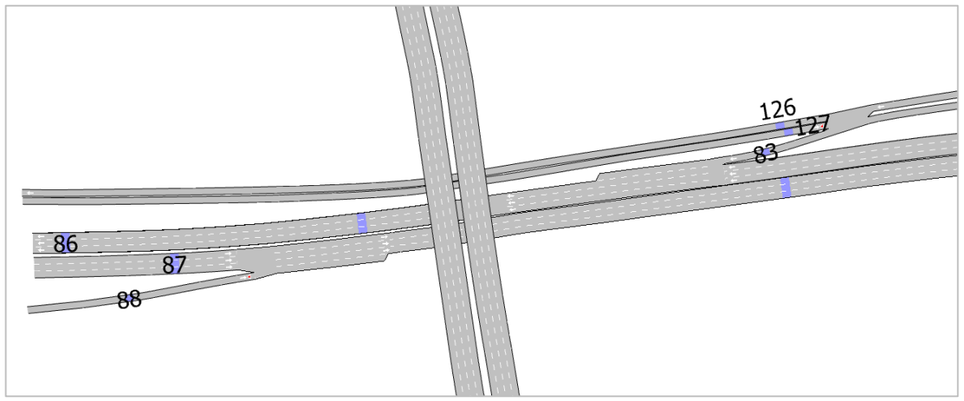
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Tabla 27. IMD 2019 para dimensionamiento del firme de la Figura 43.

Nombre	IMD sección	IMDp	Categoría de tráfico
83	916	103	**T31**
86	65.043	2.447	**T0**
87	68.904	1.615	**T1**
88	15.579	587	**T2**
126	12.012	678	**T2**
127	2.648	328	**T2**

Fuente: Elaboración propia

Figura 43. IMD 2019 para dimensionamiento del firme de los ramales en el PP.KK 9.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.4. RESUMEN DE RESULTADOS

6.2.4.1. Niveles de servicio

El nivel de servicio es una medida cualitativa de las condiciones de circulación, que tiene en cuenta el efecto de varios factores tales como la velocidad y el tiempo de recorrido, la seguridad, la comodidad de conducción y los costes de funcionamiento.

La manera de combinar estos factores depende del tipo o elemento de carretera que se esté considerando, por lo que la definición de cada nivel de servicio particular es distinta dependiendo del tipo de carretera, autopista, intersección, glorieta, etc.

Se emplean seis niveles de servicio que se designan, de mejor a peor, por las letras mayúsculas de "A" a "F", cuyas características de circulación se describen en la siguiente figura.

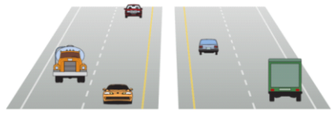
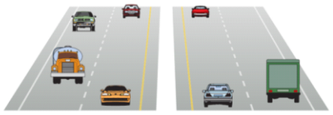
El documento *Highway Capacity Manual 2010*, desarrollado por el TransportationResearchBoard (TBR) de EEUU, constituye una valiosa herramienta para la determinación de las capacidades y niveles de servicio de los diversos elementos de una red de transporte, y es la metodología más conocida y utilizada en todo el mundo.

Se exponen los resultados inicialmente para el escenario actual y luego para los escenarios futuros en todas las opciones simuladas: los dos años horizontes (2019 y 2039) y las dos horas punta (mañana y tarde).

Se muestran las imágenes de la media de los niveles de servicio para cada hora punta simulada, así como una imagen del tráfico para un instante de la simulación.

El nivel de servicio de cada sección, se ha estimado en función del parámetro indicado según el HCM2010 para cada tipo de vía (Apéndice 6), y los resultados extraídos del software de simulación utilizado (Apéndice 7).

Figura 44. Descripción de los niveles de servicio

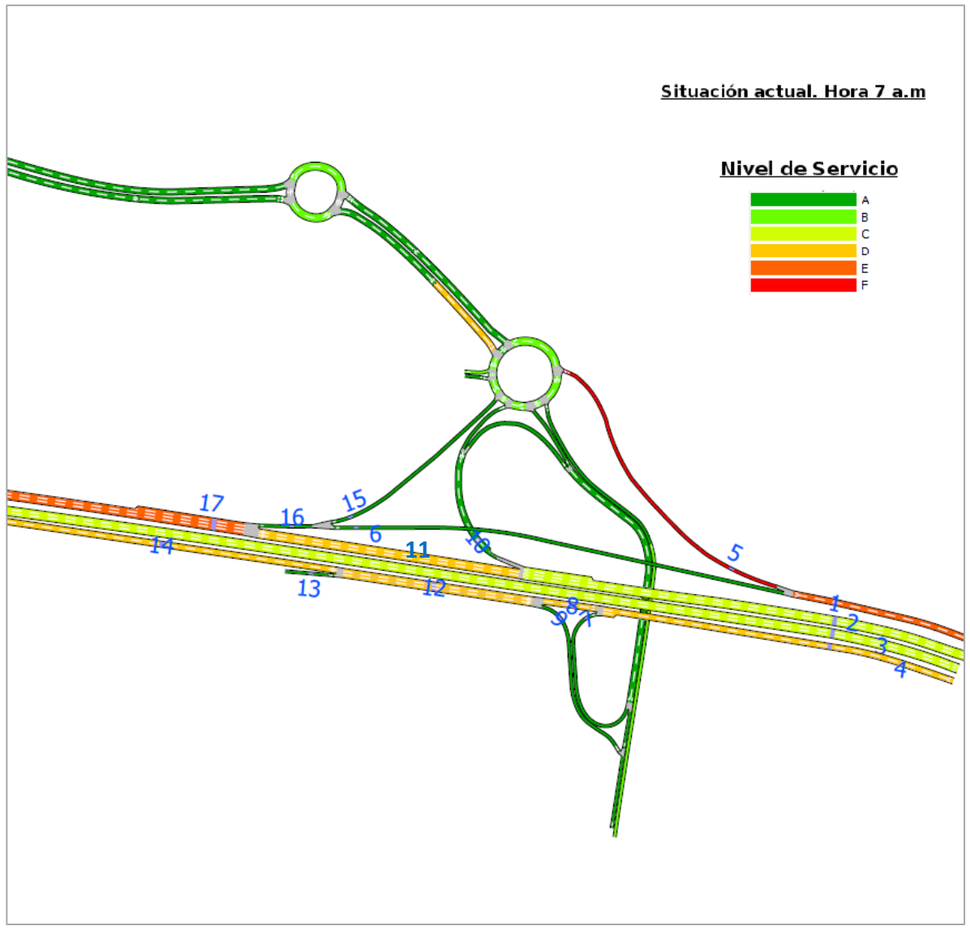
NIVEL DE SERVICIO	CONDICIONES DE FLUJO	DESCRIPCIÓN DE CIRCULACIÓN
A		Alta calidad de servicio. El tráfico fluye libremente con poca o ninguna restricción de velocidad o maniobra. **No hay demoras**
B		El tráfico es estable y fluye libremente. La capacidad de maniobra se encuentra tan solo levemente restringida. **No hay demoras**
C		Se mantiene en zona estable, pero muchos conductores empiezan a sentir restricciones en su libertad para seleccionar su propia velocidad, y la libertad de maniobra está restringida. Los conductores deben ser más cuidadosos en los cambios de carril. **Demoras mínimas**
D		La velocidad disminuye ligeramente y aumenta la densidad. La libertad de maniobra se encuentra notablemente limitada. **Demoras mínimas**
E		Proximidad de los vehículos entre sí, con poco espacio para maniobras. La comodidad de los conductores es escasa. **Demoras significativas**
F		Tráfico muy congestionado con atascos, especialmente en áreas donde los vehículos confluyen. **Demoras significativas**

Fuente: Highway Capacity Manual

6.2.4.2. Situación actual

6.2.4.2.1. Hora punta de la mañana 7 am

Figura 45. Nivel de servicio en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid). Situación actual.



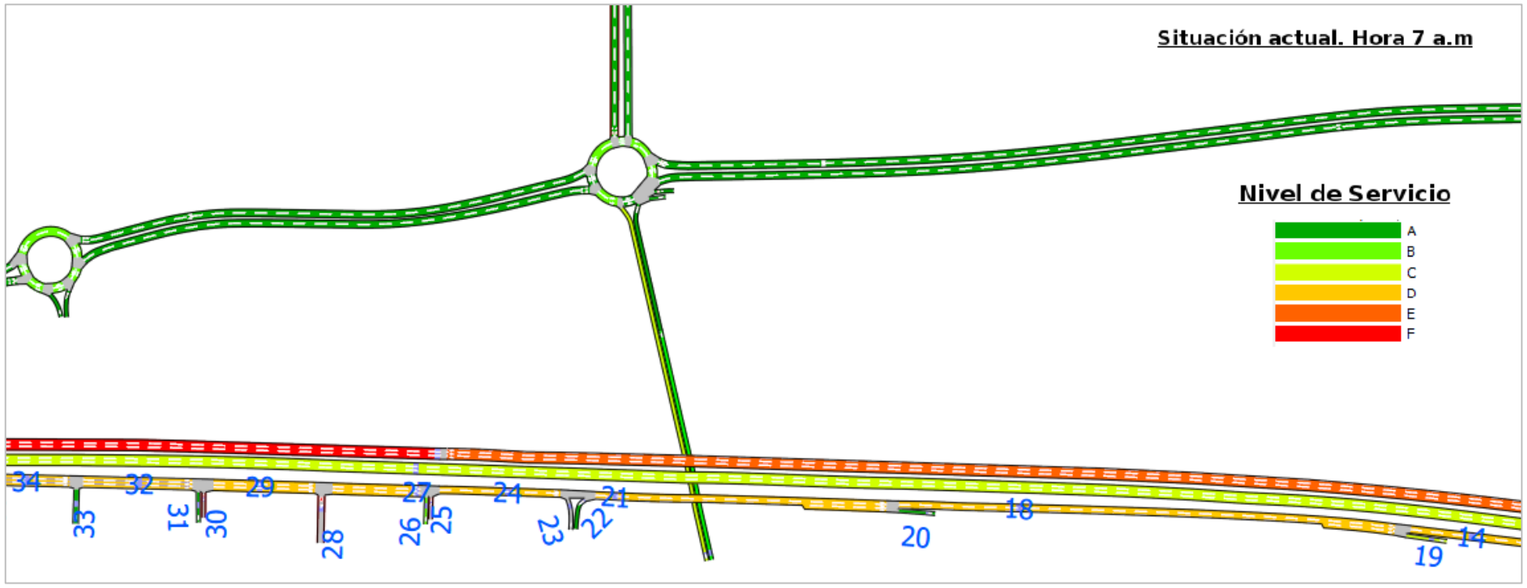
SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
1	1.219	1.177	1.026	969	14.811	14.008	E
2	5.021	4.910	5.363	5.137	68.433	65.531	C
3	3.829	3.778	5.021	4.878	58.283	56.421	C
4	608	585	1.686	1.632	15.071	14.419	D
5	841	824	955	913	11.829	11.328	F
6	379	353	72	56	2.985	2.680	A
5	841	824	955	913	11.829	11.328	F
6	379	353	72	56	2.985	2.680	A
7	39	35	53	46	606	525	A
8	569	550	1.632	1.585	14.461	13.891	D
9	141	138	299	292	2.896	2.801	A
10	263	263	303	283	3.732	3.564	A
11	4.763	4.649	5.061	4.855	64.746	61.991	D
12	710	688	1.931	1.877	17.354	16.688	D
13	5	3	15	10	133	87	A
14	705	685	1.915	1.866	17.217	16.597	D
15	490	468	128	107	4.091	3.761	A
16	868	821	201	163	7.076	6.441	A
17	5.631	5.470	5.262	5.018	71.825	68.435	E

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 46. Vehículos en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación actual.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

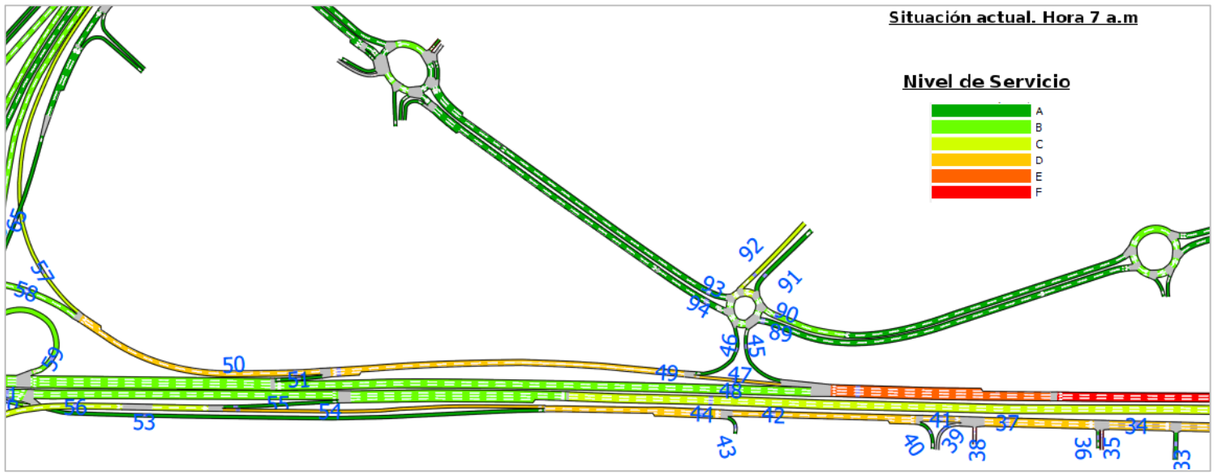
Figura 47. Nivel de servicio en la Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación actual.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
18	705	685	1.916	1.867	17.221	16.598	D
19	1	0	0	0	3	0	C
20	1.343	1.313	1.315	1.315	17.521	17.144	A
21	2.048	1.998	3.242	3.184	34.812	33.755	D
22	389	389	862	862	8.226	8.145	A
23	1	1	1	0	7	3	A
24	1.663	1.608	2.373	2.321	26.575	25.604	D
25	0	0	0	0	0	0	A
26	0	0	1	0	4	0	B
27	1.662	1.607	2.374	2.321	26.572	25.597	D
28	0	0	0	0	0	0	A
29	1.662	1.607	2.374	2.321	26.572	25.597	D
30	0	0	0	0	0	0	A
31	1	1	1	0	10	7	A
32	1.663	1.608	2.375	2.321	26.583	25.604	D
33	2	1	3	2	35	17	A
34	1.666	1.610	2.378	2.323	26.624	25.628	D

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

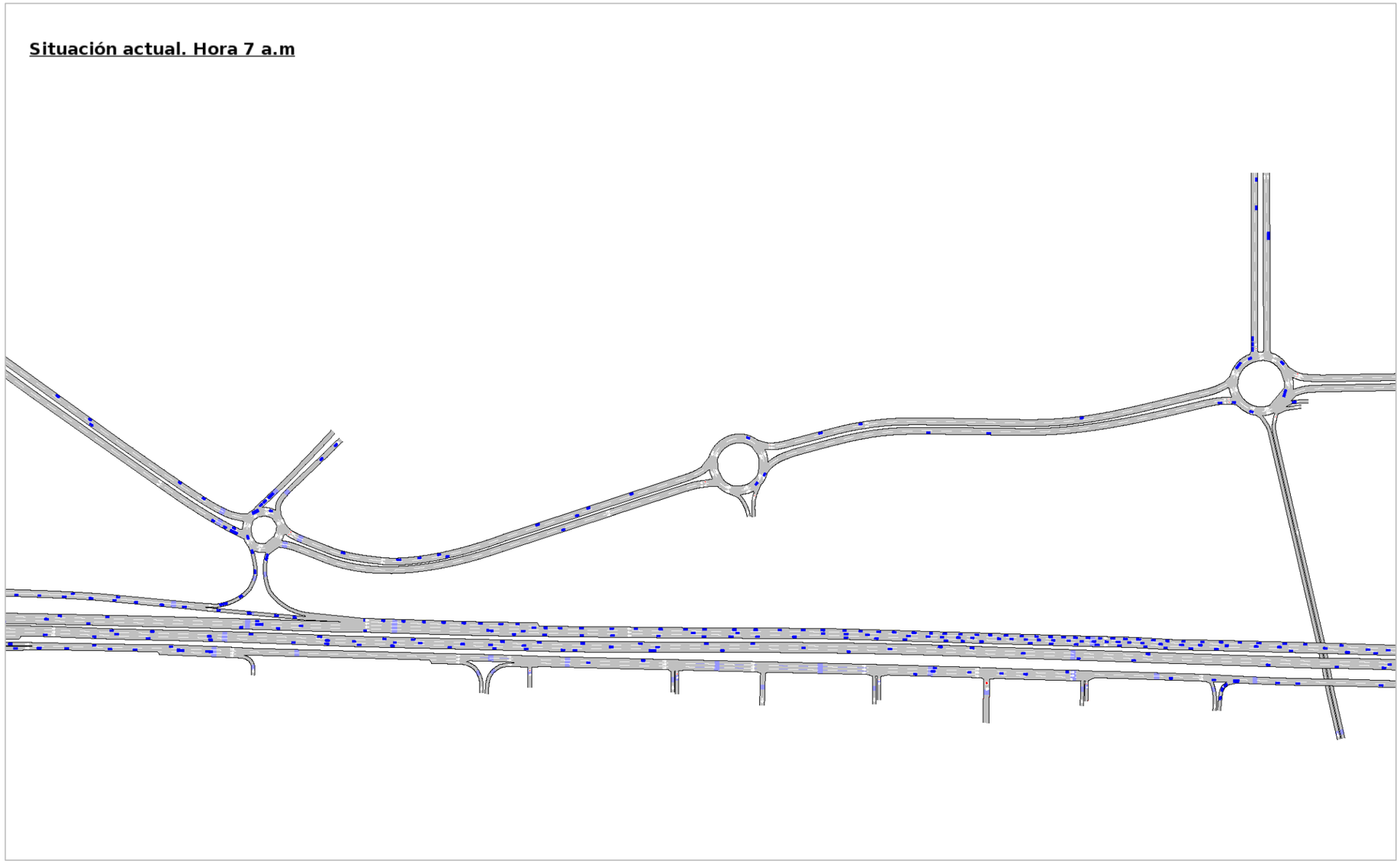
Figura 48. Nivel de servicio en la Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación actual.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
35	0	0	0	0	0	0	A
36	4	2	7	3	70	31	A
37	1.669	1.612	2.385	2.326	26.694	25.659	A
38	0	0	0	0	0	0	A
39	0	0	0	0	0	0	A
40	8	4	14	5	139	55	A
41	1.669	1.612	2.385	2.326	26.694	25.659	D
42	1.677	1.615	2.399	2.331	26.833	25.714	D
43	731	731	1.092	1.071	12.003	11.741	A
44	2.408	2.347	3.492	3.402	38.843	37.462	D
45	653	555	414	319	7.047	5.706	A
46	549	353	1.036	901	10.420	8.156	A
47	1.861	1.859	1.777	1.738	23.988	23.472	D
48	3.114	3.054	3.065	2.956	40.735	39.209	B
49	2.409	2.211	2.813	2.639	34.401	31.621	D
50	2.223	2.091	2.485	2.340	31.023	28.895	D
89	267	222	964	845	8.082	6.937	A
90	1.194	1.056	547	460	11.505	9.915	B
91	750	716	146	102	5.932	5.363	A
92	319	293	751	725	7.036	6.623	C
93	1.029	903	825	741	12.233	10.733	A
94	428	290	1.258	1.085	11.075	8.941	A

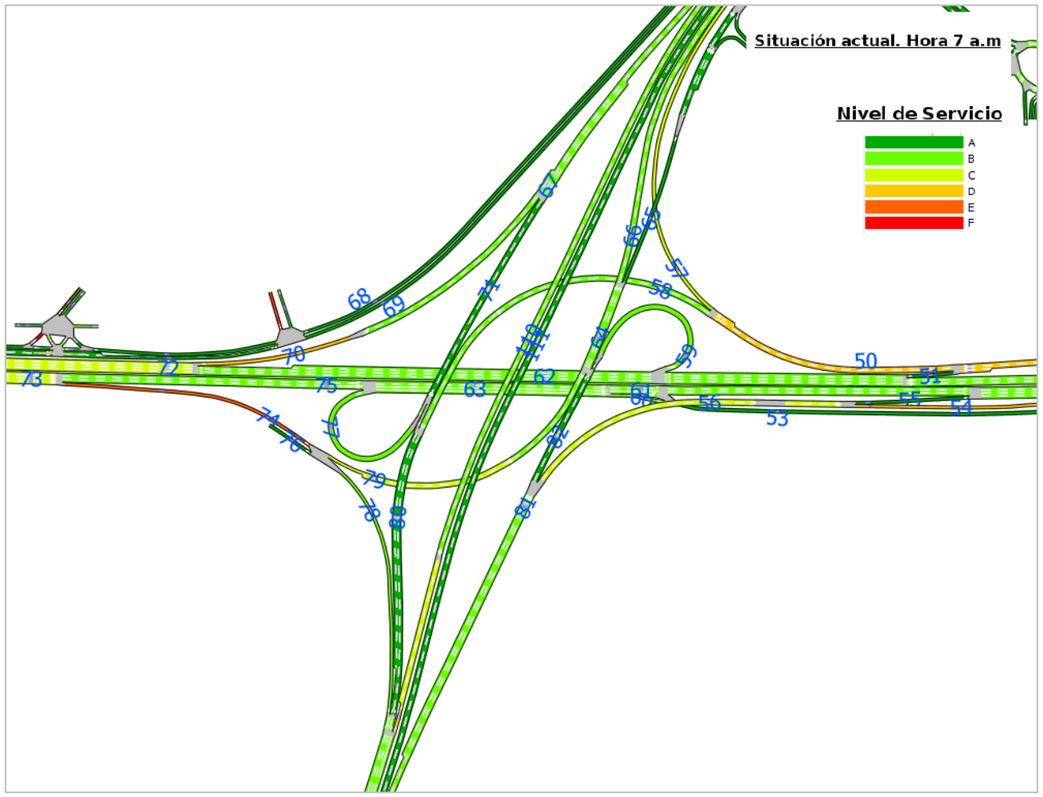
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 49. Vehículos en la Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación actual.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

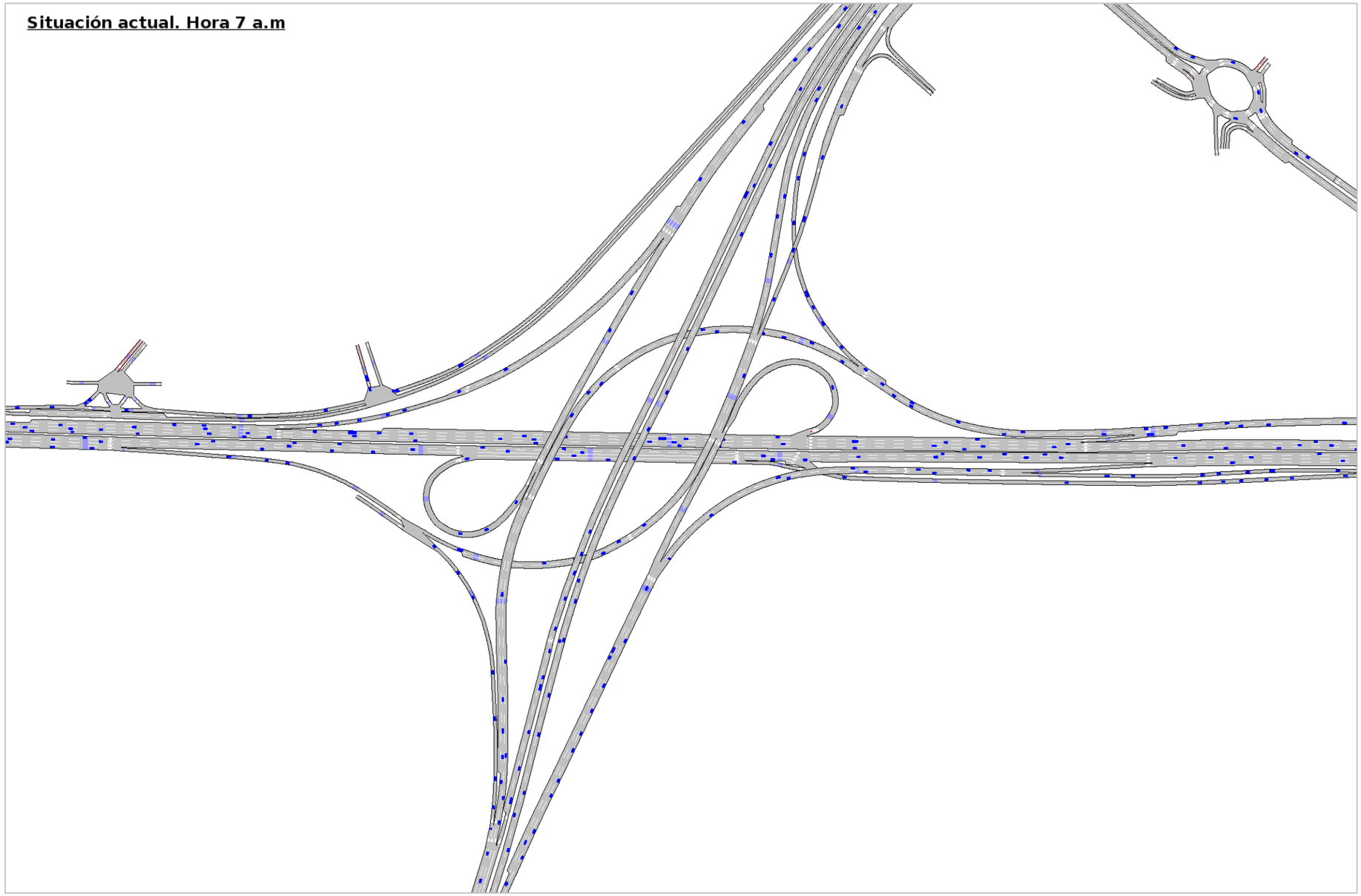
Figura 50. Nivel de servicio en el Nudo Eisenhower. Situación actual.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
51	185	120	327	298	3.367	2.723	A
52	3.299	3.174	3.392	3.254	44.102	41.932	B
53	1.222	1.190	2.095	2.039	21.823	21.031	A
54	1.187	1.158	1.396	1.362	17.020	16.431	D
55	1.239	1.209	1.784	1.714	19.898	19.048	A
56	2.426	2.367	3.179	3.075	36.914	35.475	C
57	979	875	1.074	989	13.529	12.152	C
58	1.244	1.216	1.411	1.351	17.491	16.739	B
59	553	535	892	865	9.506	9.125	B
60	541	518	908	863	9.530	8.998	B
61	3.262	3.230	4.393	4.309	50.412	49.142	B
62	3.853	3.711	4.284	4.119	53.617	51.064	B
63	3.812	3.758	5.329	5.201	60.190	58.387	B
64	2.391	2.305	2.871	2.720	34.661	32.767	B
65	976	936	1.085	1.008	13.584	12.678	A
66	1.414	1.369	1.784	1.711	21.067	20.079	B
67	1.761	1.731	1.918	1.859	24.244	23.418	B
70	1.219	1.212	1.009	995	14.700	14.406	D
71	542	519	909	865	9.547	9.016	A
72	5.072	4.923	5.293	5.114	68.318	65.470	C
73	5.223	5.152	6.987	6.824	80.404	78.065	C
74	1.952	1.914	2.565	2.487	29.750	28.683	E
75	3.272	3.240	4.421	4.337	50.657	49.385	B
76	309	303	511	501	5.396	5.232	A
77	540	518	908	864	9.530	8.999	B
78	538	534	955	941	9.821	9.612	B
79	1.724	1.682	2.121	2.046	25.328	24.307	C
80	1.245	1.217	1.413	1.354	17.516	16.763	A
81	3.647	3.526	4.820	4.615	55.755	53.064	B
82	1.220	1.159	1.640	1.539	18.834	17.582	A
110	1.672	1.507	2.494	2.272	27.419	24.620	B
111	1.697	1.700	1.232	1.186	19.330	18.842	A

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 51. Vehículos en nudo Eisenhower en un momento de la simulación. Situación actual.

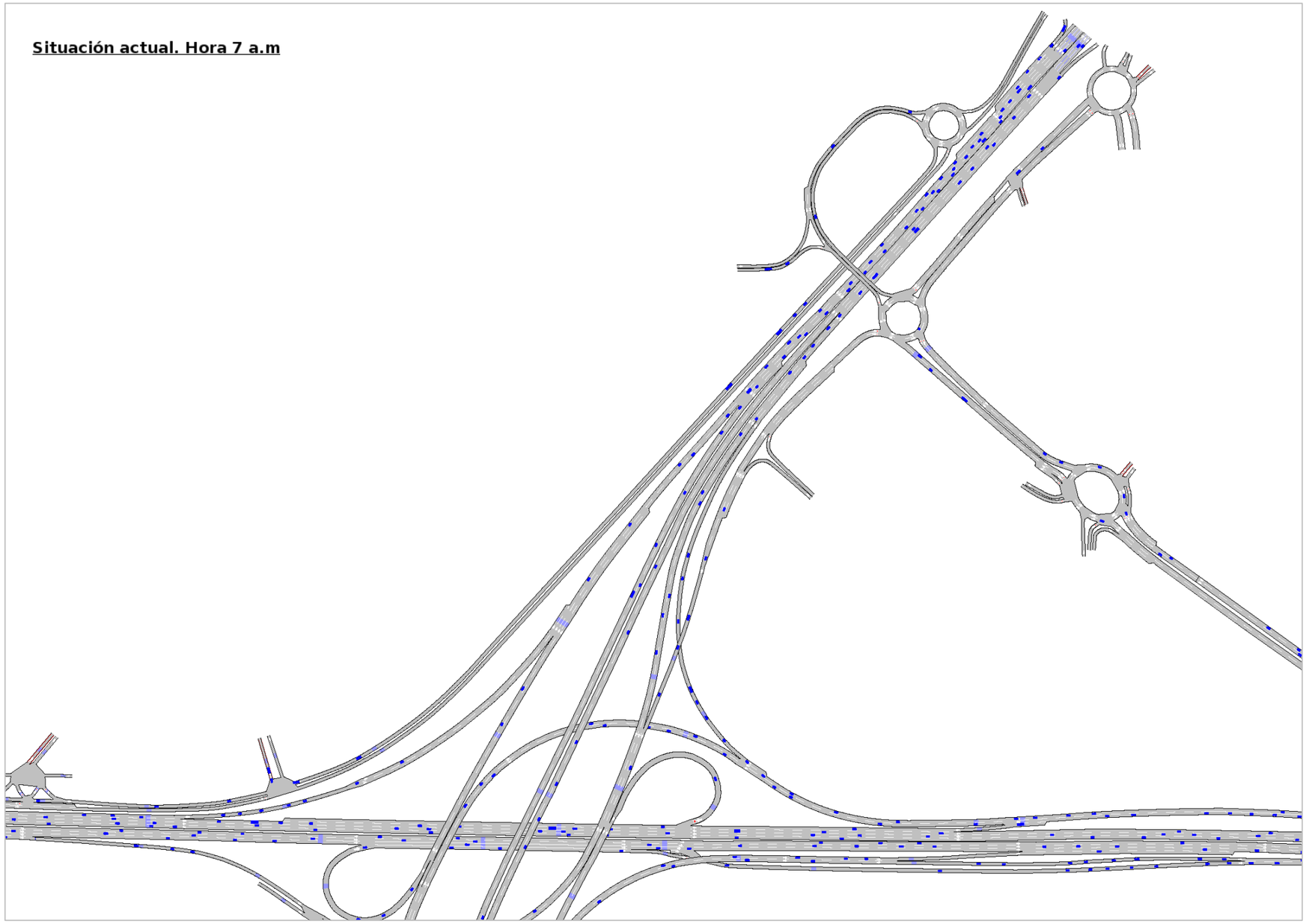


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 52. Vehículos en nudo Eisenhower (sur) en un momento de la simulación. Situación actual.

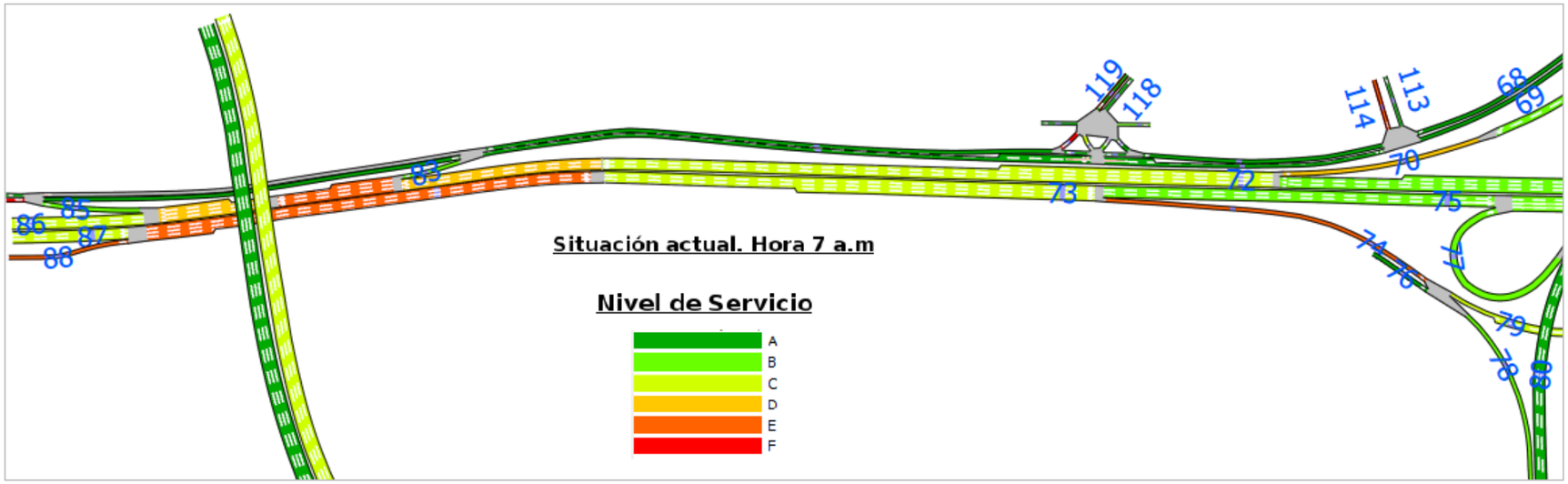
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 53. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas) en un momento de la simulación. Situación actual.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

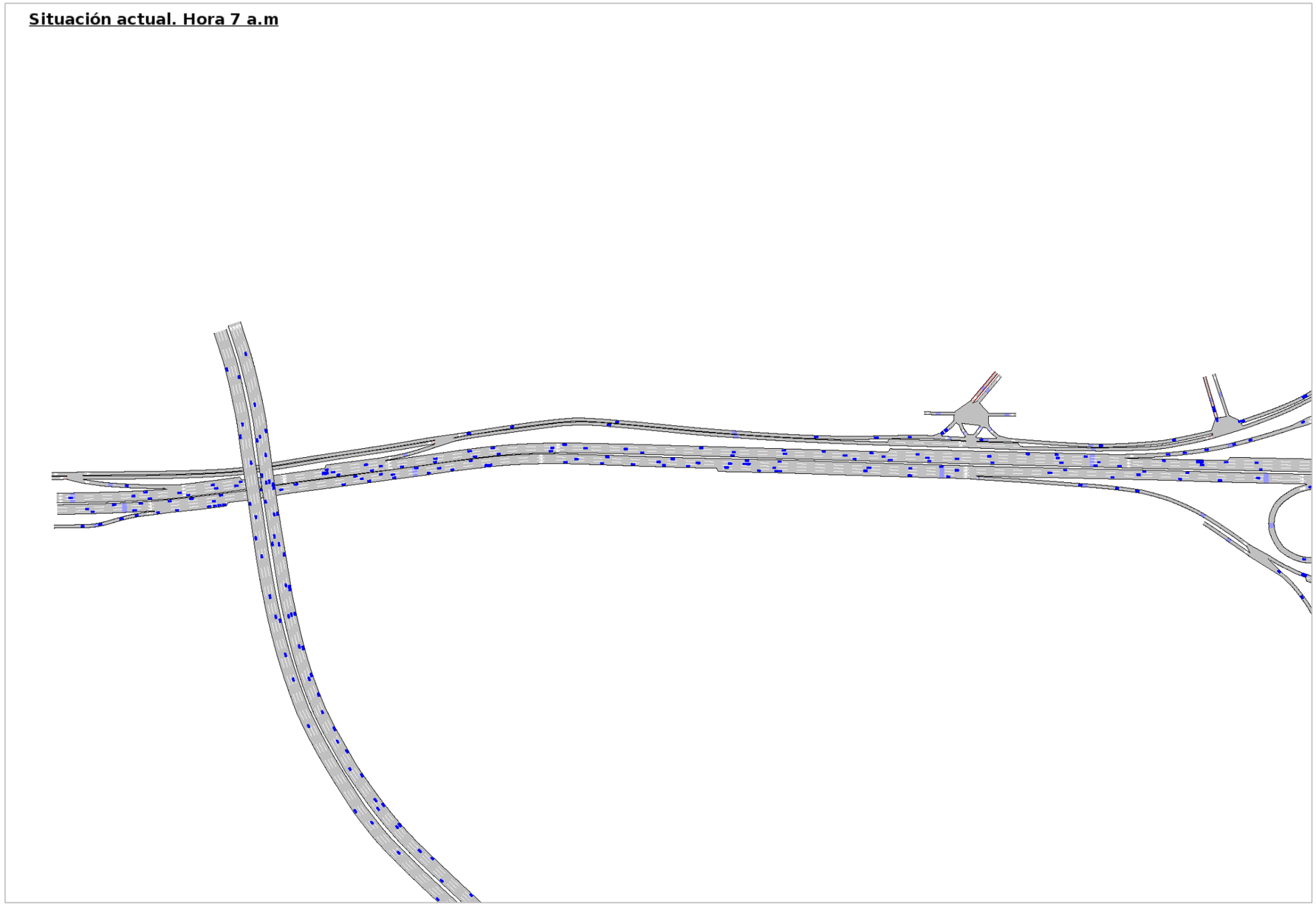
Figura 54. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid). Situación actual.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
83	137	117	20	13	1.042	855	B
84	5.210	5.042	5.312	5.126	69.359	66.324	D
85	586	583	549	527	7.479	7.244	B
86	4.625	4.459	4.764	4.599	61.887	59.087	C
87	3.946	3.894	5.964	5.840	65.233	63.428	C
88	1.276	1.256	1.026	988	15.183	14.649	E
68	384	346	162	142	3.605	3.187	A
69	35	10	400	360	2.847	2.398	A
113	120	71	287	260	2.672	2.149	A
114	261	222	389	338	4.272	3.645	E
118	71	59	117	113	1.234	1.117	A
119	191	183	153	148	2.266	2.157	A

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

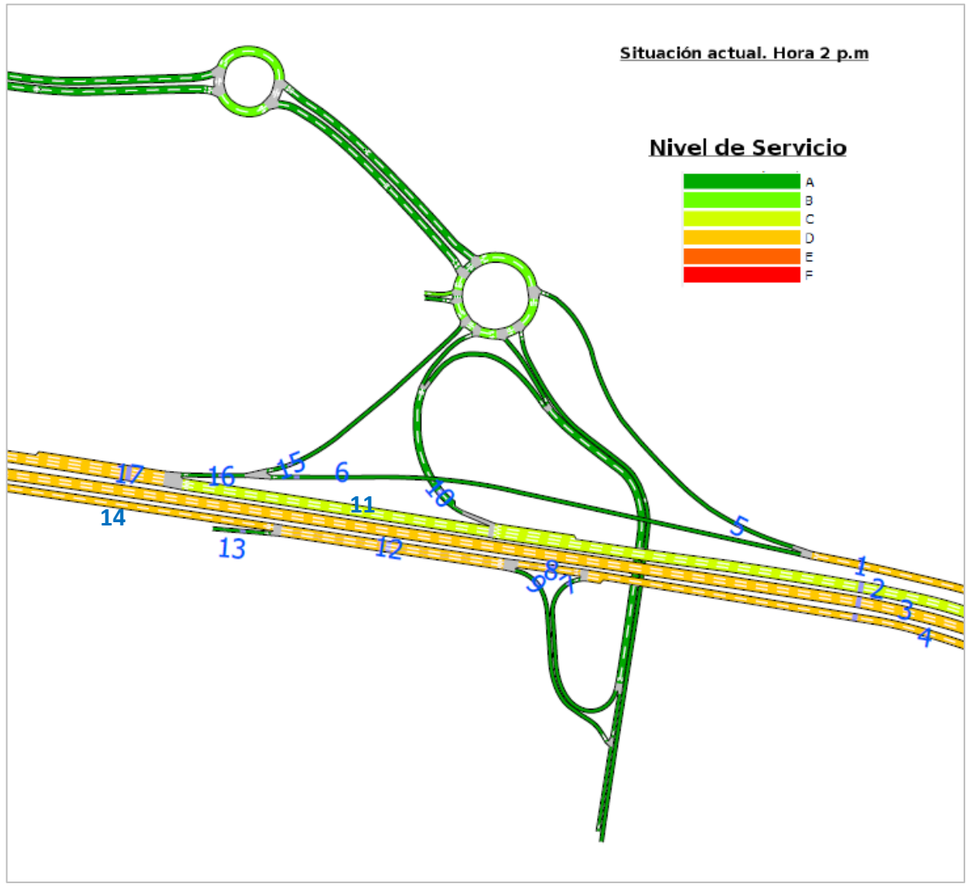
Figura 55. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación actual.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.4.2.2. Hora punta de la tarde 2 pm

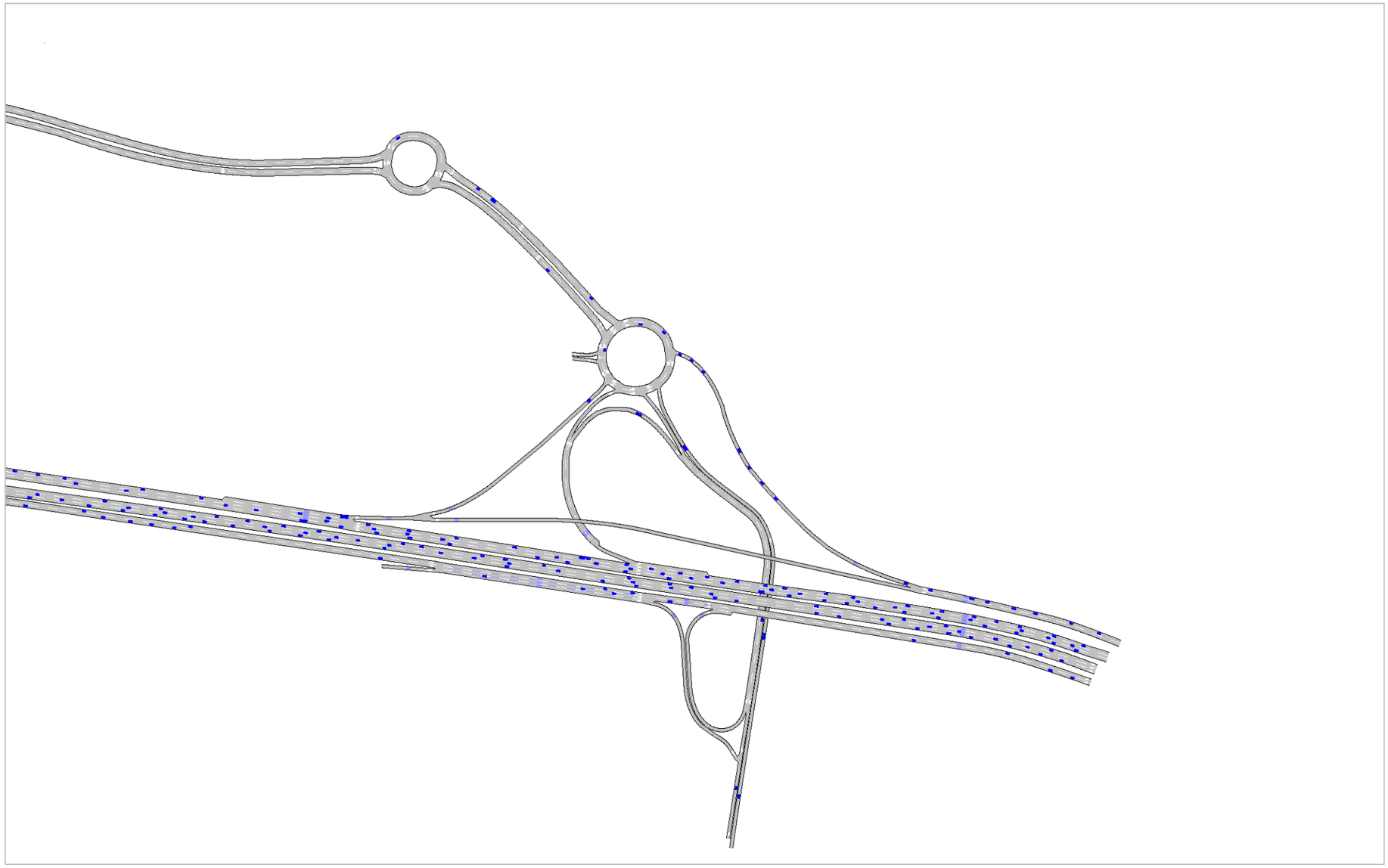
Figura 56. Nivel de servicio en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid). Situación actual.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
1	1.219	1.177	1.026	969	14.811	14.008	D
2	5.021	4.910	5.363	5.137	68.433	65.531	C
3	3.829	3.778	5.021	4.878	58.283	56.421	D
4	608	585	1.686	1.632	15.071	14.419	D
5	841	824	955	913	11.829	11.328	A
6	379	353	72	56	2.985	2.680	A
5	841	824	955	913	11.829	11.328	A
6	379	353	72	56	2.985	2.680	A
7	39	35	53	46	606	525	A
8	569	550	1.632	1.585	14.461	13.891	D
9	141	138	299	292	2.896	2.801	A
10	263	263	303	283	3.732	3.564	A
11	4.763	4.649	5.061	4.855	64.746	61.991	C
12	710	688	1.931	1.877	17.354	16.688	D
13	5	3	15	10	133	87	A
14	705	685	1.915	1.866	17.217	16.597	D
15	490	468	128	107	4.091	3.761	A
16	868	821	201	163	7.076	6.441	A
17	5.631	5.470	5.262	5.018	71.825	68.435	D

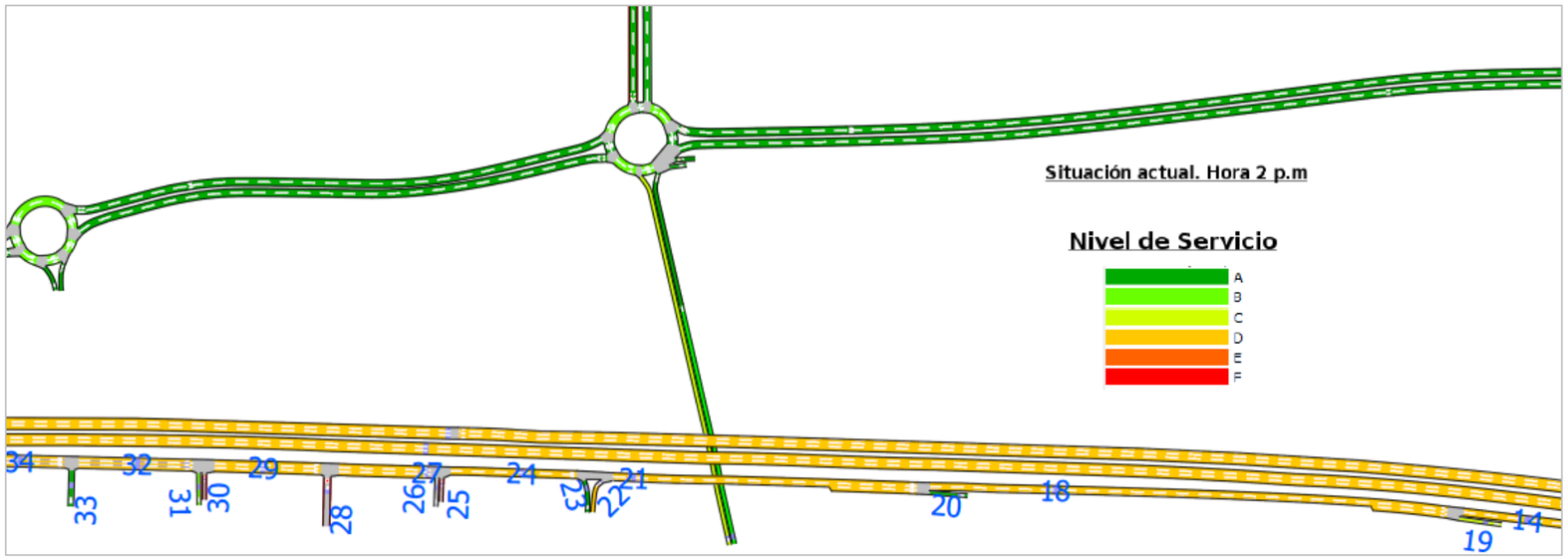
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 57. Vehículos en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación actual.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

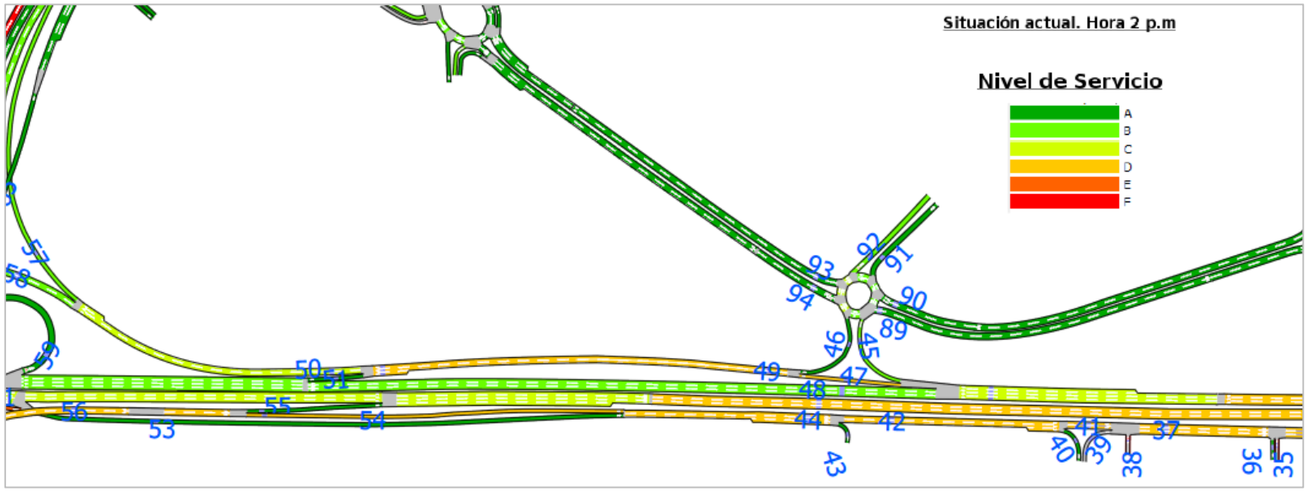
Figura 58. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación actual



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
18	705	685	1.916	1.867	17.221	16.598	D
19	1	0	0	0	3	0	C
20	1.343	1.313	1.315	1.315	17.521	17.144	A
21	2.048	1.998	3.242	3.184	34.812	33.755	D
22	389	389	862	862	8.226	8.145	D
23	1	1	1	0	7	3	A
24	1.663	1.608	2.373	2.321	26.575	25.604	D
25	0	0	0	0	0	0	A
26	0	0	1	0	4	0	A
27	1.662	1.607	2.374	2.321	26.572	25.597	D
28	0	0	0	0	0	0	A
29	1.662	1.607	2.374	2.321	26.572	25.597	D
30	0	0	0	0	0	0	A
31	1	1	1	0	10	7	A
32	1.663	1.608	2.375	2.321	26.583	25.604	D
33	2	1	3	2	35	17	A
34	1.666	1.610	2.378	2.323	26.624	25.628	D

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

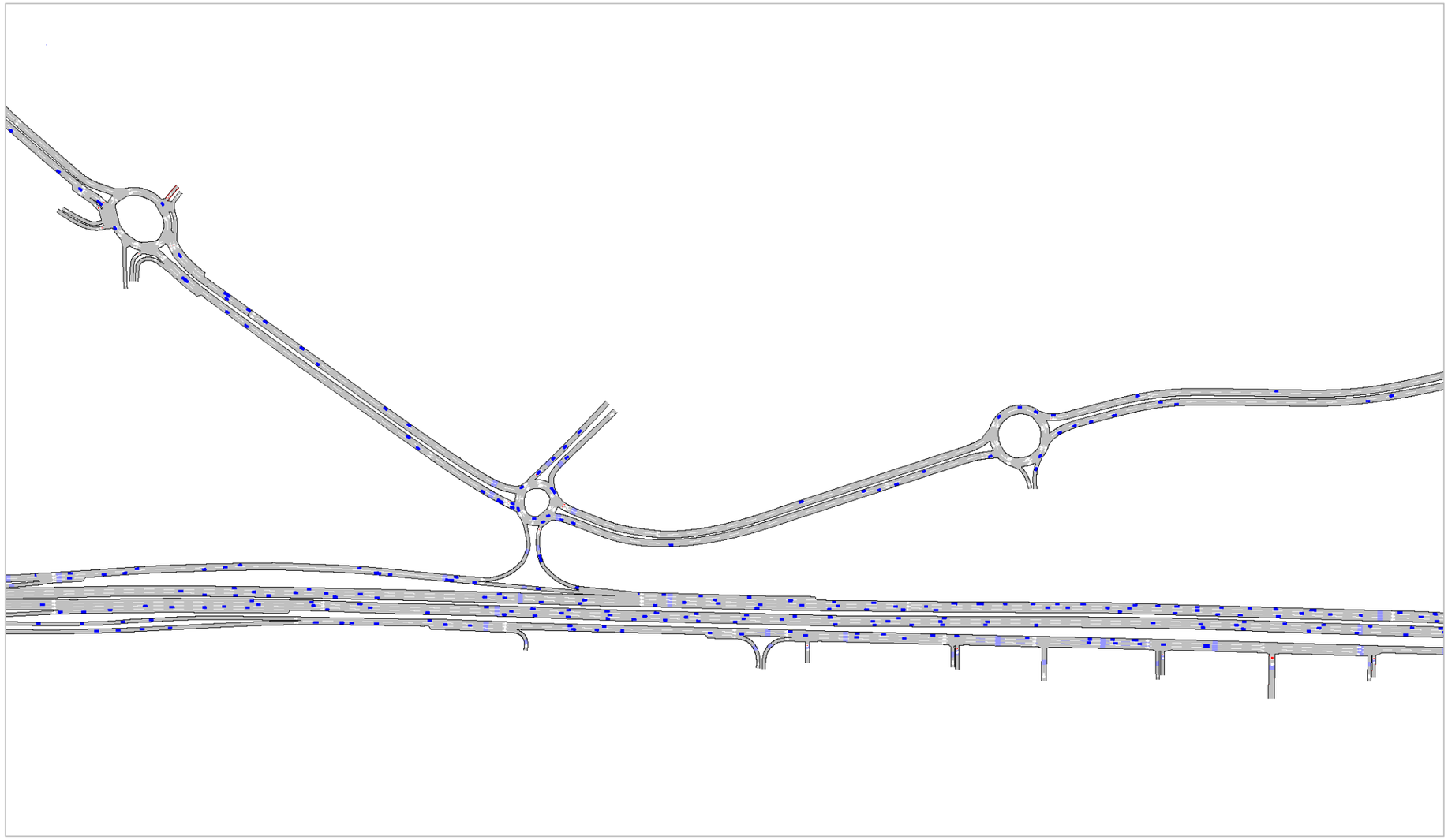
Figura 59. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación actual



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
35	0	0	0	0	0	0	A
36	4	2	7	3	70	31	A
37	1.669	1.612	2.385	2.326	26.694	25.659	D
38	0	0	0	0	0	0	A
39	0	0	0	0	0	0	A
40	8	4	14	5	139	55	A
41	1.669	1.612	2.385	2.326	26.694	25.659	D
42	1.677	1.615	2.399	2.331	26.833	25.714	D
43	731	731	1.092	1.071	12.003	11.741	A
44	2.408	2.347	3.492	3.402	38.843	37.462	D
45	653	555	414	319	7.047	5.706	B
46	549	353	1.036	901	10.420	8.156	A
47	1.861	1.859	1.777	1.738	23.988	23.472	D
48	3.114	3.054	3.065	2.956	40.735	39.209	B
49	2.409	2.211	2.813	2.639	34.401	31.621	D
50	2.223	2.091	2.485	2.340	31.023	28.895	C
89	267	222	964	845	8.082	6.937	A
90	1.194	1.056	547	460	11.505	9.915	A
91	750	716	146	102	5.932	5.363	A
92	319	293	751	725	7.036	6.623	B
93	1.029	903	825	741	12.233	10.733	A
94	428	290	1.258	1.085	11.075	8.941	A

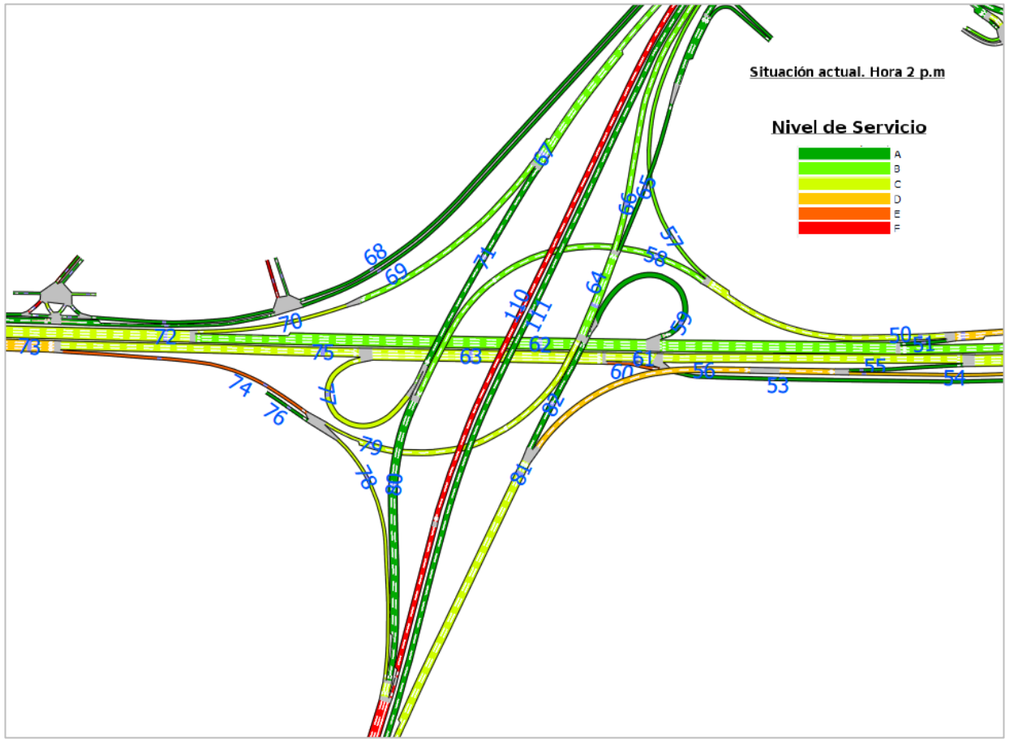
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 60. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas) en un momento de la simulación. Situación actual.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

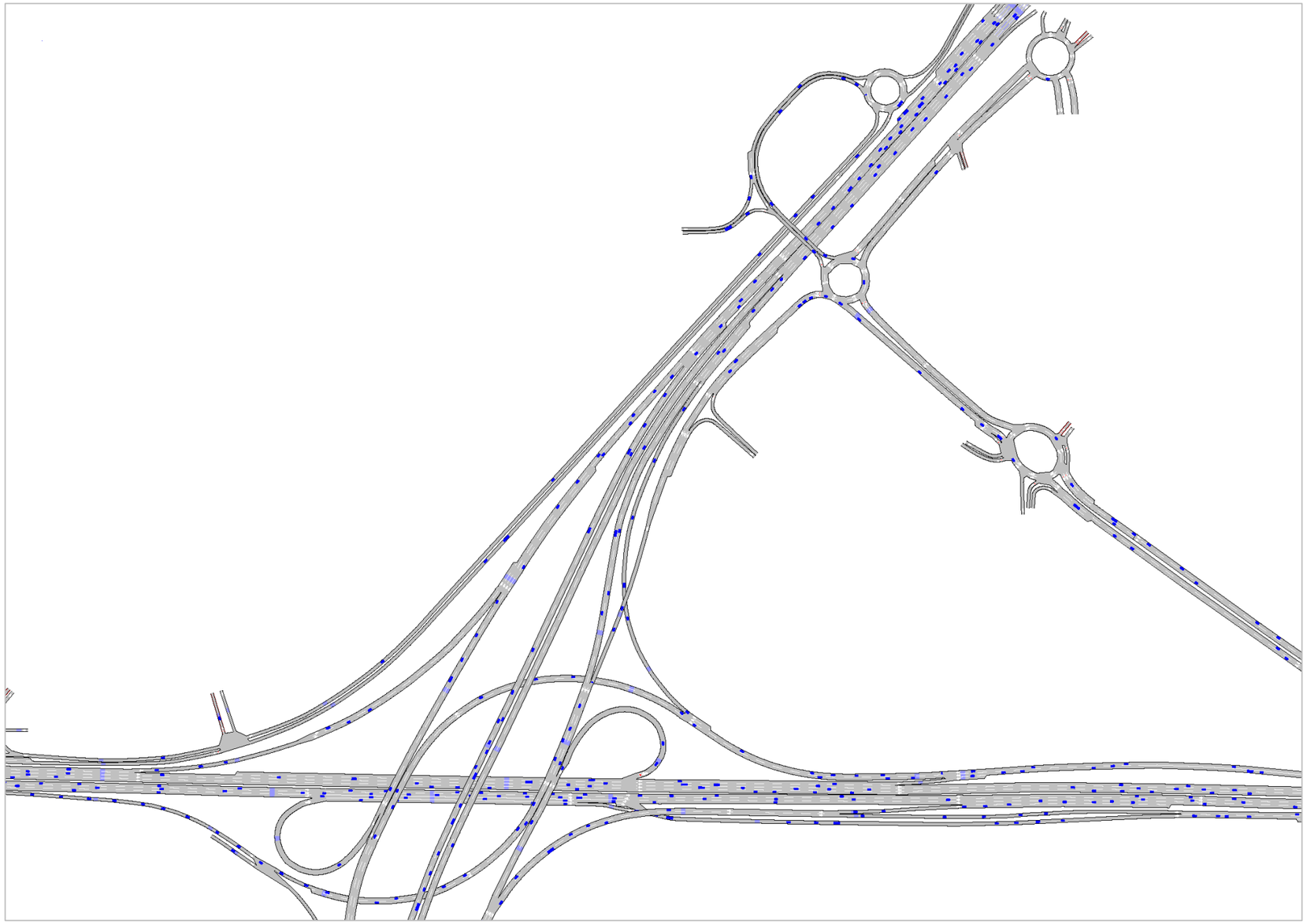
Figura 61. Nivel de servicio en Nudo Eisenhower. Situación actual



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
51	185	120	327	298	3.367	2.723	A
52	3.299	3.174	3.392	3.254	44.102	41.932	B
53	1.222	1.190	2.095	2.039	21.823	21.031	A
54	1.187	1.158	1.396	1.362	17.020	16.431	D
55	1.239	1.209	1.784	1.714	19.898	19.048	A
56	2.426	2.367	3.179	3.075	36.914	35.475	D
57	979	875	1.074	989	13.529	12.152	B
58	1.244	1.216	1.411	1.351	17.491	16.739	B
59	553	535	892	865	9.506	9.125	A
60	541	518	908	863	9.530	8.998	E
61	3.262	3.230	4.393	4.309	50.412	49.142	C
62	3.853	3.711	4.284	4.119	53.617	51.064	B
63	3.812	3.758	5.329	5.201	60.190	58.387	C
64	2.391	2.305	2.871	2.720	34.661	32.767	B
65	976	936	1.085	1.008	13.584	12.678	A
66	1.414	1.369	1.784	1.711	21.067	20.079	B
67	1.761	1.731	1.918	1.859	24.244	23.418	B
70	1.219	1.212	1.009	995	14.700	14.406	C
71	542	519	909	865	9.547	9.016	A
72	5.072	4.923	5.293	5.114	68.318	65.470	C
73	5.223	5.152	6.987	6.824	80.404	78.065	D
74	1.952	1.914	2.565	2.487	29.750	28.683	E
75	3.272	3.240	4.421	4.337	50.657	49.385	C
76	309	303	511	501	5.396	5.232	A
77	540	518	908	864	9.530	8.999	C
78	538	534	955	941	9.821	9.612	C
79	1.724	1.682	2.121	2.046	25.328	24.307	C
80	1.245	1.217	1.413	1.354	17.516	16.763	A
81	3.647	3.526	4.820	4.615	55.755	53.064	C
82	1.220	1.159	1.640	1.539	18.834	17.582	A
110	1.672	1.507	2.494	2.272	27.419	24.620	F
111	1.697	1.700	1.232	1.186	19.330	18.842	A

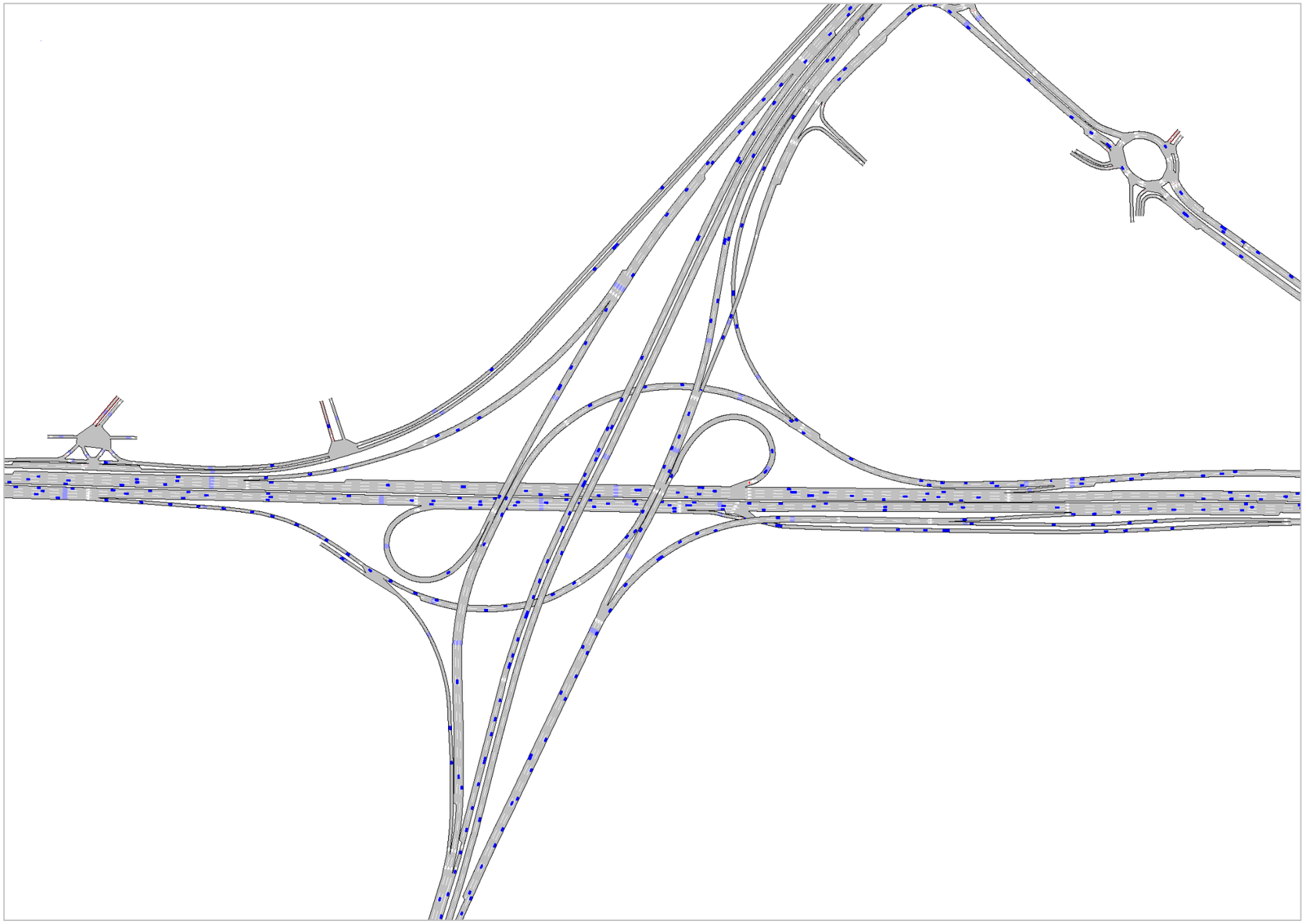
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 62. Vehículos en nudo Eisenhower (norte) en un momento de la simulación. Situación actual.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 63. Vehículos en nudo Eisenhower en un momento de la simulación. Situación actual.

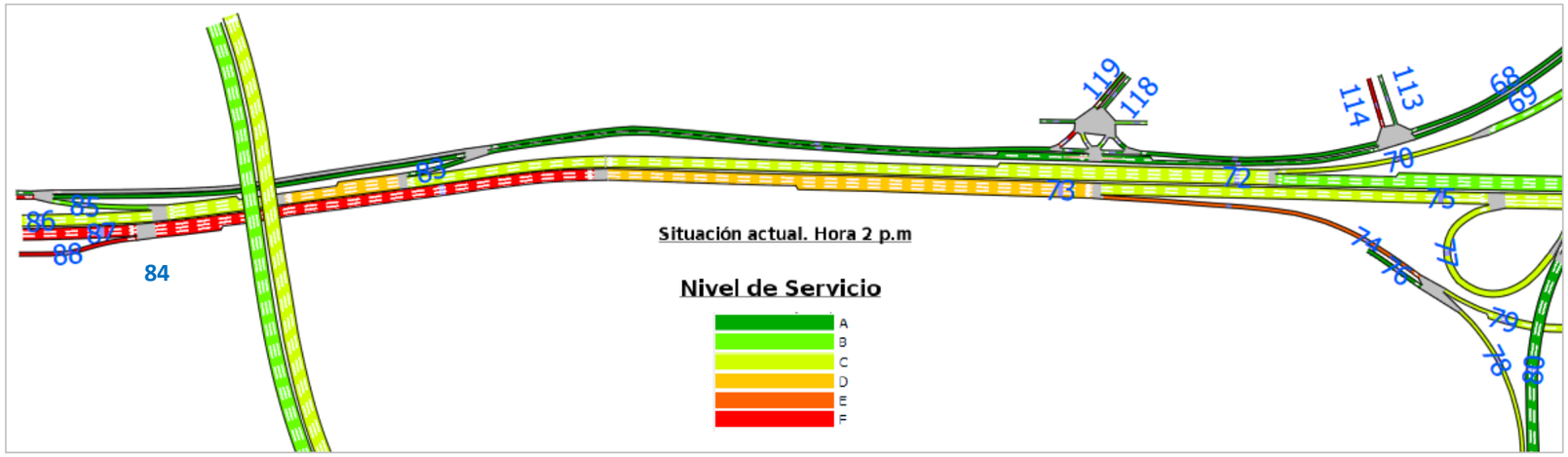


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 64. Vehículos en nudo Eisenhower (sur) en un momento de la simulación. Situación actual.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

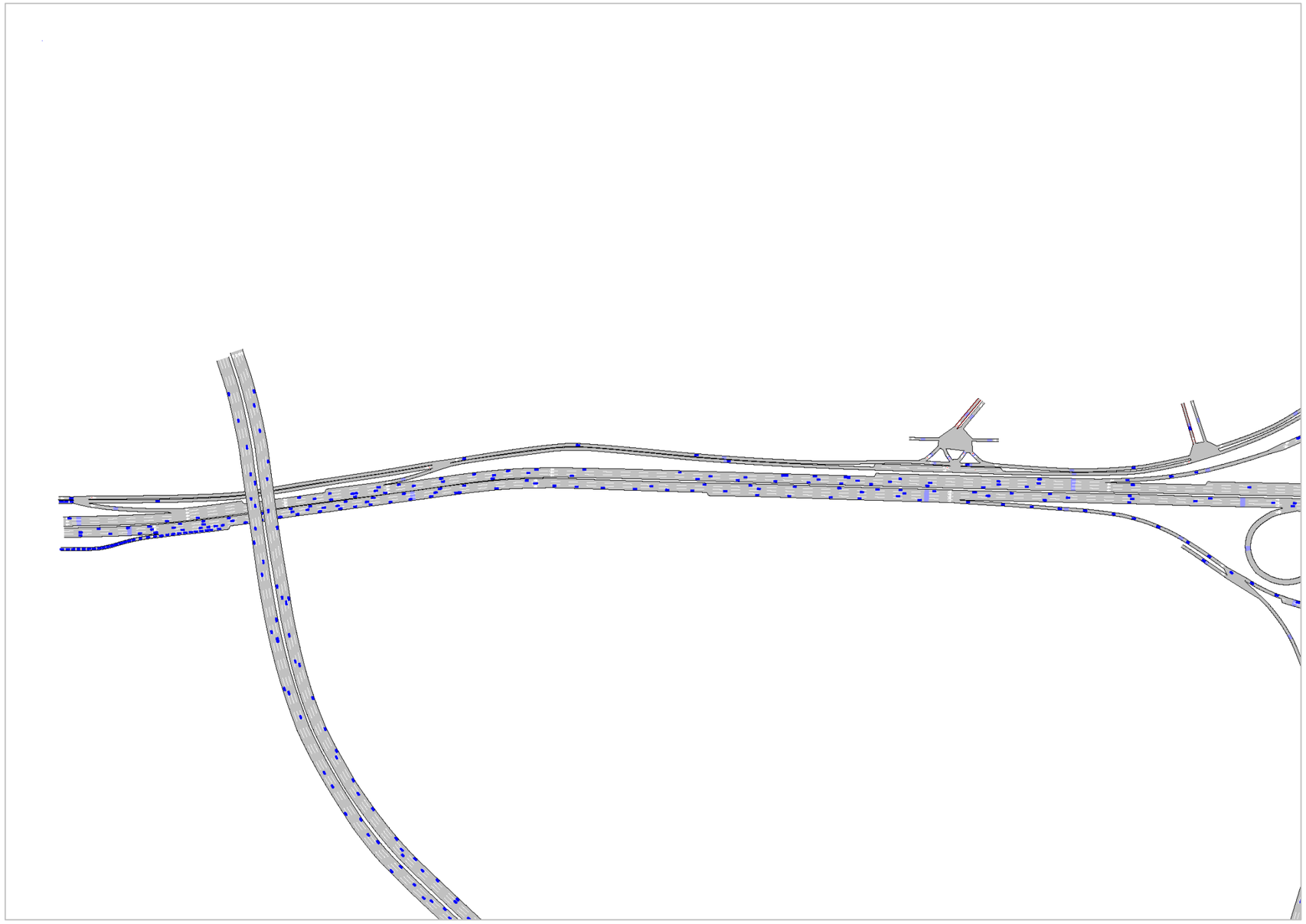
Figura 65. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida en Madrid). Situación actual.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
83	137	117	20	13	1.042	855	A
84	5.210	5.042	5.312	5.126	69.359	66.324	C
85	586	583	549	527	7.479	7.244	B
86	4.625	4.459	4.764	4.599	61.887	59.087	C
87	3.946	3.894	5.964	5.840	65.233	63.428	F
88	1.276	1.256	1.026	988	15.183	14.649	F
68	384	346	162	142	3.605	3.187	A
69	35	10	400	360	2.847	2.398	A
113	120	71	287	260	2.672	2.149	A
114	261	222	389	338	4.272	3.645	E
118	71	59	117	113	1.234	1.117	A
119	191	183	153	148	2.266	2.157	A

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 66. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid). Situación actual.



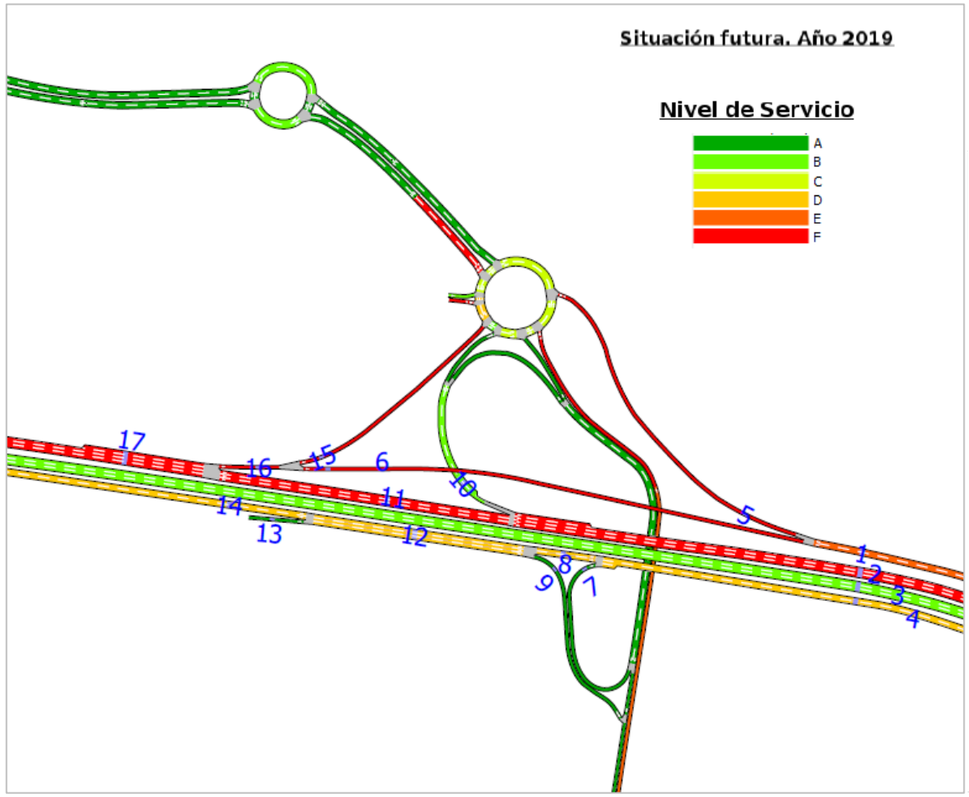
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.4.3. Situación futura

6.2.4.3.1. Hora punta de la mañana 7am

6.2.4.3.1.1. Año 2019

Figura 67. Nivel de servicio en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid). Situación futura.



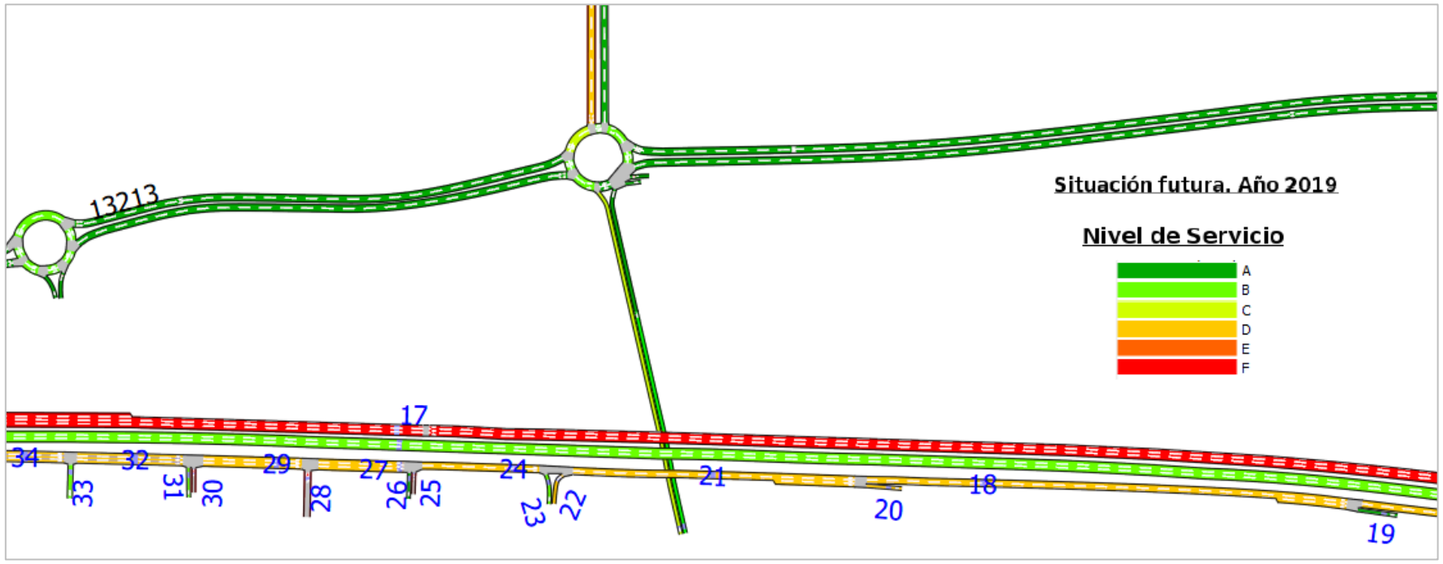
SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
1	1.306	1.267	1.109	1.041	15.929	15.067	E
2	5.240	5.137	5.684	5.438	71.992	68.976	F
3	3.848	3.801	4.874	4.744	57.447	55.706	B
4	764	722	2.009	1.943	18.215	17.341	D
5	914	900	1.047	996	12.922	12.361	F
6	391	367	62	46	3.004	2.703	F
7	39	32	57	49	631	527	A
8	725	690	1.951	1.894	17.579	16.809	D
9	145	143	357	349	3.294	3.199	A
10	628	612	666	594	8.525	7.868	B
11	4.613	4.526	5.019	4.845	63.477	61.120	F
12	869	832	2.308	2.244	20.878	20.013	D
13	8	6	12	11	134	110	A
14	861	826	2.295	2.232	20.739	19.898	D
15	372	358	106	96	3.158	2.973	F
16	763	725	168	142	6.162	5.675	F
17	5.377	5.253	5.188	4.987	69.651	66.803	F

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 68. Vehículos en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación futura.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

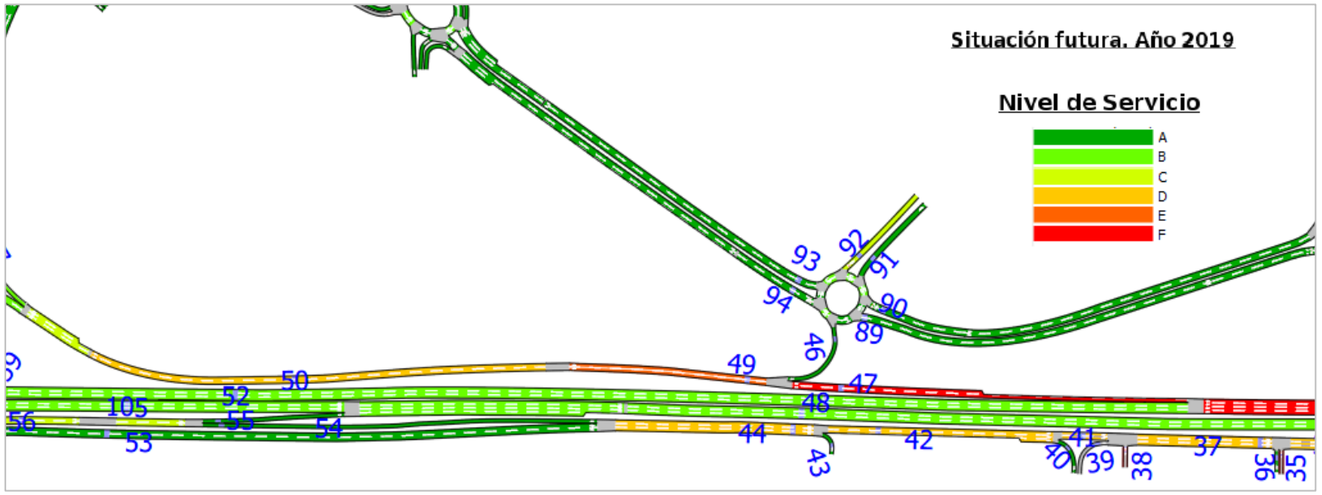
Figura 69. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
18	861	826	2.296	2.233	20.741	19.901	D
19	0	0	0	0	2	2	A
20	1.503	1.468	1.595	1.584	20.413	19.909	D
21	2.364	2.295	3.891	3.817	41.156	39.812	D
22	378	378	890	890	8.341	8.258	D
23	0	0	1	1	5	5	B
24	1.989	1.915	2.995	2.928	32.806	31.552	D
25	0	0	0	0	0	0	A
26	0	0	0	0	2	0	A
27	1.989	1.915	2.995	2.927	32.806	31.550	D
28	0	0	0	0	0	0	A
29	1.989	1.915	2.996	2.928	32.808	31.552	D
30	0	0	0	0	0	0	A
31	1	0	0	0	6	0	B
32	1.989	1.915	2.996	2.928	32.816	31.555	D
33	2	2	2	0	28	12	B
34	1.992	1.918	2.998	2.928	32.848	31.571	D

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

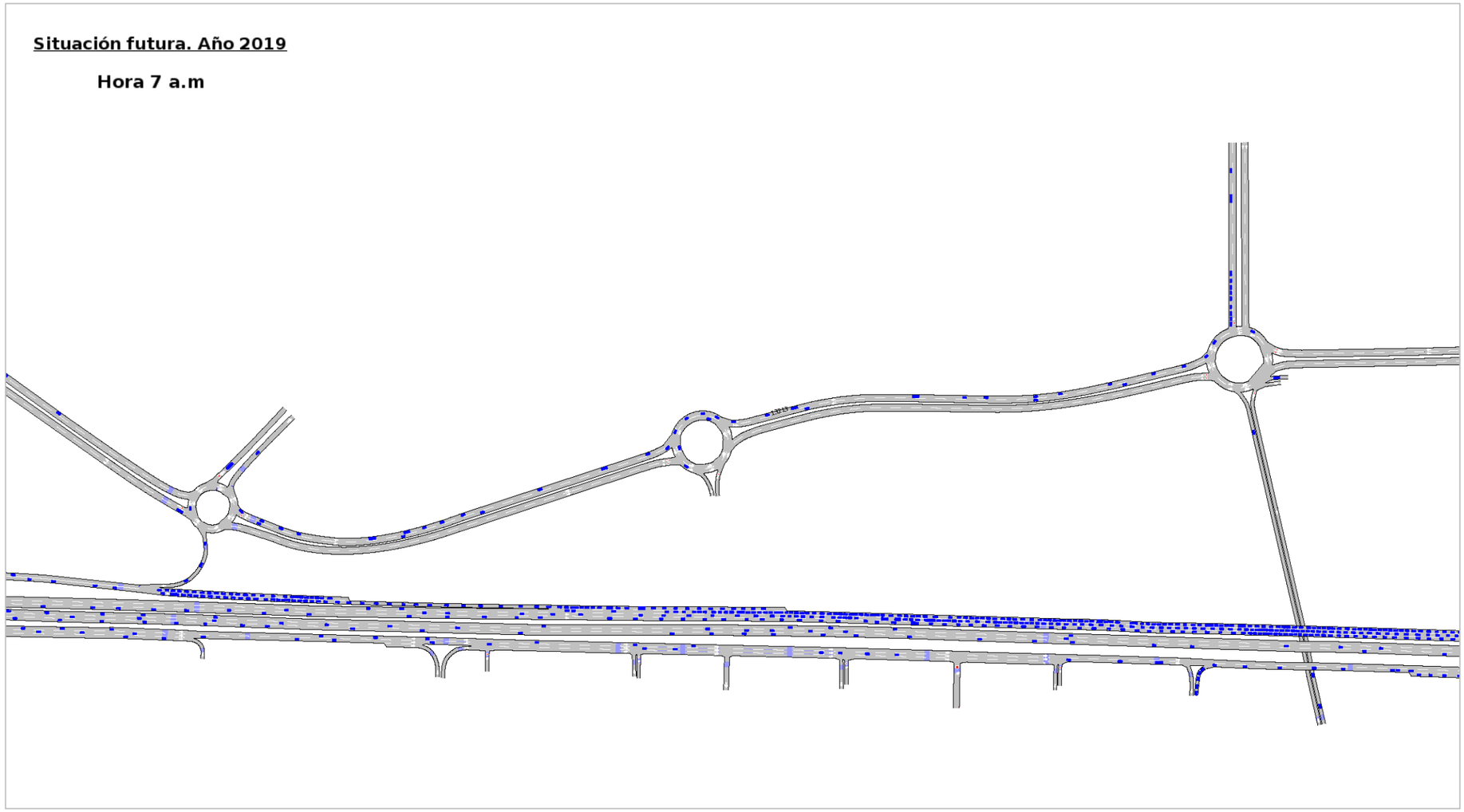
Figura 70. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
35	0	0	0	0	0	0	A
36	5	3	7	2	81	34	B
37	1.998	1.921	3.005	2.930	32.932	31.609	D
38	0	0	0	0	0	0	A
39	0	0	0	0	0	0	A
40	10	3	15	8	163	72	A
41	1.997	1.921	3.005	2.929	32.924	31.601	D
42	2.007	1.924	3.020	2.937	33.087	31.672	D
43	792	793	1.189	1.167	13.038	12.776	A
44	2.798	2.717	4.209	4.105	46.122	44.445	D
46	543	365	874	758	9.322	7.312	A
47	2.469	2.397	2.359	2.259	31.827	30.375	F
48	2.905	2.852	2.831	2.730	37.815	36.419	B
49	3.011	2.762	3.233	3.017	41.150	37.687	E
50	3.011	2.762	3.233	3.017	41.149	37.689	D
52	2.905	2.852	2.832	2.731	37.820	36.424	B
89	73	50	614	524	4.497	3.727	A
90	1.391	1.229	583	472	13.050	11.128	A
91	840	806	151	97	6.565	5.916	A
92	301	276	848	821	7.547	7.136	C
93	647	602	820	789	9.662	9.063	A
94	411	318	1.028	875	9.454	7.759	A

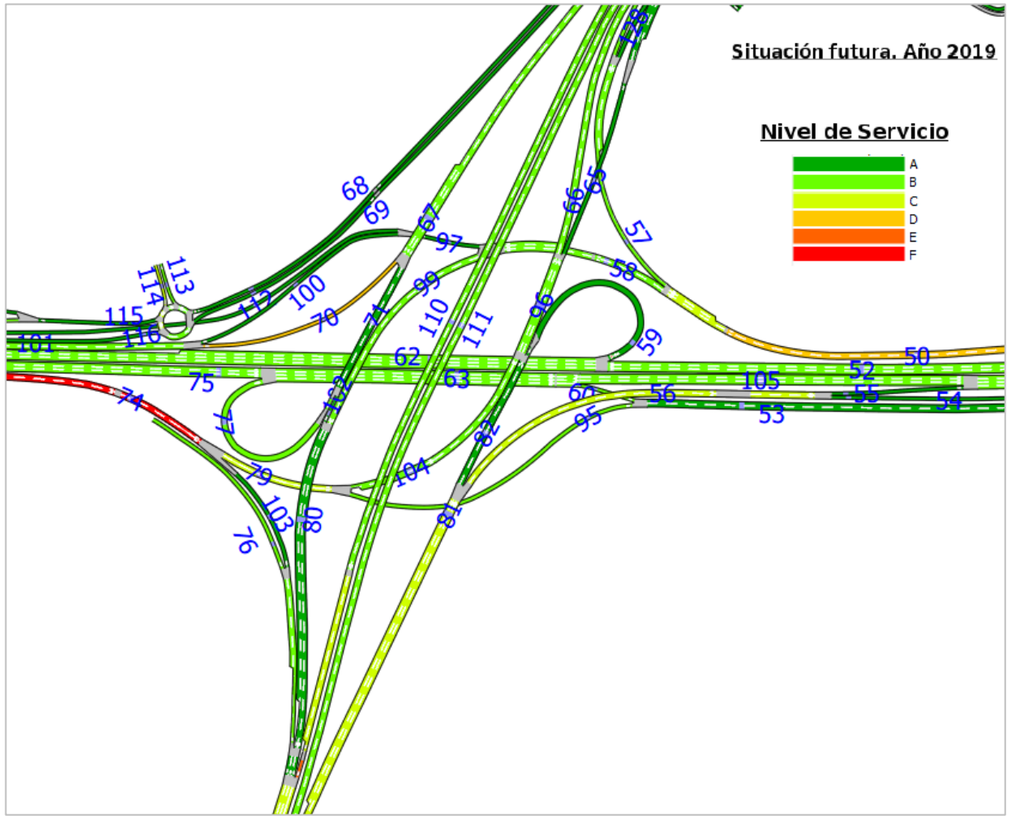
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 71. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

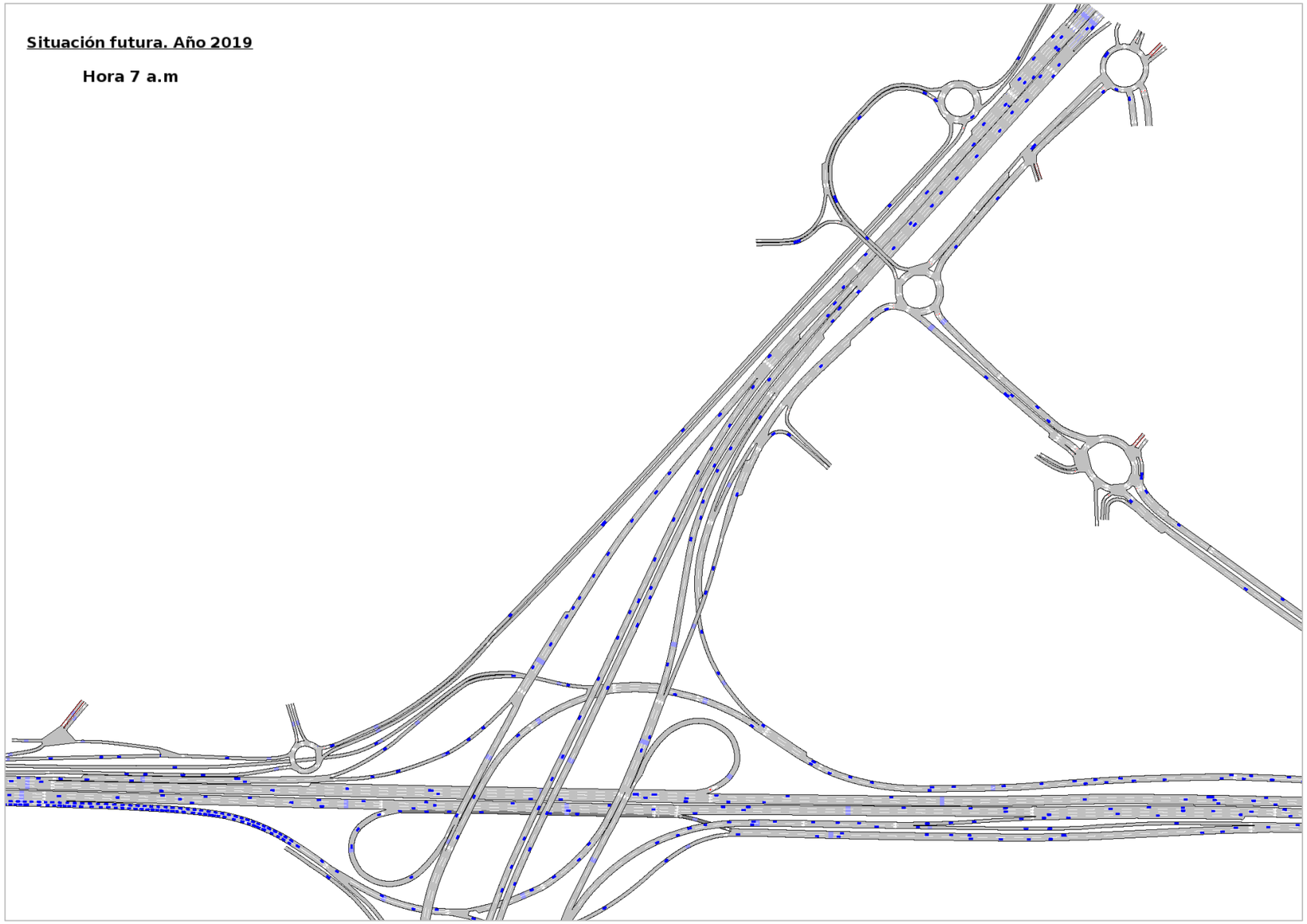
Figura 72. Nivel de servicio en Nudo Eisenhower. Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
53	1.539	1.489	2.692	2.623	27.840	26.783	A
54	1.257	1.225	1.515	1.480	18.260	17.640	A
55	1.337	1.309	1.923	1.854	21.462	20.612	A
56	2.594	2.534	3.438	3.334	39.720	38.250	C
57	1.209	1.041	957	831	14.289	12.221	B
58	1.802	1.721	2.276	2.186	26.861	25.469	B
59	450	435	896	865	8.854	8.462	A
60	606	578	994	948	10.528	9.943	B
62	3.353	3.285	3.727	3.595	46.659	44.872	B
63	3.113	3.067	3.944	3.837	46.484	45.005	B
65	1.008	971	1.182	1.102	14.430	13.522	A
66	1.452	1.404	1.923	1.848	22.225	21.197	B
67	1.763	1.724	2.030	1.961	24.989	24.027	B
68	307	250	364	327	4.420	3.762	A
69	34	14	239	198	1.792	1.375	A
70	1.156	1.144	1.034	1.011	14.439	14.063	D
71	607	580	996	950	10.549	9.964	A
74	2.866	2.802	4.505	4.401	48.516	46.925	F
75	2.508	2.488	2.951	2.890	35.961	35.067	B
76	345	340	522	509	5.704	5.534	B
77	606	578	994	948	10.528	9.943	B
79	2.722	2.656	3.977	3.877	44.104	42.568	C
80	1.281	1.259	1.524	1.478	18.474	17.850	A
81	3.715	3.600	5.160	4.947	58.437	55.701	C
95	934	911	1.698	1.675	17.312	16.840	B
96	2.460	2.376	3.106	2.950	36.658	34.721	B
97	523	463	755	709	8.411	7.642	A
99	1.279	1.258	1.521	1.476	18.450	17.826	B
100	184	126	281	250	3.060	2.449	A
101	1.340	1.270	1.315	1.261	17.502	16.514	B
102	2	2	2	2	24	24	A
103	146	146	524	524	4.401	4.359	A
104	1.789	1.745	2.279	2.202	26.792	25.728	B
105	2.508	2.488	2.950	2.889	35.959	35.065	B
110	1.787	1.610	2.701	2.466	28.780	26.560	B
111	1.876	1.875	1.347	1.285	22.104	20.636	B
128	217	152	51	50	1.775	1.322	A

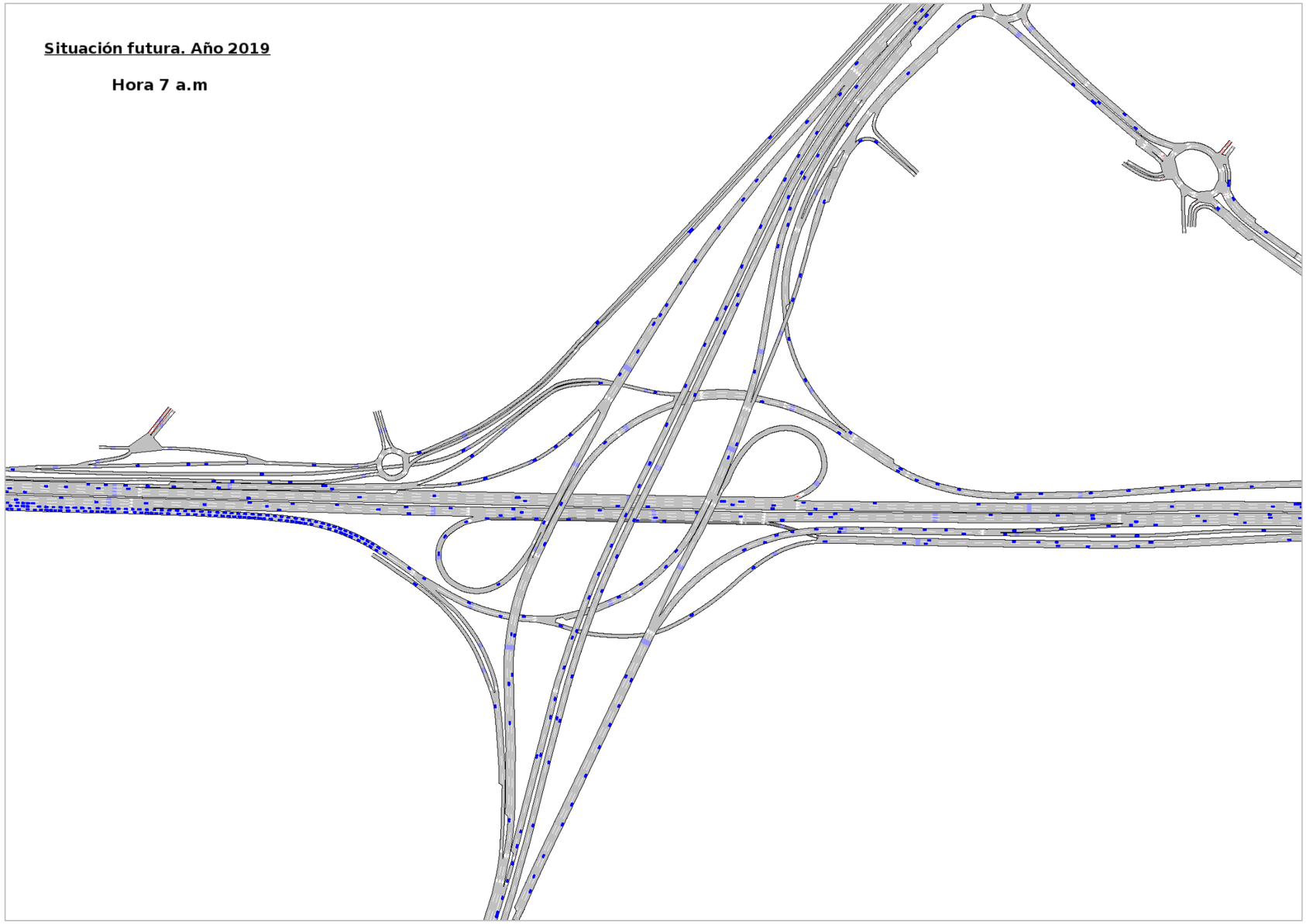
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 73. Vehículos en Nudo Eisenhower (norte) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 74. Vehículos en Nudo Eisenhower en un momento de la simulación. Situación futura.

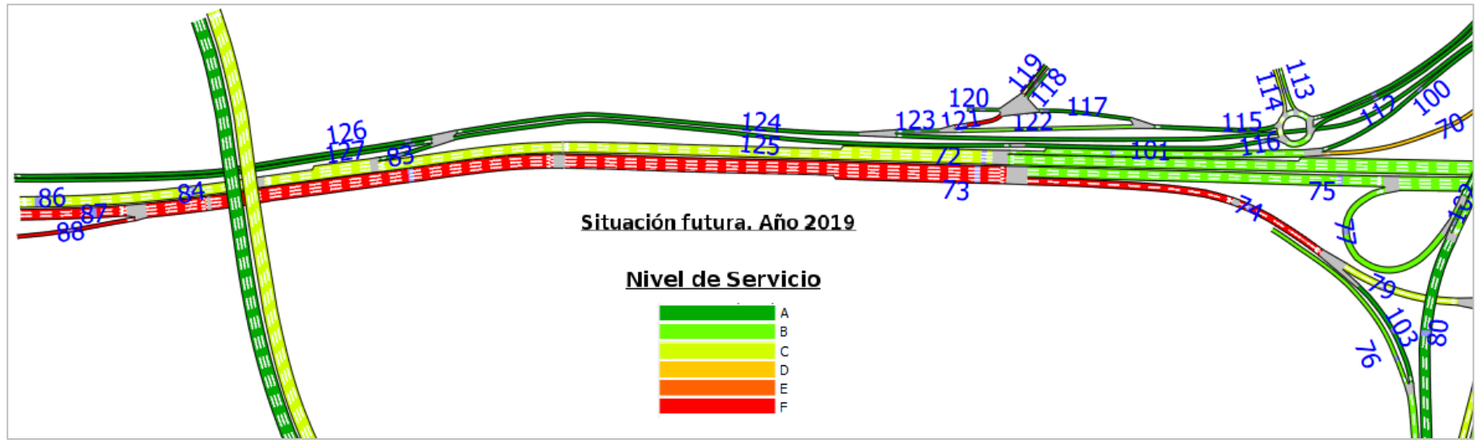


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 75. Vehículos en Nudo Eisenhower (sur) en un momento de la simulación. Situación futura.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

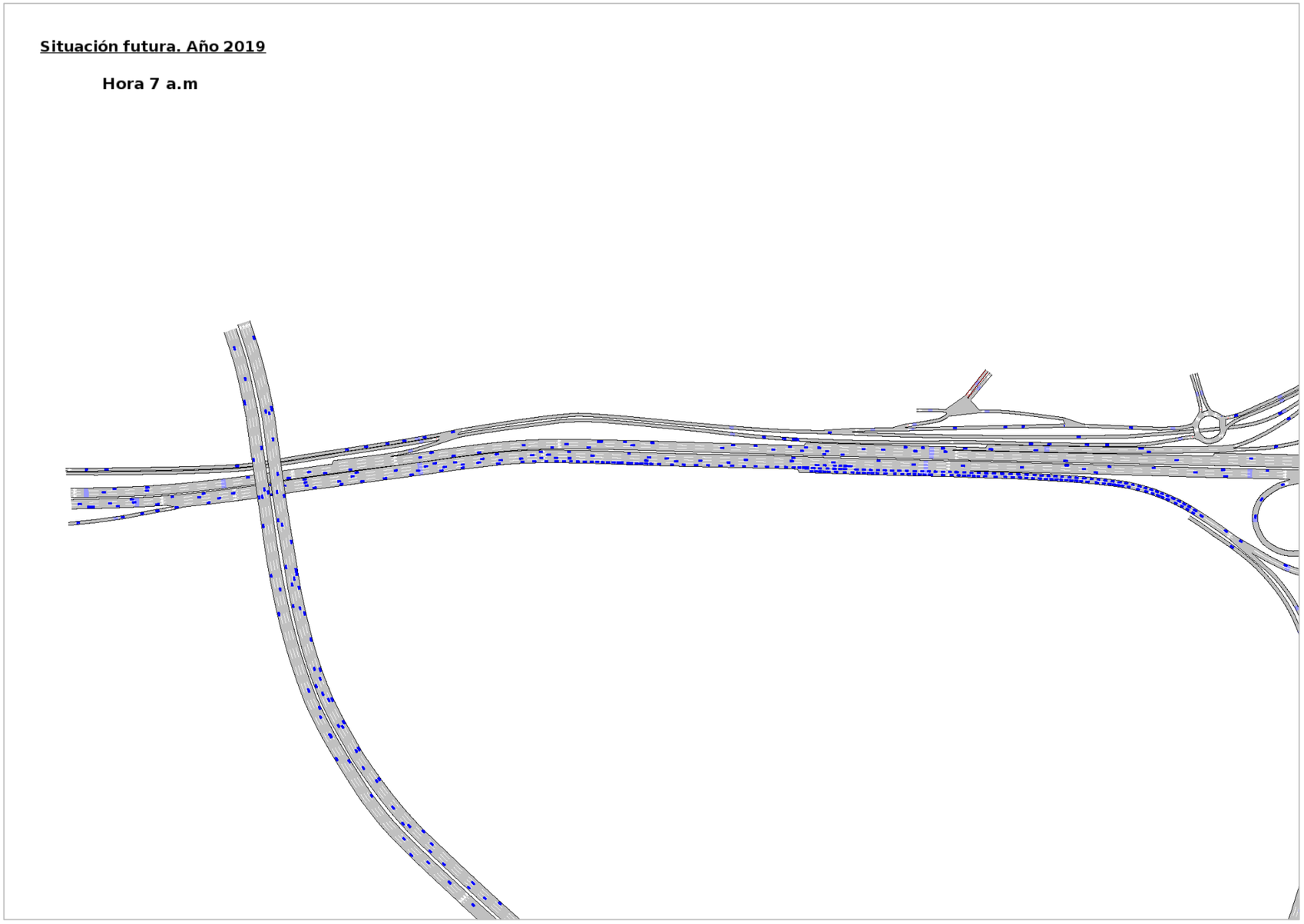
Figura 76. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid).Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
72	4.692	4.555	5.041	4.855	64.148	61.373	C
73	5.374	5.290	7.455	7.290	84.475	81.991	F
83	106	98	33	26	915	812	A
84	4.796	4.650	5.073	4.881	65.042	62.164	C
86	4.796	4.650	5.073	4.881	65.042	62.164	C
87	4.126	4.066	6.343	6.218	68.903	67.004	F
88	1.247	1.223	1.115	1.074	15.579	14.992	F
112	339	337	473	459	5.348	5.191	A
113	94	34	271	237	2.884	2.326	B
114	287	246	438	373	4.772	4.031	C
115	635	595	525	475	7.375	6.590	A
116	169	147	234	209	2.647	2.320	A
117	120	110	187	173	1.743	1.449	A
118	72	61	148	138	959	726	A
119	167	158	128	119	1.945	1.811	A
120	49	49	39	35	575	546	A
121	167	158	128	119	1.945	1.811	F
122	515	484	338	303	5.631	5.140	B
123	681	642	467	422	7.576	6.950	A
124	1.021	980	940	881	12.925	12.145	A
125	169	147	234	209	2.647	2.320	A
126	915	882	908	855	12.012	11.334	A
127	169	147	234	209	2.647	2.320	A

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

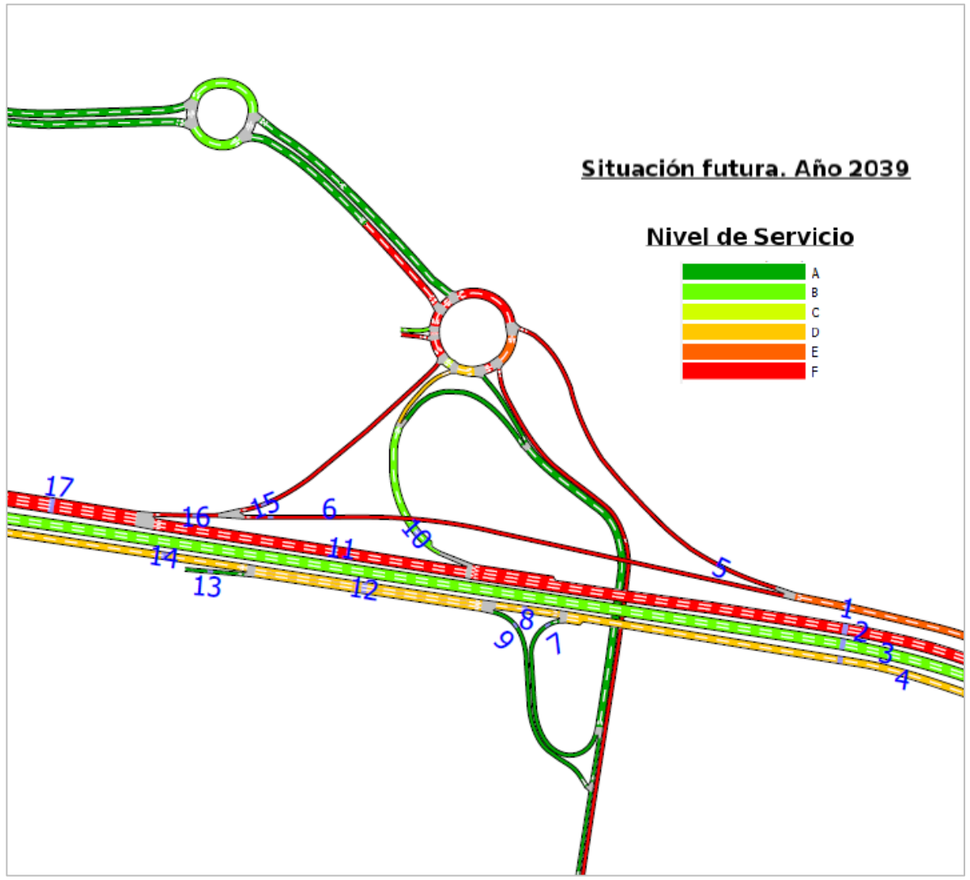
Figura 77. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Barcelona) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.4.3.1.2. Año 2039

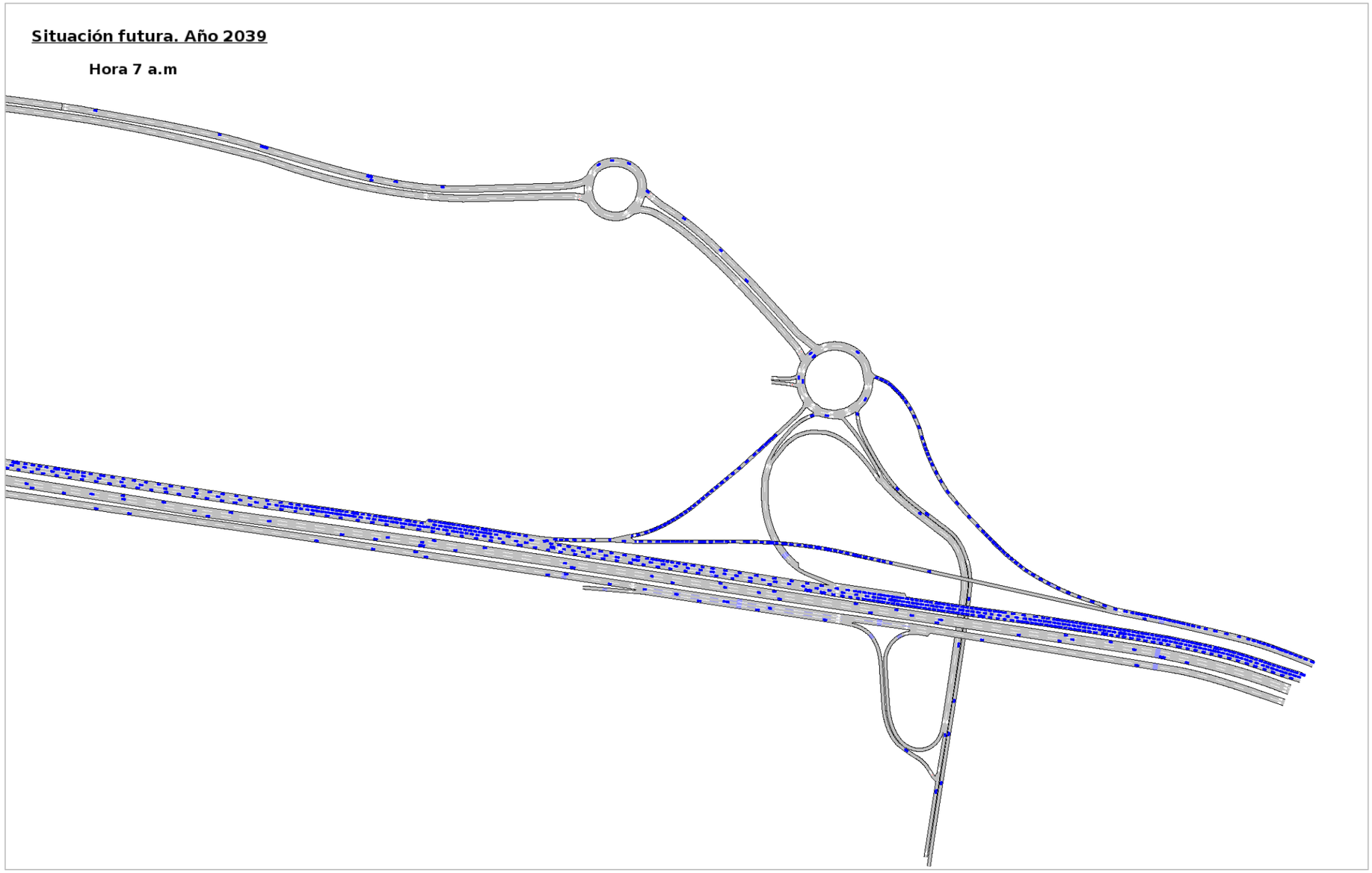
Figura 78. Nivel de servicio en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
1	1.306	1.267	1.109	1.041	20.775	19.723	E
2	5.240	5.137	5.684	5.438	95.846	91.906	F
3	3.848	3.801	4.874	4.744	75.969	73.701	B
4	764	722	2.009	1.943	24.066	23.034	D
5	914	900	1.047	996	16.799	16.096	F
6	391	367	62	46	3.980	3.630	F
7	39	32	57	49	762	674	A
8	725	690	1.951	1.894	23.304	22.360	D
9	145	143	357	349	4.898	4.734	A
10	628	612	666	594	11.292	10.476	B
11	4.613	4.526	5.019	4.845	84.565	81.442	F
12	869	832	2.308	2.244	28.202	27.095	D
13	8	6	12	11	160	140	A
14	861	826	2.295	2.232	28.043	26.956	D
15	372	358	106	96	4.635	4.341	F
16	763	725	168	142	8.613	7.969	F
17	5.377	5.253	5.188	4.987	93.183	89.416	F

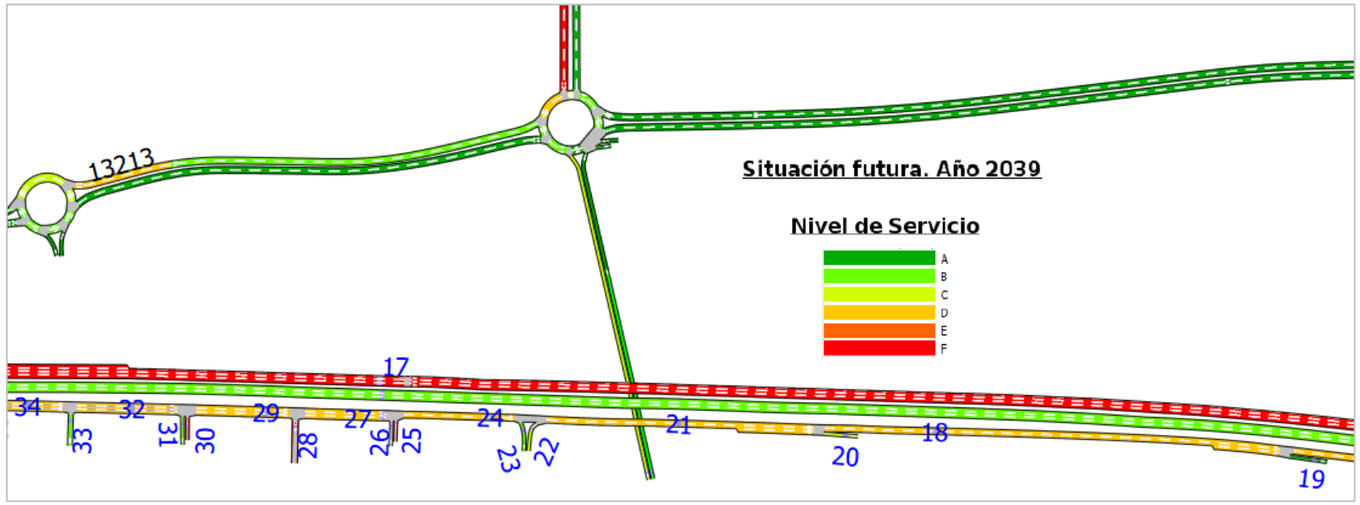
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 79. Vehículos en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

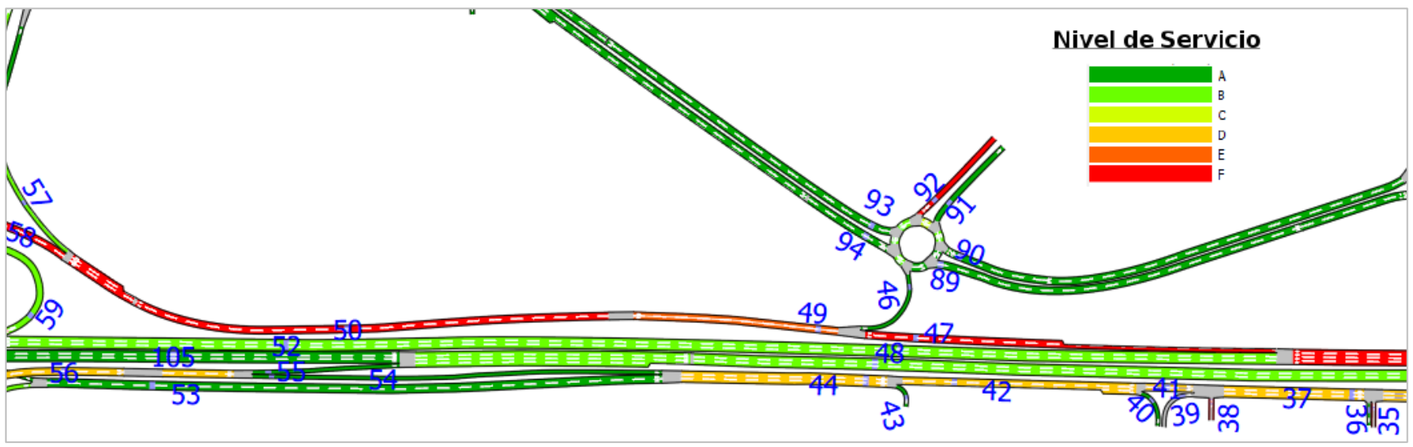
Figura 80. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
18	861	826	2.296	2.233	28.034	26.948	D
19	0	0	0	0	3	3	A
20	1.503	1.468	1.595	1.584	27.627	27.042	C
21	2.364	2.295	3.891	3.817	55.666	53.995	D
22	378	378	890	890	11.327	11.215	C
23	0	0	1	1	6	0	B
24	1.989	1.915	2.995	2.928	44.339	42.787	D
25	0	0	0	0	0	0	A
26	0	0	0	0	29	10	A
27	1.989	1.915	2.995	2.927	44.373	42.802	D
28	0	0	0	0	0	0	A
29	1.989	1.915	2.996	2.928	44.380	42.809	D
30	0	0	0	0	0	0	A
31	1	0	0	0	22	11	B
32	1.989	1.915	2.996	2.928	44.397	42.815	D
33	2	2	2	0	44	26	B
34	1.992	1.918	2.998	2.928	44.440	42.841	D

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

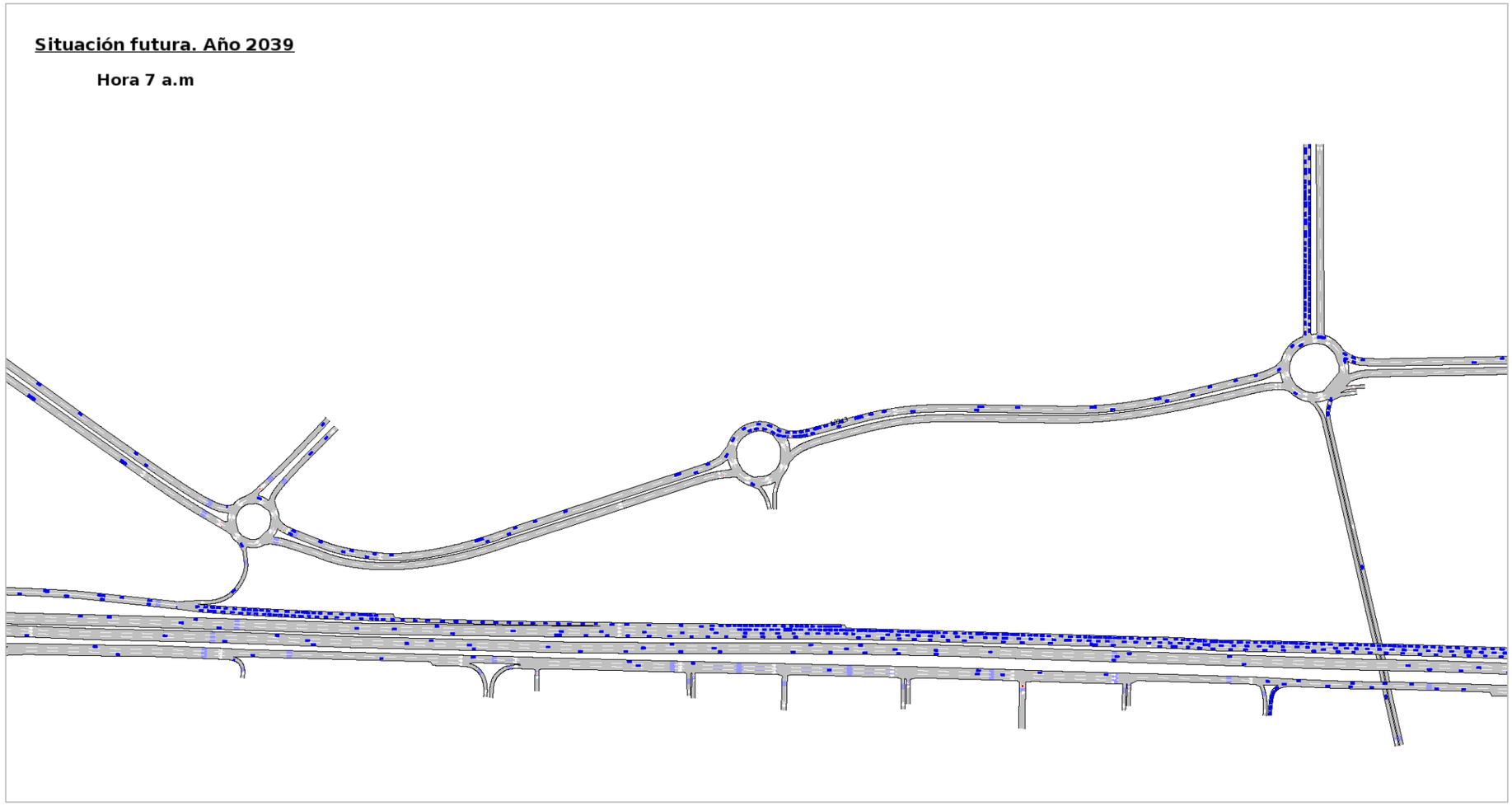
Figura 81. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
35	0	0	0	0	0	0	A
36	5	3	7	2	80	36	A
37	1.998	1.921	3.005	2.930	44.521	42.877	D
38	0	0	0	0	0	0	A
39	0	0	0	0	0	0	A
40	10	3	15	8	267	137	A
41	1.997	1.921	3.005	2.929	44.516	42.872	D
42	2.007	1.924	3.020	2.937	44.783	43.009	D
43	792	793	1.189	1.167	16.931	16.613	A
44	2.798	2.717	4.209	4.105	61.702	59.610	D
46	543	365	874	758	12.086	9.473	A
47	2.469	2.397	2.359	2.259	42.157	40.414	F
48	2.905	2.852	2.831	2.730	51.037	49.016	B
49	3.011	2.762	3.233	3.017	54.243	49.887	E
50	3.011	2.762	3.233	3.017	54.230	49.876	F
52	2.905	2.852	2.832	2.731	51.035	49.014	B
89	73	50	614	524	5.771	4.817	A
90	1.391	1.229	583	472	17.147	14.743	A
91	840	806	151	97	8.515	7.792	A
92	301	276	848	821	10.023	9.427	F
93	647	602	820	789	12.788	12.014	A
94	411	318	1.028	875	11.990	9.927	A

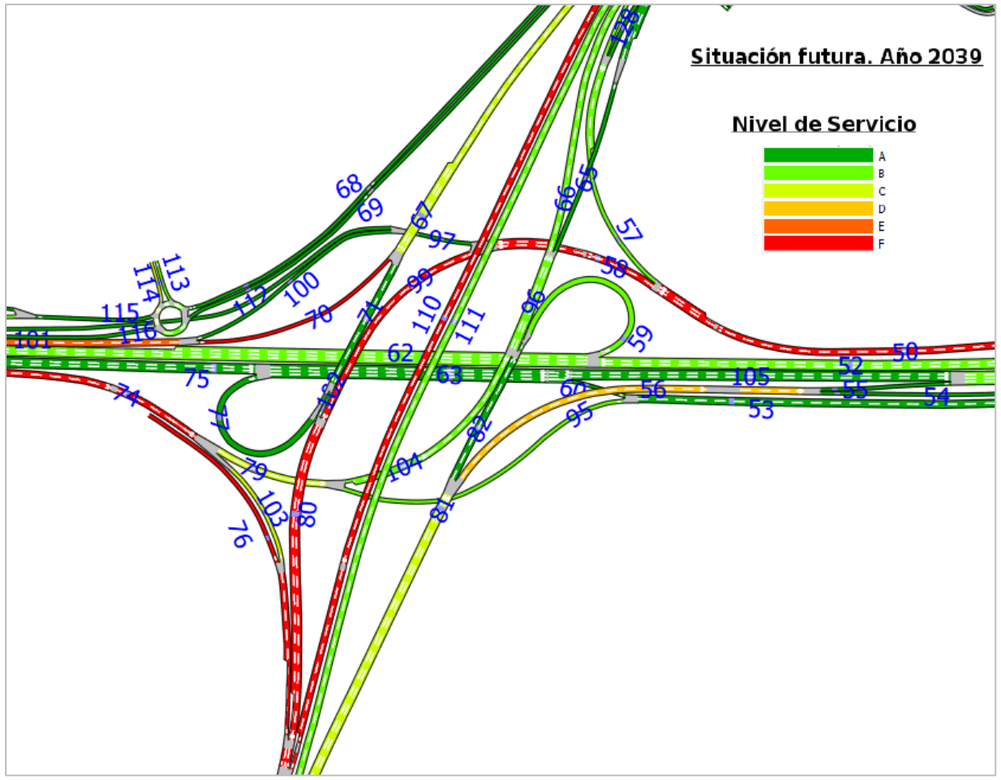
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 82. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

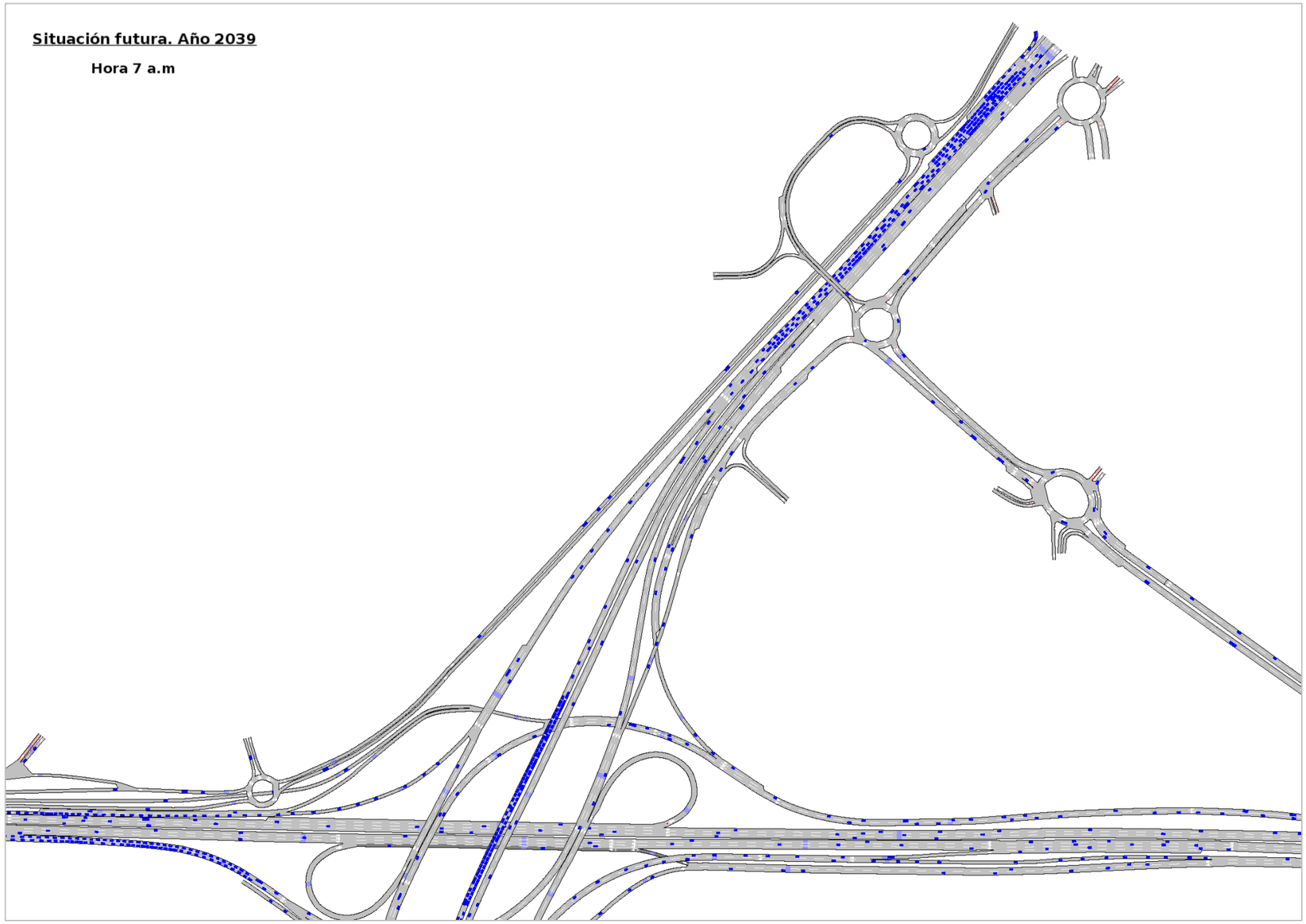
Figura 83. Nivel de servicio en Nudo Eisenhower. Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
53	1.539	1.489	2.692	2.623	37.568	36.277	A
54	1.257	1.225	1.515	1.480	24.132	23.332	A
55	1.337	1.309	1.923	1.854	28.656	27.533	A
56	2.594	2.534	3.438	3.334	52.809	50.882	D
57	1.209	1.041	957	831	18.939	16.461	B
58	1.802	1.721	2.276	2.186	35.279	33.407	F
59	450	435	896	865	11.981	11.447	B
60	606	578	994	948	13.534	12.833	A
62	3.353	3.285	3.727	3.595	63.015	60.460	B
63	3.113	3.067	3.944	3.837	60.854	59.008	A
65	1.008	971	1.182	1.102	18.624	17.565	A
66	1.452	1.404	1.923	1.848	29.493	28.158	B
67	1.763	1.724	2.030	1.961	32.890	31.689	C
68	307	250	364	327	5.697	4.813	A
69	34	14	239	198	2.452	1.851	A
70	1.156	1.144	1.034	1.011	19.290	18.793	F
71	607	580	996	950	13.596	12.892	A
74	2.866	2.802	4.505	4.401	64.891	62.851	F
75	2.508	2.488	2.951	2.890	47.324	46.179	A
76	345	340	522	509	7.334	7.106	F
77	606	578	994	948	13.534	12.833	A
79	2.722	2.656	3.977	3.877	59.416	57.442	C
80	1.281	1.259	1.524	1.478	24.550	23.673	F
81	3.715	3.600	5.160	4.947	77.510	74.039	C
95	934	911	1.698	1.675	24.031	23.440	B
96	2.460	2.376	3.106	2.950	48.108	45.714	B
97	523	463	755	709	10.783	9.784	A
99	1.279	1.258	1.521	1.476	24.499	23.625	F
100	184	126	281	250	3.849	3.064	A
101	1.340	1.270	1.315	1.261	23.135	21.853	E
102	2	2	2	2	57	54	A
103	146	146	524	524	5.465	5.412	C
104	1.789	1.745	2.279	2.202	35.380	33.997	B
105	2.508	2.488	2.950	2.889	47.311	46.166	A
110	1.787	1.610	2.701	2.466	38.239	35.216	F
111	1.876	1.875	1.347	1.285	29.031	27.228	B
128	217	152	51	50	2.341	1.804	A

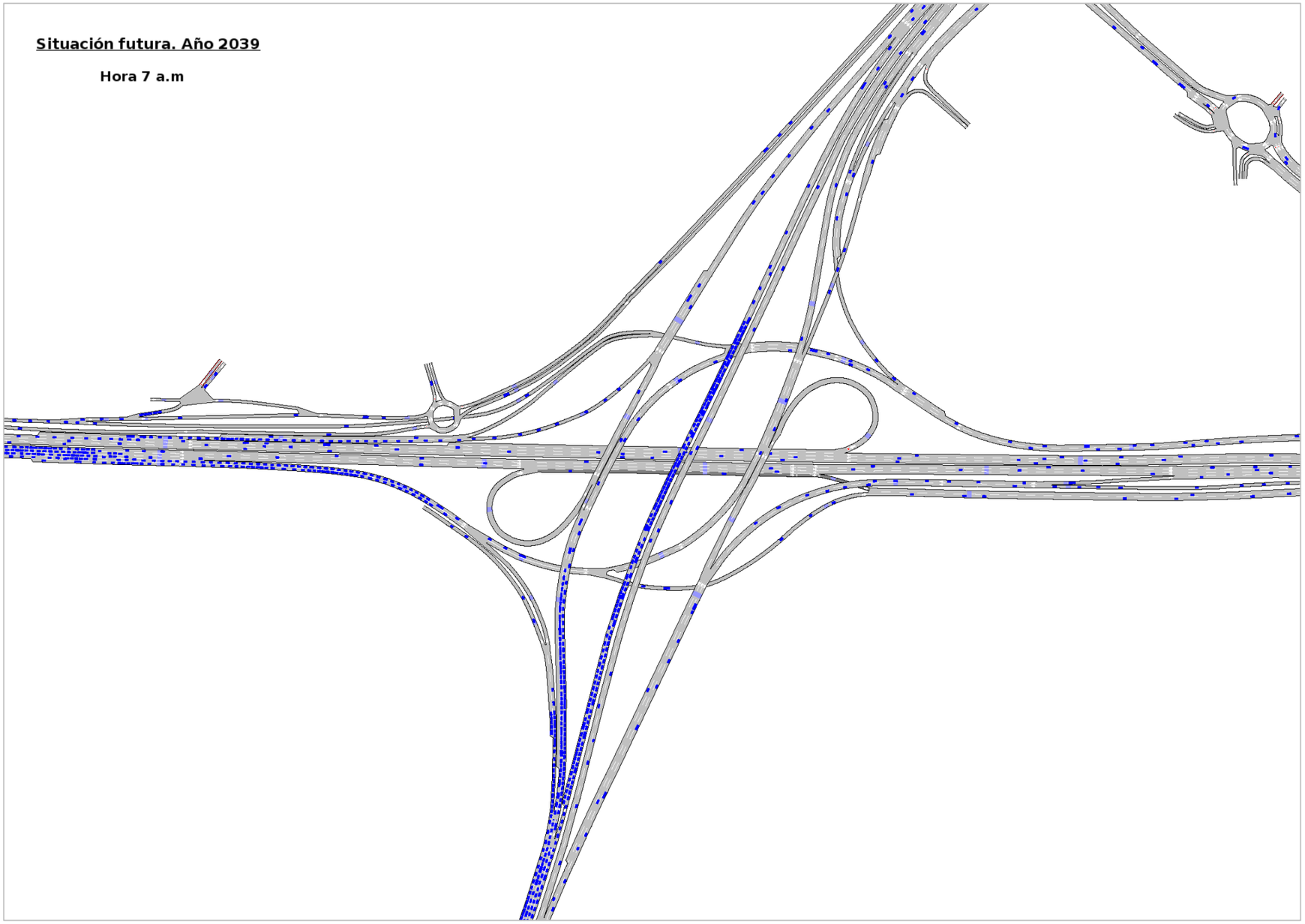
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 84. Vehículos en Nudo Eisenhower (norte) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 85. Vehículos en Nudo Eisenhower en un momento de la simulación. Situación futura.

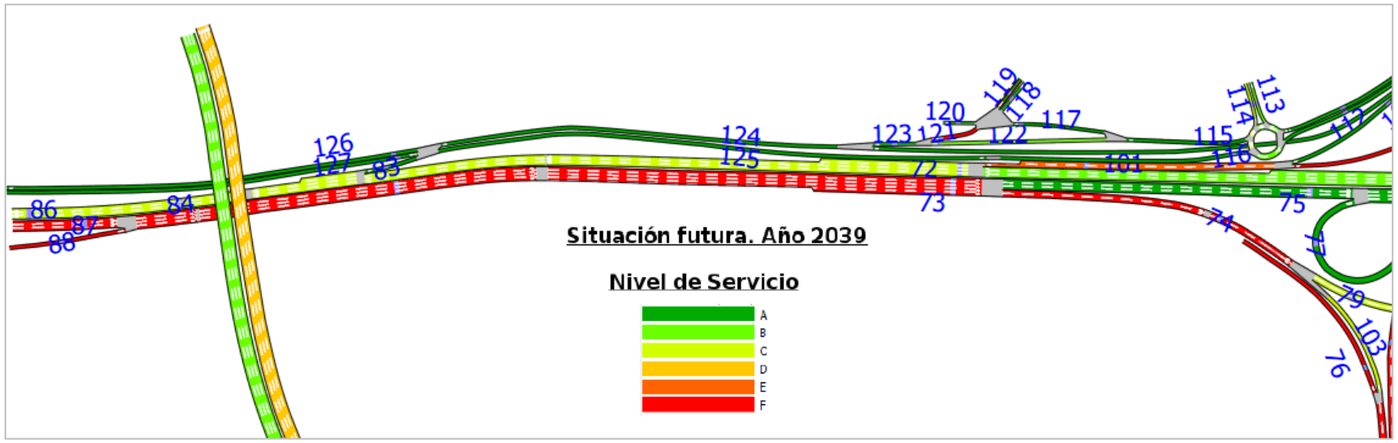


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 86. Vehículos en Nudo Eisenhower (sur) en un momento de la simulación. Situación futura.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

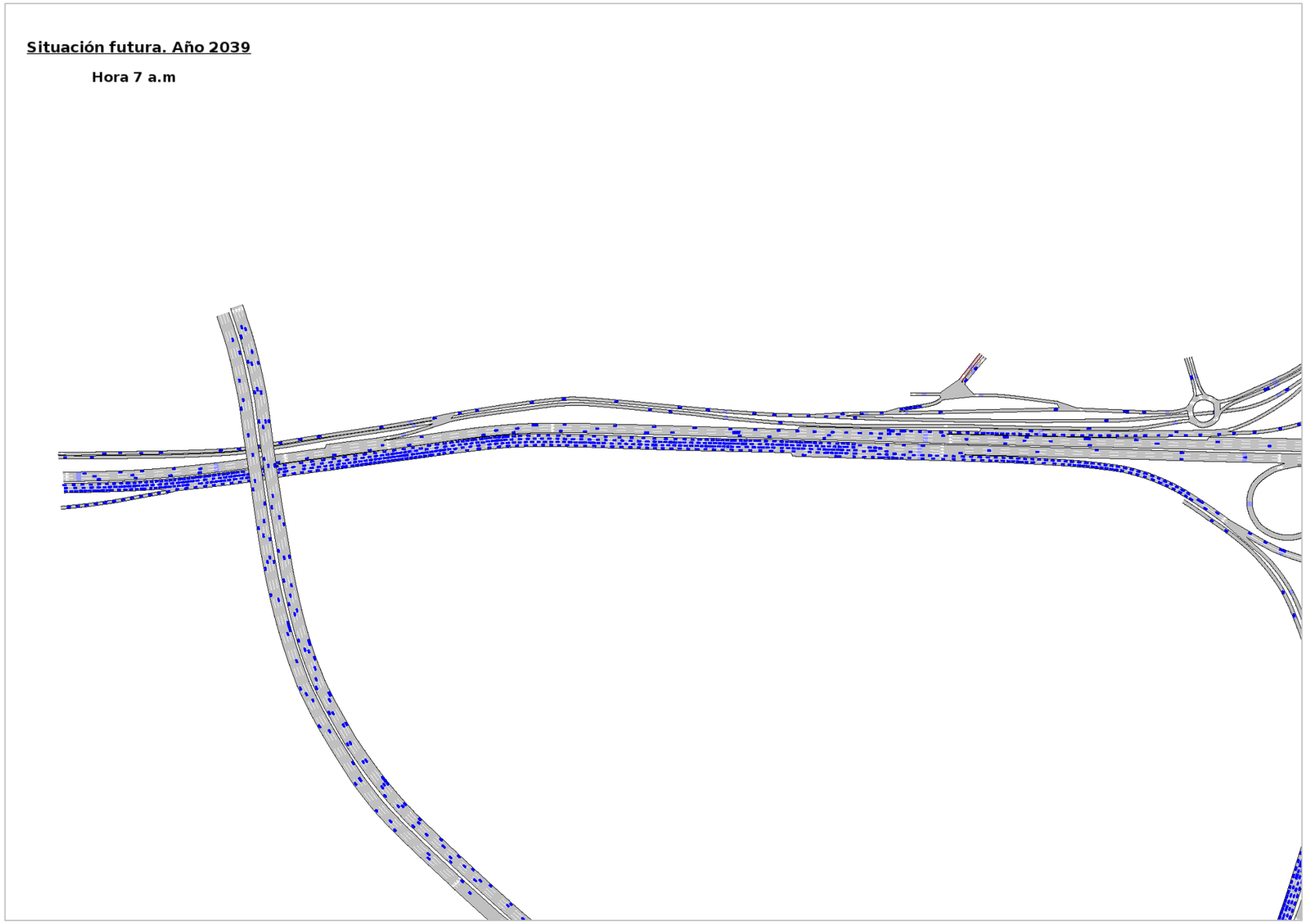
Figura 87. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid).Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
72	4.692	4.555	5.041	4.855	86.159	82.322	C
73	5.374	5.290	7.455	7.290	112.228	109.040	F
83	106	98	33	26	1.318	1.134	A
84	4.796	4.650	5.073	4.881	87.472	83.453	C
86	4.796	4.650	5.073	4.881	87.478	83.459	C
87	4.126	4.066	6.343	6.218	91.695	89.270	F
88	1.247	1.223	1.115	1.074	20.537	19.770	F
112	339	337	473	459	6.934	6.720	A
113	94	34	271	237	3.192	2.371	B
114	287	246	438	373	6.224	5.221	C
115	635	595	525	475	9.892	9.057	A
116	169	147	234	209	3.614	3.244	A
117	120	110	187	173	2.529	2.352	A
118	72	61	148	138	1.850	1.699	A
119	167	158	128	119	2.381	2.235	A
120	49	49	39	35	683	653	A
121	167	158	128	119	2.381	2.235	F
122	515	484	338	303	7.368	6.711	B
123	681	642	467	422	9.749	8.947	A
124	1.021	980	940	881	16.681	15.666	A
125	169	147	234	209	3.608	3.238	A
126	915	882	908	855	15.356	14.525	A
127	169	147	234	209	3.608	3.238	A

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 88. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación futura.

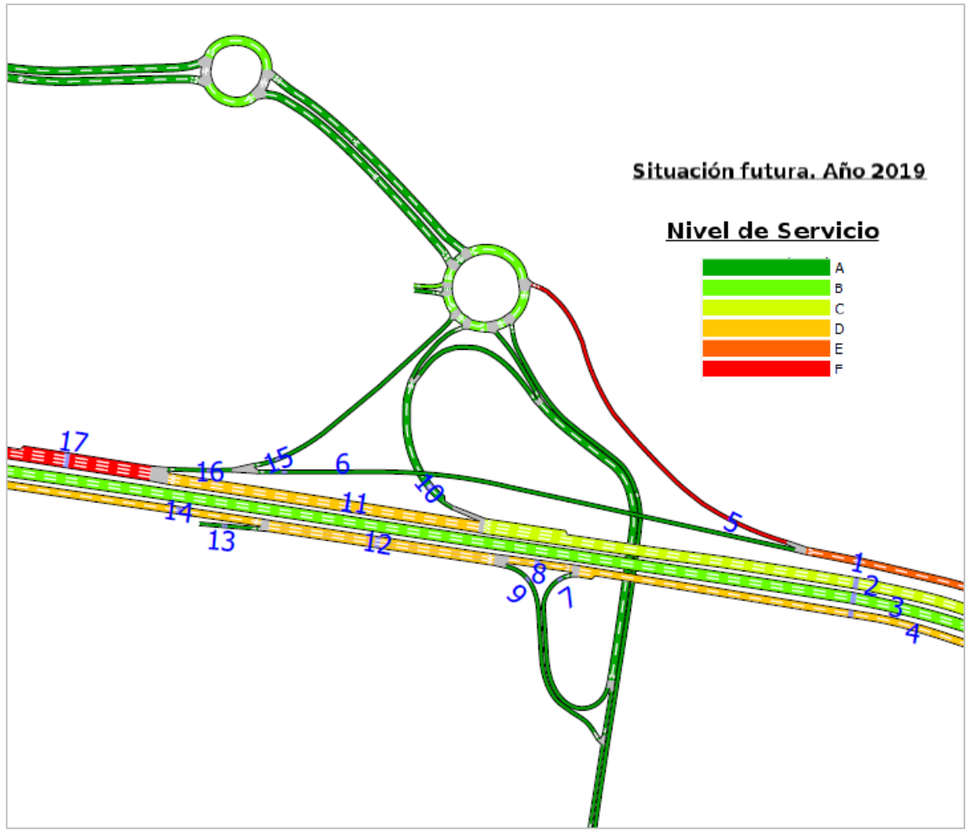


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.4.3.2. Hora punta de la tarde 2 pm

6.2.4.3.2.1. Año 2019

Figura 89. Nivel de servicio en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid). Situación futura.



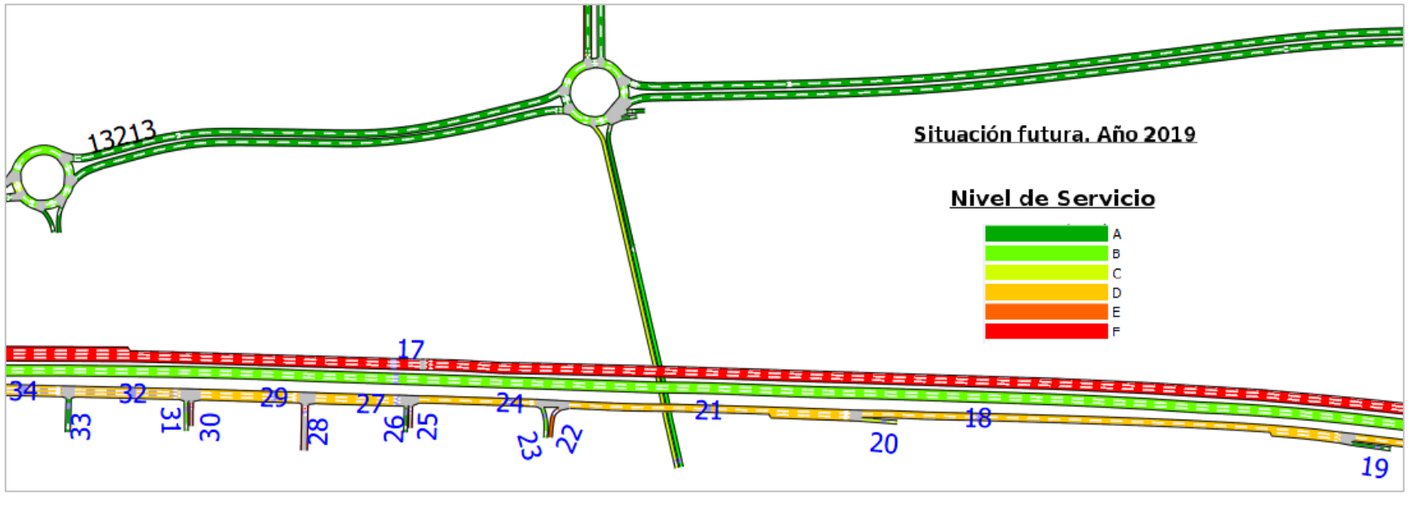
SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
1	1.306	1.267	1.109	1.041	15.929	15.067	E
2	5.240	5.137	5.684	5.438	71.992	68.976	C
3	3.848	3.801	4.874	4.744	57.447	55.706	B
4	764	722	2.009	1.943	18.215	17.341	D
5	914	900	1.047	996	12.922	12.361	F
6	391	367	62	46	3.004	2.703	A
7	39	32	57	49	631	527	A
8	725	690	1.951	1.894	17.579	16.809	D
9	145	143	357	349	3.294	3.199	A
10	628	612	666	594	8.525	7.868	A
11	4.613	4.526	5.019	4.845	63.477	61.120	D
12	869	832	2.308	2.244	20.878	20.013	D
13	8	6	12	11	134	110	A
14	861	826	2.295	2.232	20.739	19.898	D
15	372	358	106	96	3.158	2.973	A
16	763	725	168	142	6.162	5.675	A
17	5.377	5.253	5.188	4.987	69.651	66.803	F

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 90. Vehículos en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación futura.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

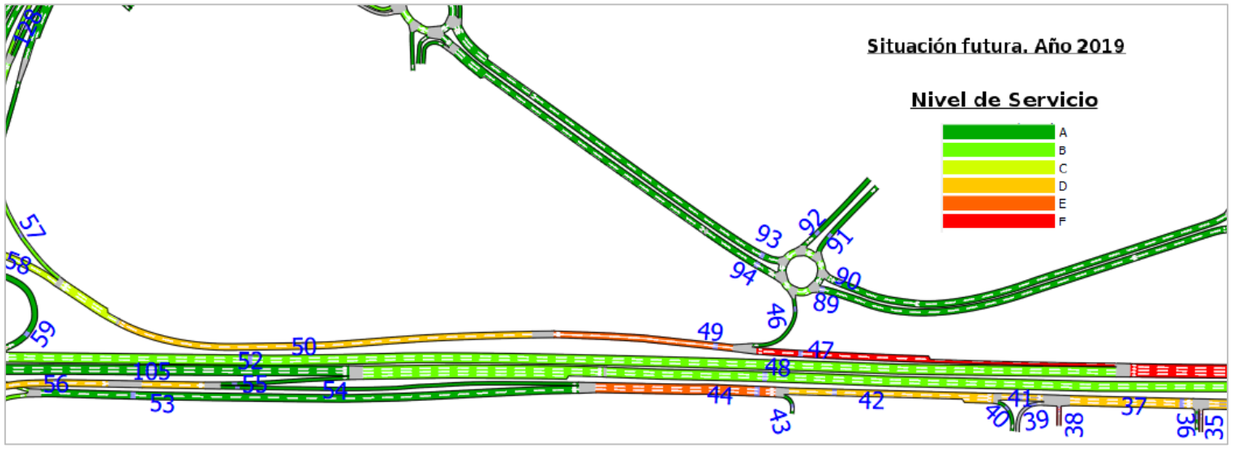
Figura 91. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
18	861	826	2.296	2.233	20.741	19.901	D
19	0	0	0	0	2	2	A
20	1.503	1.468	1.595	1.584	20.413	19.909	C
21	2.364	2.295	3.891	3.817	41.156	39.812	D
22	378	378	890	890	8.341	8.258	E
23	0	0	1	1	5	5	A
24	1.989	1.915	2.995	2.928	32.806	31.552	D
25	0	0	0	0	0	0	A
26	0	0	0	0	2	0	B
27	1.989	1.915	2.995	2.927	32.806	31.550	D
28	0	0	0	0	0	0	A
29	1.989	1.915	2.996	2.928	32.808	31.552	D
30	0	0	0	0	0	0	A
31	1	0	0	0	6	0	A
32	1.989	1.915	2.996	2.928	32.816	31.555	D
33	2	2	2	0	28	12	A
34	1.992	1.918	2.998	2.928	32.848	31.571	D

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

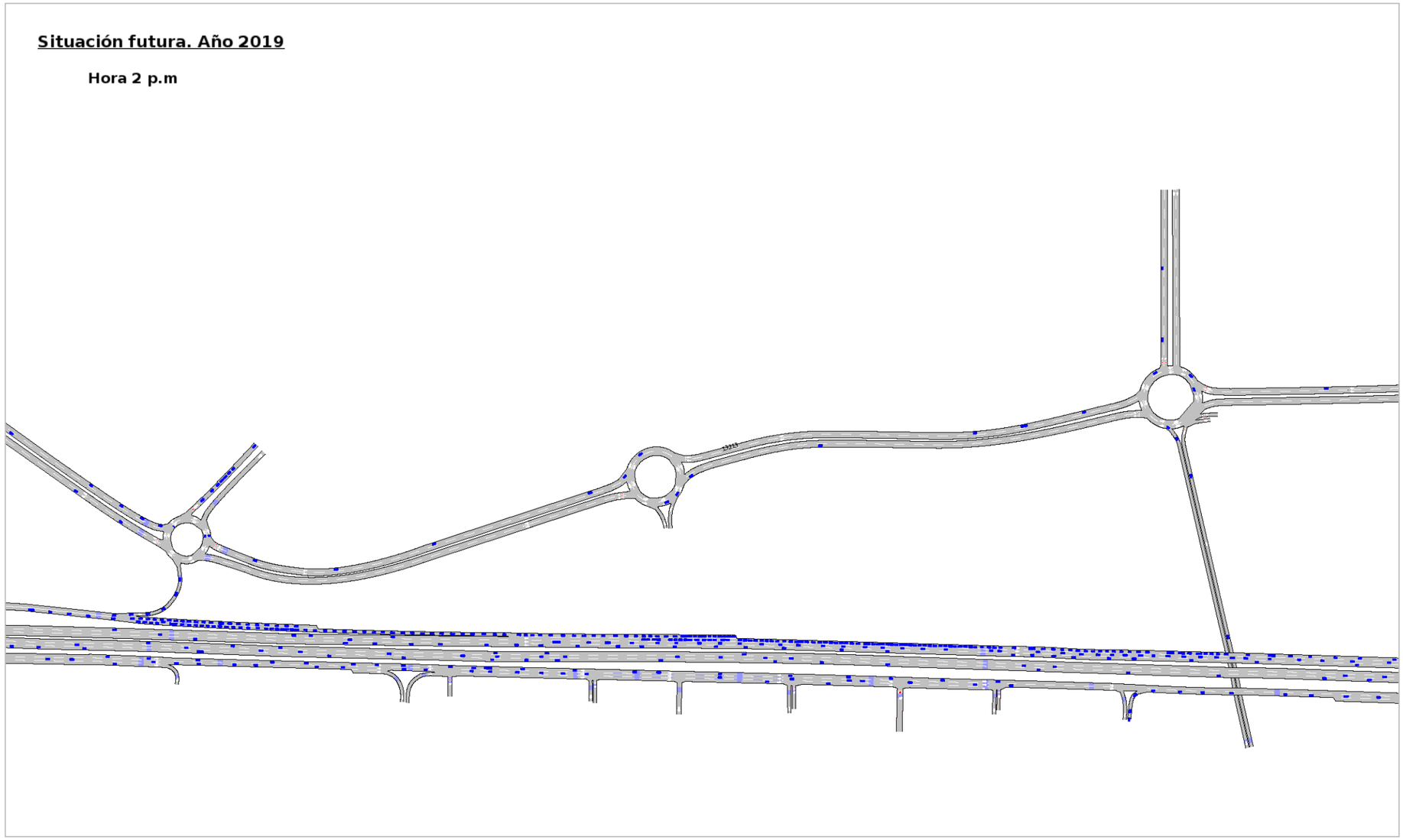
Figura 92. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
35	0	0	0	0	0	0	A
36	5	3	7	2	81	34	A
37	1.998	1.921	3.005	2.930	32.932	31.609	D
38	0	0	0	0	0	0	A
39	0	0	0	0	0	0	A
40	10	3	15	8	163	72	A
41	1.997	1.921	3.005	2.929	32.924	31.601	D
42	2.007	1.924	3.020	2.937	33.087	31.672	D
43	792	793	1.189	1.167	13.038	12.776	A
44	2.798	2.717	4.209	4.105	46.122	44.445	E
46	543	365	874	758	9.322	7.312	A
47	2.469	2.397	2.359	2.259	31.827	30.375	F
48	2.905	2.852	2.831	2.730	37.815	36.419	B
49	3.011	2.762	3.233	3.017	41.150	37.687	E
50	3.011	2.762	3.233	3.017	41.149	37.689	D
52	2.905	2.852	2.832	2.731	37.820	36.424	B
89	73	50	614	524	4.497	3.727	A
90	1.391	1.229	583	472	13.050	11.128	A
91	840	806	151	97	6.565	5.916	A
92	301	276	848	821	7.547	7.136	A
93	647	602	820	789	9.662	9.063	A
94	411	318	1.028	875	9.454	7.759	A

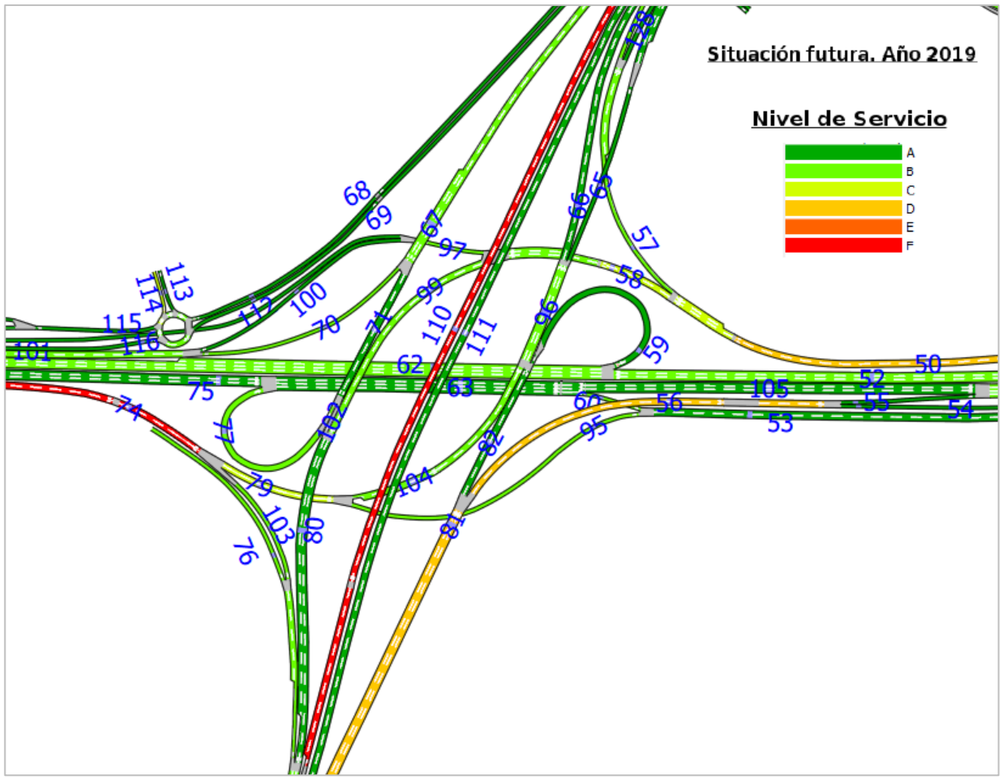
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 93. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

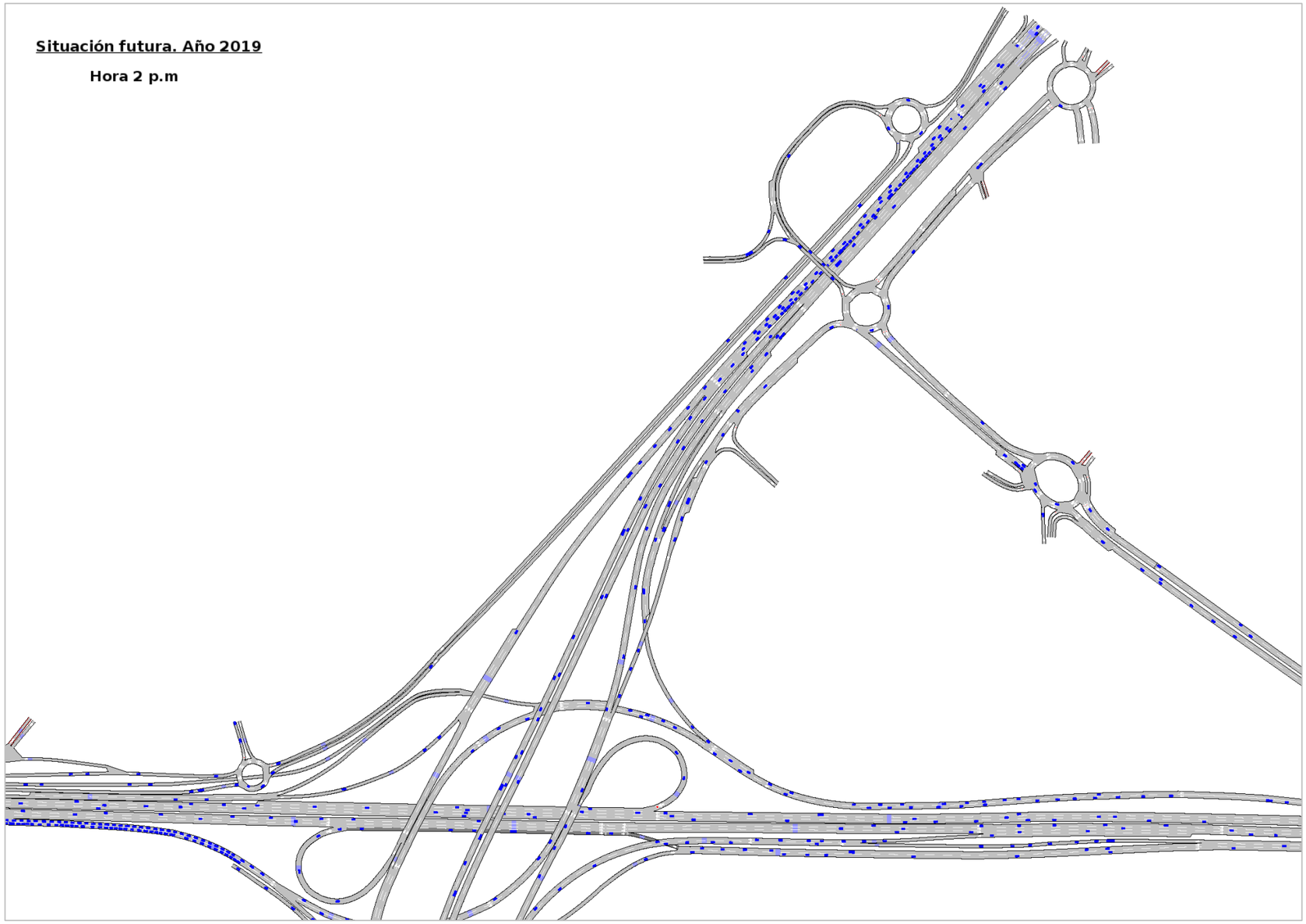
Figura 94. Nivel de servicio en Nudo Eisenhower. Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
53	1.539	1.489	2.692	2.623	27.840	26.783	A
54	1.257	1.225	1.515	1.480	18.260	17.640	A
55	1.337	1.309	1.923	1.854	21.462	20.612	A
56	2.594	2.534	3.438	3.334	39.720	38.250	D
57	1.209	1.041	957	831	14.289	12.221	B
58	1.802	1.721	2.276	2.186	26.861	25.469	C
59	450	435	896	865	8.854	8.462	A
60	606	578	994	948	10.528	9.943	A
62	3.353	3.285	3.727	3.595	46.659	44.872	B
63	3.113	3.067	3.944	3.837	46.484	45.005	A
65	1.008	971	1.182	1.102	14.430	13.522	A
66	1.452	1.404	1.923	1.848	22.225	21.197	A
67	1.763	1.724	2.030	1.961	24.989	24.027	B
68	307	250	364	327	4.420	3.762	A
69	34	14	239	198	1.792	1.375	A
70	1.156	1.144	1.034	1.011	14.439	14.063	B
71	607	580	996	950	10.549	9.964	A
74	2.866	2.802	4.505	4.401	48.516	46.925	F
75	2.508	2.488	2.951	2.890	35.961	35.067	A
76	345	340	522	509	5.704	5.534	B
77	606	578	994	948	10.528	9.943	B
79	2.722	2.656	3.977	3.877	44.104	42.568	C
80	1.281	1.259	1.524	1.478	18.474	17.850	A
81	3.715	3.600	5.160	4.947	58.437	55.701	D
95	934	911	1.698	1.675	17.312	16.840	B
96	2.460	2.376	3.106	2.950	36.658	34.721	B
97	523	463	755	709	8.411	7.642	B
99	1.279	1.258	1.521	1.476	18.450	17.826	B
100	184	126	281	250	3.060	2.449	A
101	1.340	1.270	1.315	1.261	17.502	16.514	B
102	2	2	2	2	24	24	A
103	146	146	524	524	4.401	4.359	B
104	1.789	1.745	2.279	2.202	26.792	25.728	B
105	2.508	2.488	2.950	2.889	35.959	35.065	A
110	1.787	1.610	2.701	2.466	28.780	26.560	F
111	1.876	1.875	1.347	1.285	22.104	20.636	A
128	217	152	51	50	1.775	1.322	A

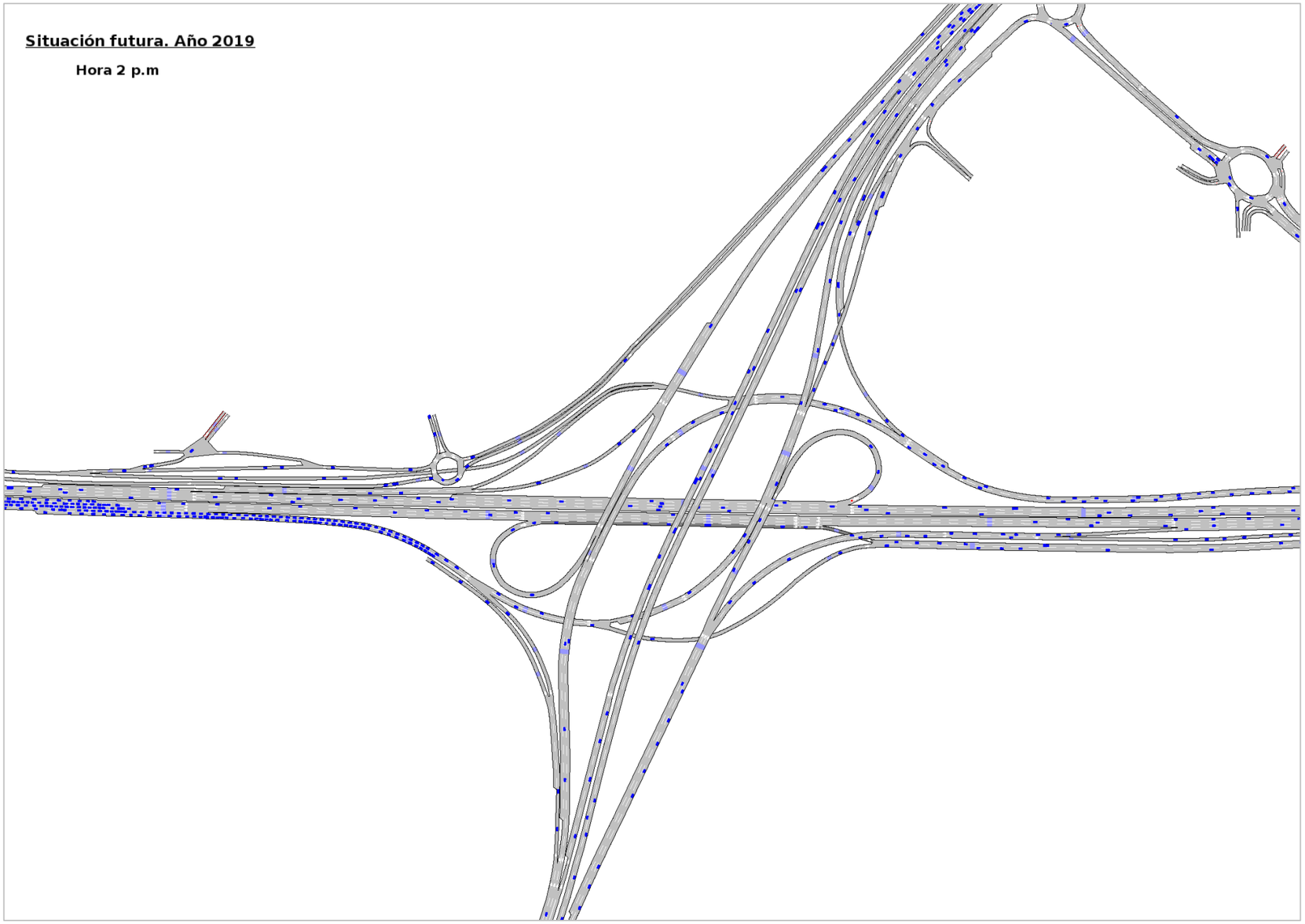
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 95. Vehículos en Nudo Eisenhower (norte) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 96. Vehículos en Nudo Eisenhower en un momento de la simulación. Situación futura.

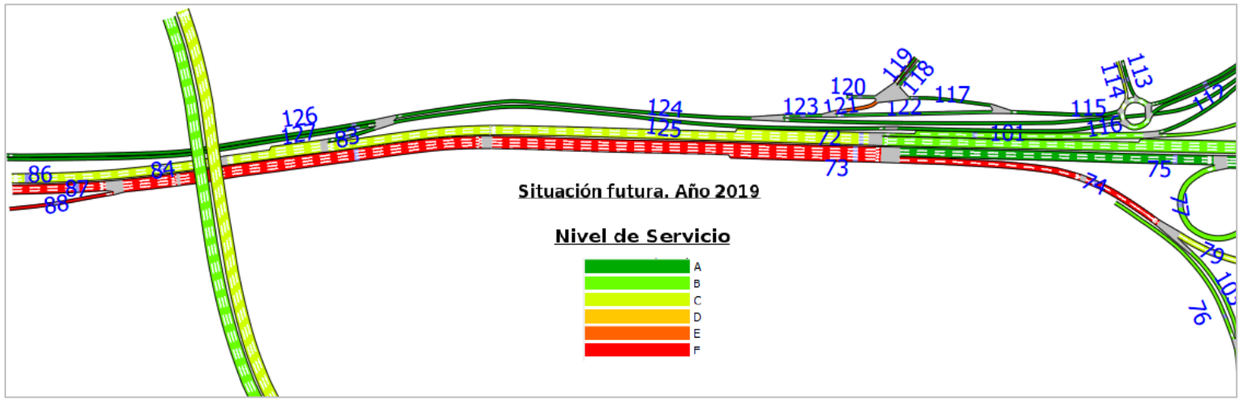


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 97. Vehículos en Nudo Eisenhower (sur) en un momento de la simulación. Situación futura.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

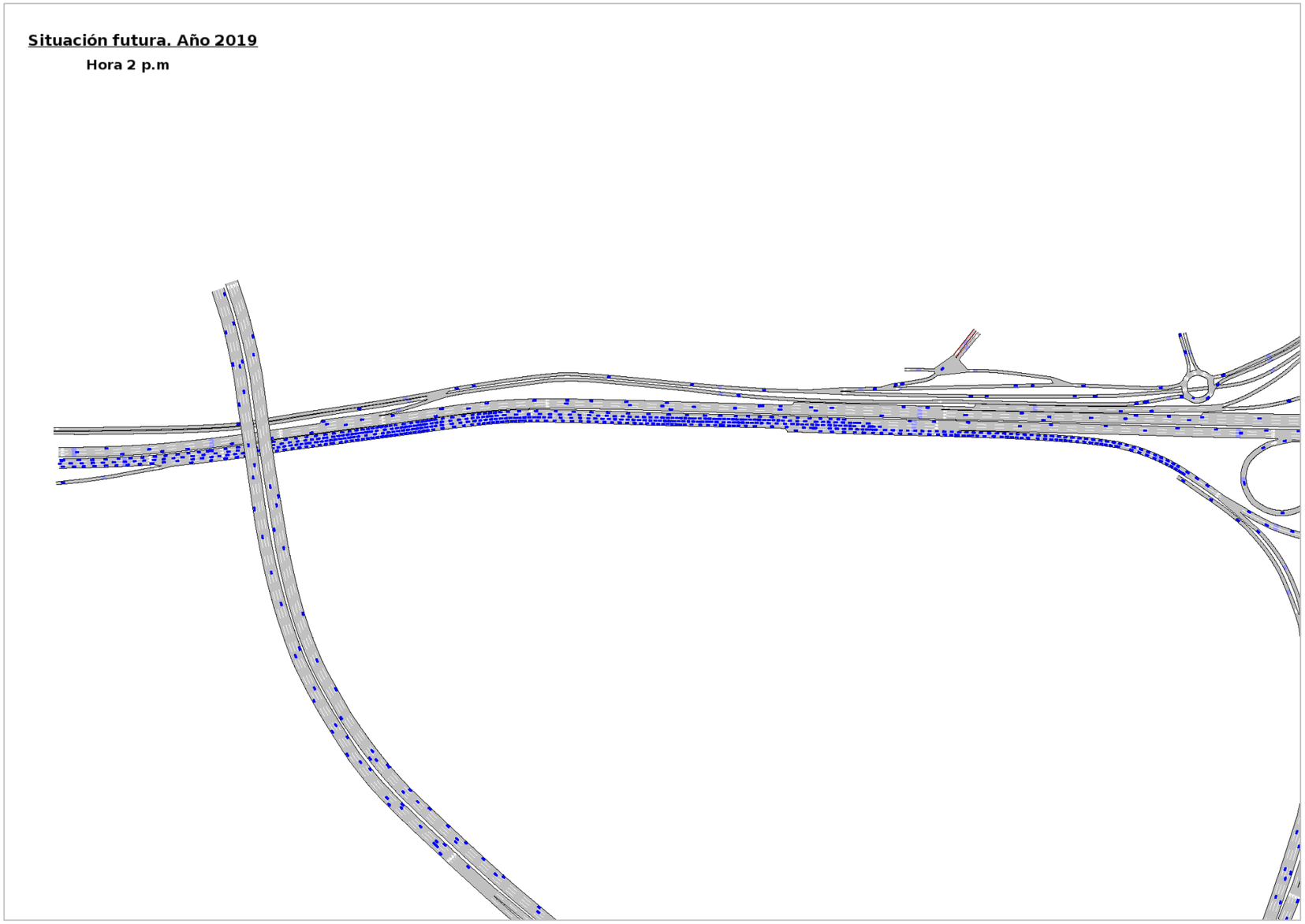
Figura 98. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid).Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
72	4.692	4.555	5.041	4.855	64.148	61.373	C
73	5.374	5.290	7.455	7.290	84.475	81.991	F
83	106	98	33	26	915	812	A
84	4.796	4.650	5.073	4.881	65.042	62.164	C
86	4.796	4.650	5.073	4.881	65.042	62.164	C
87	4.126	4.066	6.343	6.218	68.903	67.004	F
88	1.247	1.223	1.115	1.074	15.579	14.992	F
112	339	337	473	459	5.348	5.191	A
113	94	34	271	237	2.884	2.326	B
114	287	246	438	373	4.772	4.031	C
115	635	595	525	475	7.375	6.590	A
116	169	147	234	209	2.647	2.320	A
117	120	110	187	173	1.743	1.449	A
118	72	61	148	138	959	726	B
119	167	158	128	119	1.945	1.811	B
120	49	49	39	35	575	546	A
121	167	158	128	119	1.945	1.811	E
122	515	484	338	303	5.631	5.140	A
123	681	642	467	422	7.576	6.950	A
124	1.021	980	940	881	12.925	12.145	A
125	169	147	234	209	2.647	2.320	A
126	915	882	908	855	12.012	11.334	A
127	169	147	234	209	2.647	2.320	A

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

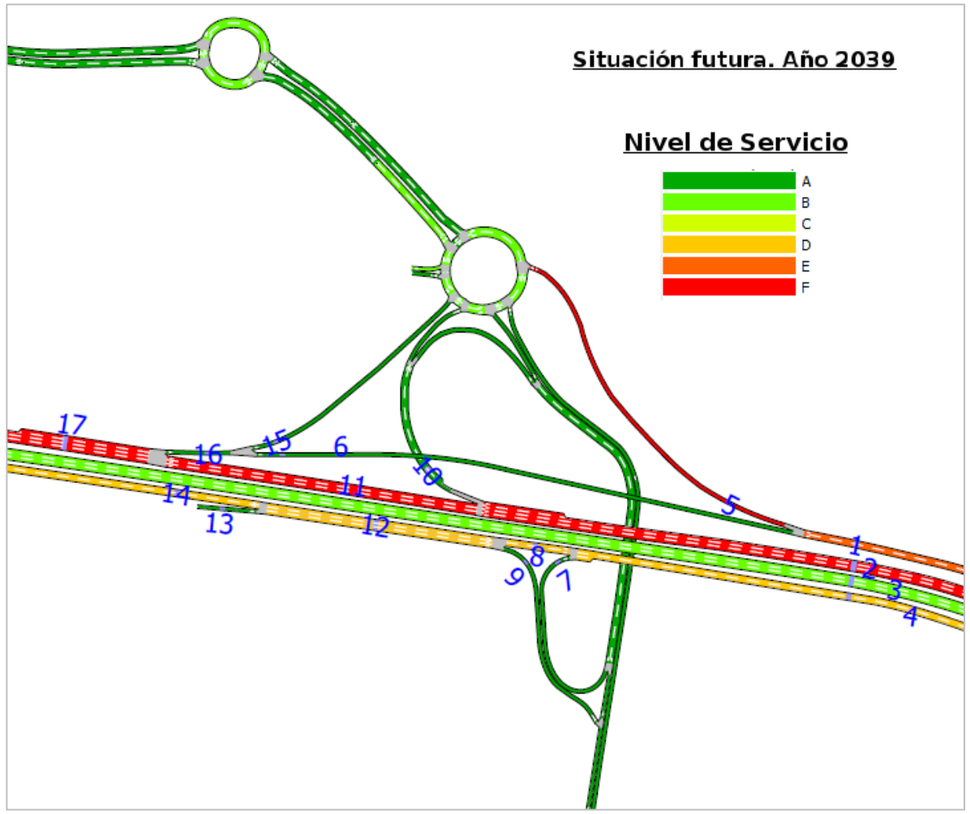
Figura 99. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.4.3.2.2. Año 2039

Figura 100. Nivel de servicio en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid). Situación futura.



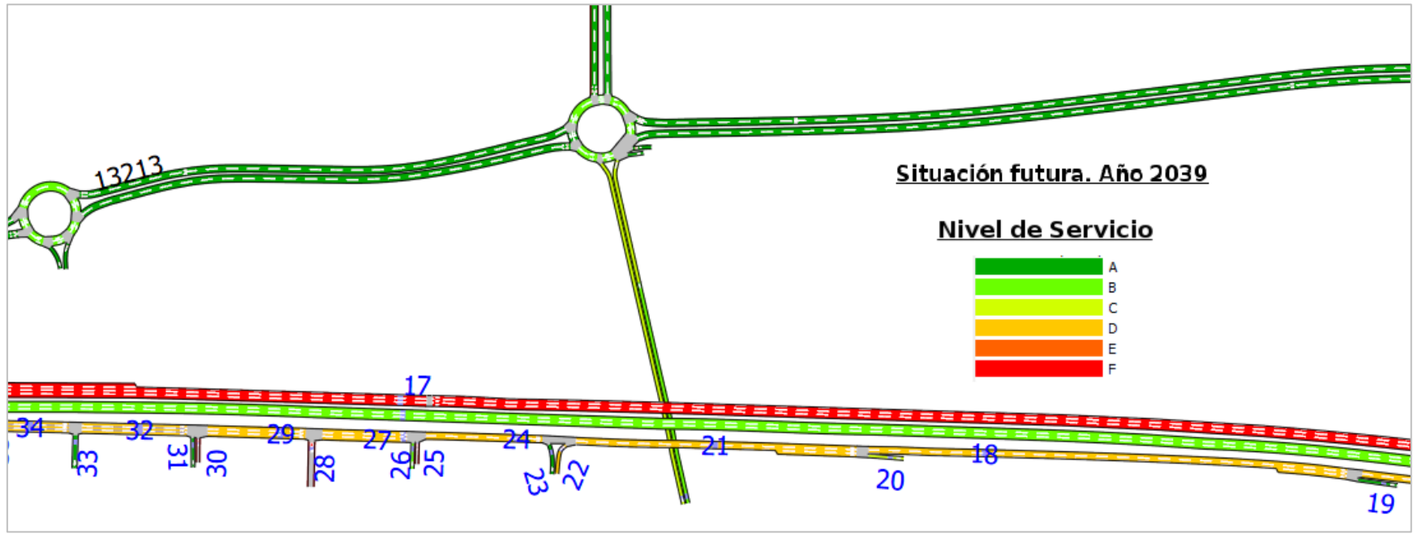
SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
1	1.306	1.267	1.109	1.041	20.775	19.723	E
2	5.240	5.137	5.684	5.438	95.846	91.906	F
3	3.848	3.801	4.874	4.744	75.969	73.701	B
4	764	722	2.009	1.943	24.066	23.034	D
5	914	900	1.047	996	16.799	16.096	F
6	391	367	62	46	3.980	3.630	A
7	39	32	57	49	762	674	A
8	725	690	1.951	1.894	23.304	22.360	D
9	145	143	357	349	4.898	4.734	A
10	628	612	666	594	11.292	10.476	A
11	4.613	4.526	5.019	4.845	84.565	81.442	F
12	869	832	2.308	2.244	28.202	27.095	D
13	8	6	12	11	160	140	A
14	861	826	2.295	2.232	28.043	26.956	D
15	372	358	106	96	4.635	4.341	A
16	763	725	168	142	8.613	7.969	A
17	5.377	5.253	5.188	4.987	93.183	89.416	F

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 101. Vehículos en la Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación futura.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

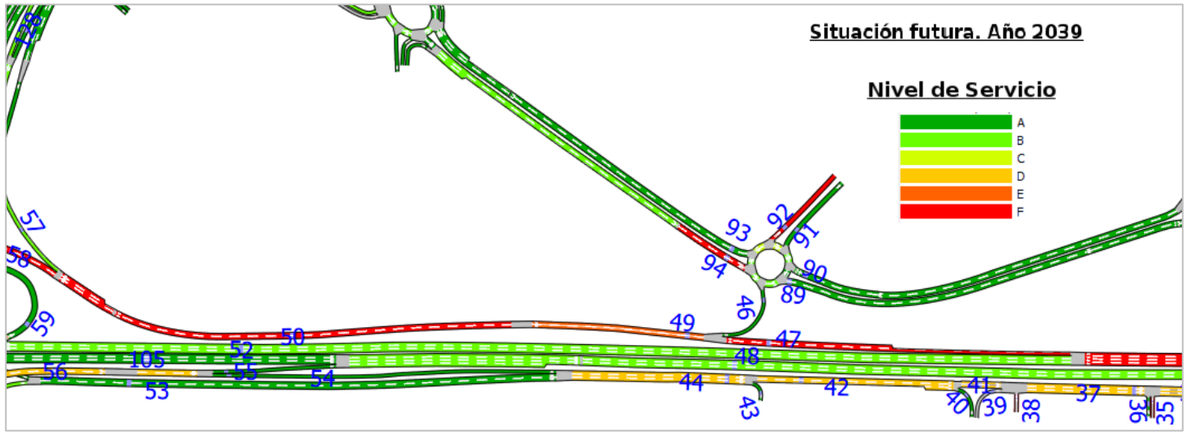
Figura 102. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
18	861	826	2.296	2.233	28.034	26.948	D
19	0	0	0	0	3	3	A
20	1.503	1.468	1.595	1.584	27.627	27.042	C
21	2.364	2.295	3.891	3.817	55.666	53.995	D
22	378	378	890	890	11.327	11.215	D
23	0	0	1	1	6	0	A
24	1.989	1.915	2.995	2.928	44.339	42.787	D
25	0	0	0	0	0	0	A
26	0	0	0	0	29	10	B
27	1.989	1.915	2.995	2.927	44.373	42.802	D
28	0	0	0	0	0	0	A
29	1.989	1.915	2.996	2.928	44.380	42.809	D
30	0	0	0	0	0	0	A
31	1	0	0	0	22	11	B
32	1.989	1.915	2.996	2.928	44.397	42.815	D
33	2	2	2	0	44	26	A
34	1.992	1.918	2.998	2.928	44.440	42.841	D

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

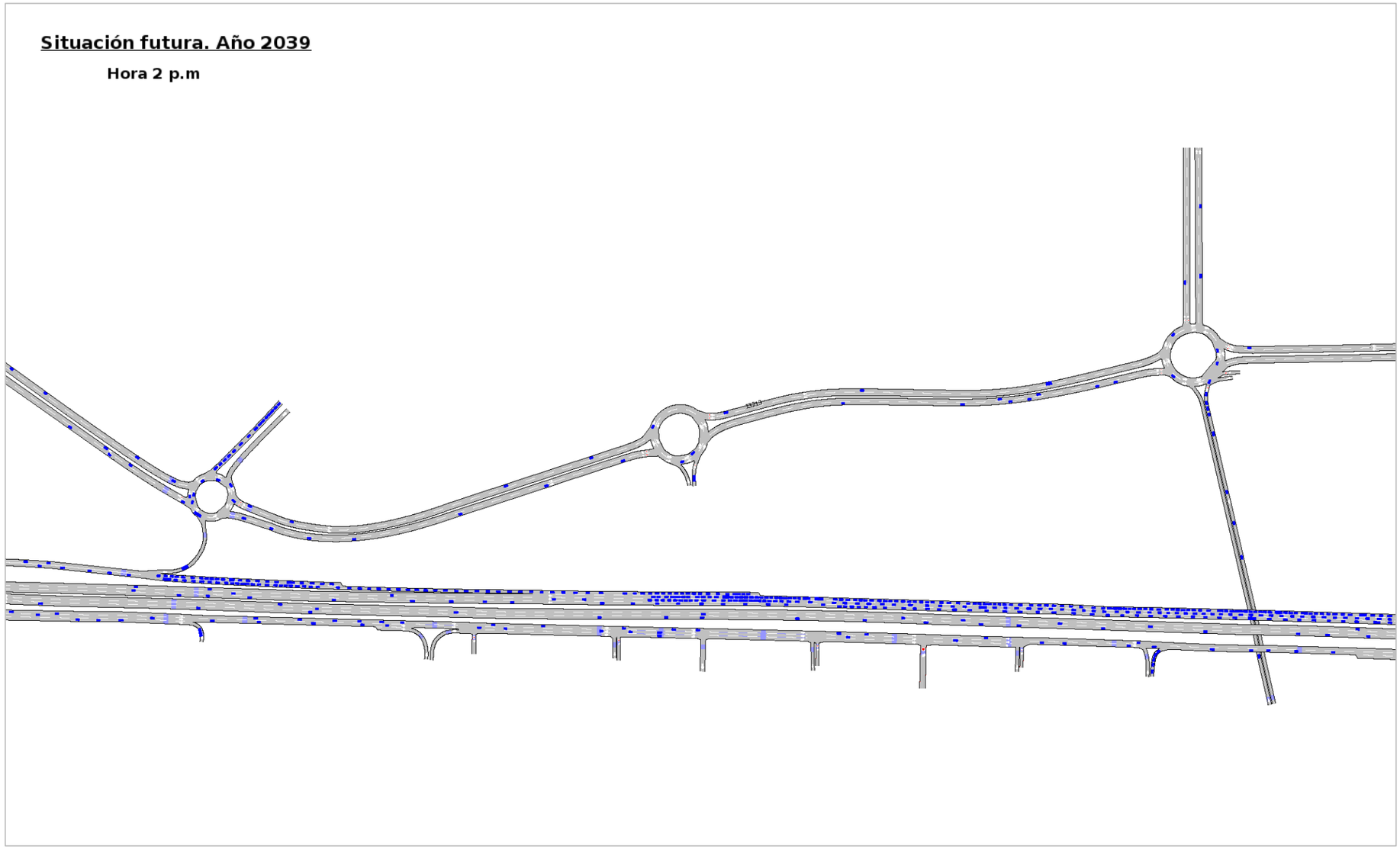
Figura 103. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas). Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
35	0	0	0	0	0	0	A
36	5	3	7	2	80	36	A
37	1.998	1.921	3.005	2.930	44.521	42.877	D
38	0	0	0	0	0	0	A
39	0	0	0	0	0	0	A
40	10	3	15	8	267	137	A
41	1.997	1.921	3.005	2.929	44.516	42.872	D
42	2.007	1.924	3.020	2.937	44.783	43.009	D
43	792	793	1.189	1.167	16.931	16.613	A
44	2.798	2.717	4.209	4.105	61.702	59.610	D
46	543	365	874	758	12.086	9.473	A
47	2.469	2.397	2.359	2.259	42.157	40.414	F
48	2.905	2.852	2.831	2.730	51.037	49.016	B
49	3.011	2.762	3.233	3.017	54.243	49.887	E
50	3.011	2.762	3.233	3.017	54.230	49.876	F
52	2.905	2.852	2.832	2.731	51.035	49.014	B
89	73	50	614	524	5.771	4.817	A
90	1.391	1.229	583	472	17.147	14.743	A
91	840	806	151	97	8.515	7.792	A
92	301	276	848	821	10.023	9.427	F
93	647	602	820	789	12.788	12.014	A
94	411	318	1.028	875	11.990	9.927	F

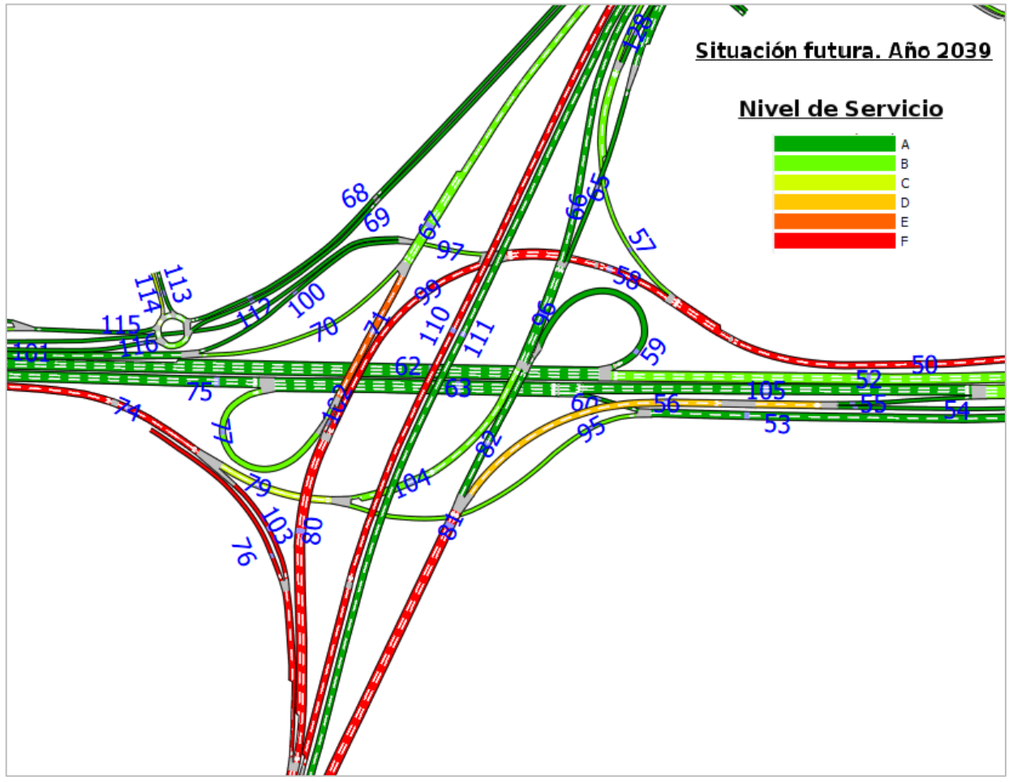
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 104. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (glorietas Av. Sur del Aeropuerto de Barajas) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

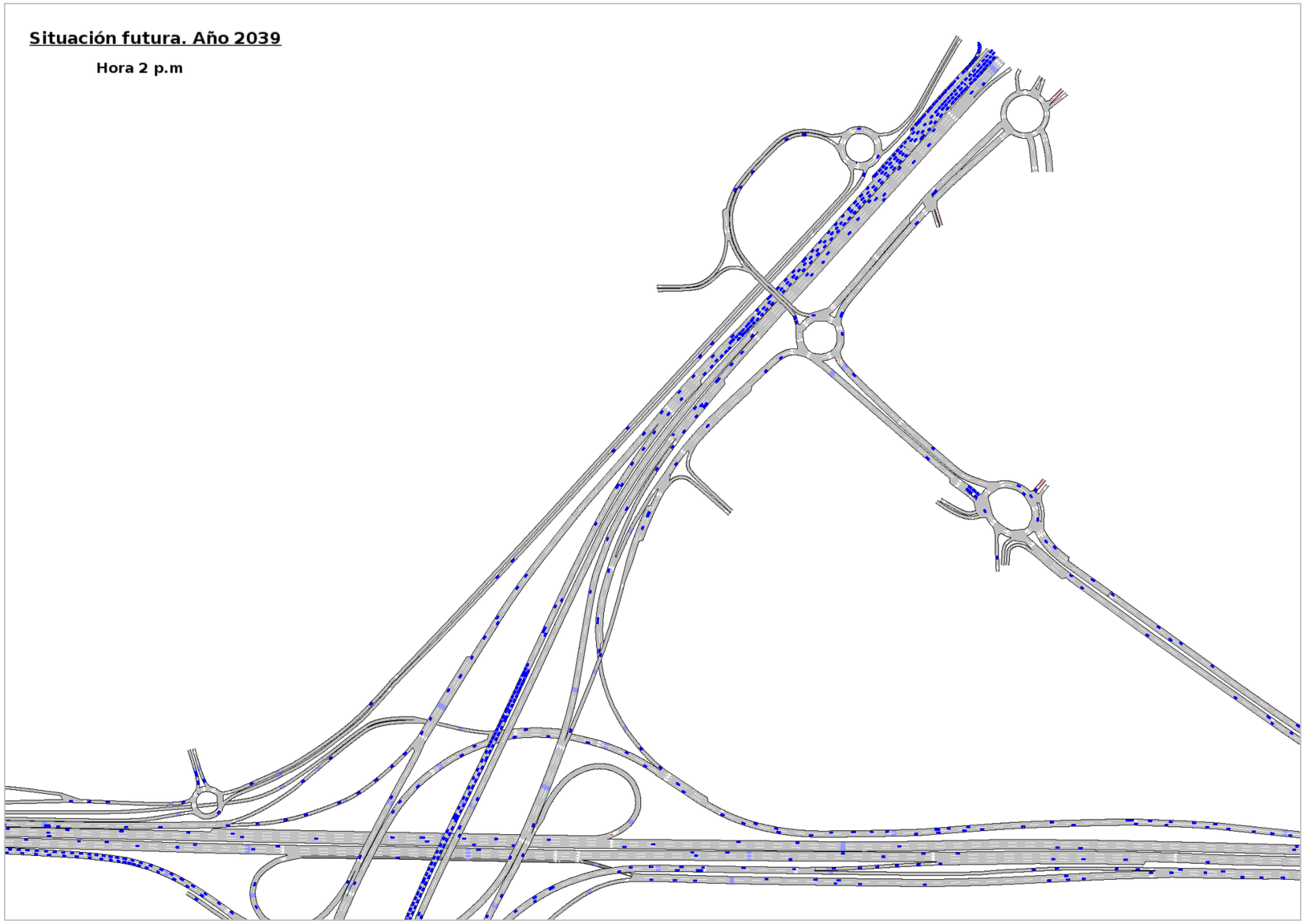
Figura 105. Nivel de servicio en Nudo Eisenhower. Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
53	1.539	1.489	2.692	2.623	37.568	36.277	A
54	1.257	1.225	1.515	1.480	24.132	23.332	A
55	1.337	1.309	1.923	1.854	28.656	27.533	A
56	2.594	2.534	3.438	3.334	52.809	50.882	D
57	1.209	1.041	957	831	18.939	16.461	B
58	1.802	1.721	2.276	2.186	35.279	33.407	F
59	450	435	896	865	11.981	11.447	A
60	606	578	994	948	13.534	12.833	A
62	3.353	3.285	3.727	3.595	63.015	60.460	A
63	3.113	3.067	3.944	3.837	60.854	59.008	A
65	1.008	971	1.182	1.102	18.624	17.565	A
66	1.452	1.404	1.923	1.848	29.493	28.158	A
67	1.763	1.724	2.030	1.961	32.890	31.689	B
68	307	250	364	327	5.697	4.813	A
69	34	14	239	198	2.452	1.851	A
70	1.156	1.144	1.034	1.011	19.290	18.793	B
71	607	580	996	950	13.596	12.892	E
74	2.866	2.802	4.505	4.401	64.891	62.851	F
75	2.508	2.488	2.951	2.890	47.324	46.179	A
76	345	340	522	509	7.334	7.106	F
77	606	578	994	948	13.534	12.833	B
79	2.722	2.656	3.977	3.877	59.416	57.442	C
80	1.281	1.259	1.524	1.478	24.550	23.673	F
81	3.715	3.600	5.160	4.947	77.510	74.039	F
95	934	911	1.698	1.675	24.031	23.440	B
96	2.460	2.376	3.106	2.950	48.108	45.714	A
97	523	463	755	709	10.783	9.784	B
99	1.279	1.258	1.521	1.476	24.499	23.625	F
100	184	126	281	250	3.849	3.064	A
101	1.340	1.270	1.315	1.261	23.135	21.853	A
102	2	2	2	2	57	54	F
103	146	146	524	524	5.465	5.412	F
104	1.789	1.745	2.279	2.202	35.380	33.997	B
105	2.508	2.488	2.950	2.889	47.311	46.166	A
110	1.787	1.610	2.701	2.466	38.239	35.216	F
111	1.876	1.875	1.347	1.285	29.031	27.228	A
128	217	152	51	50	2.341	1.804	A

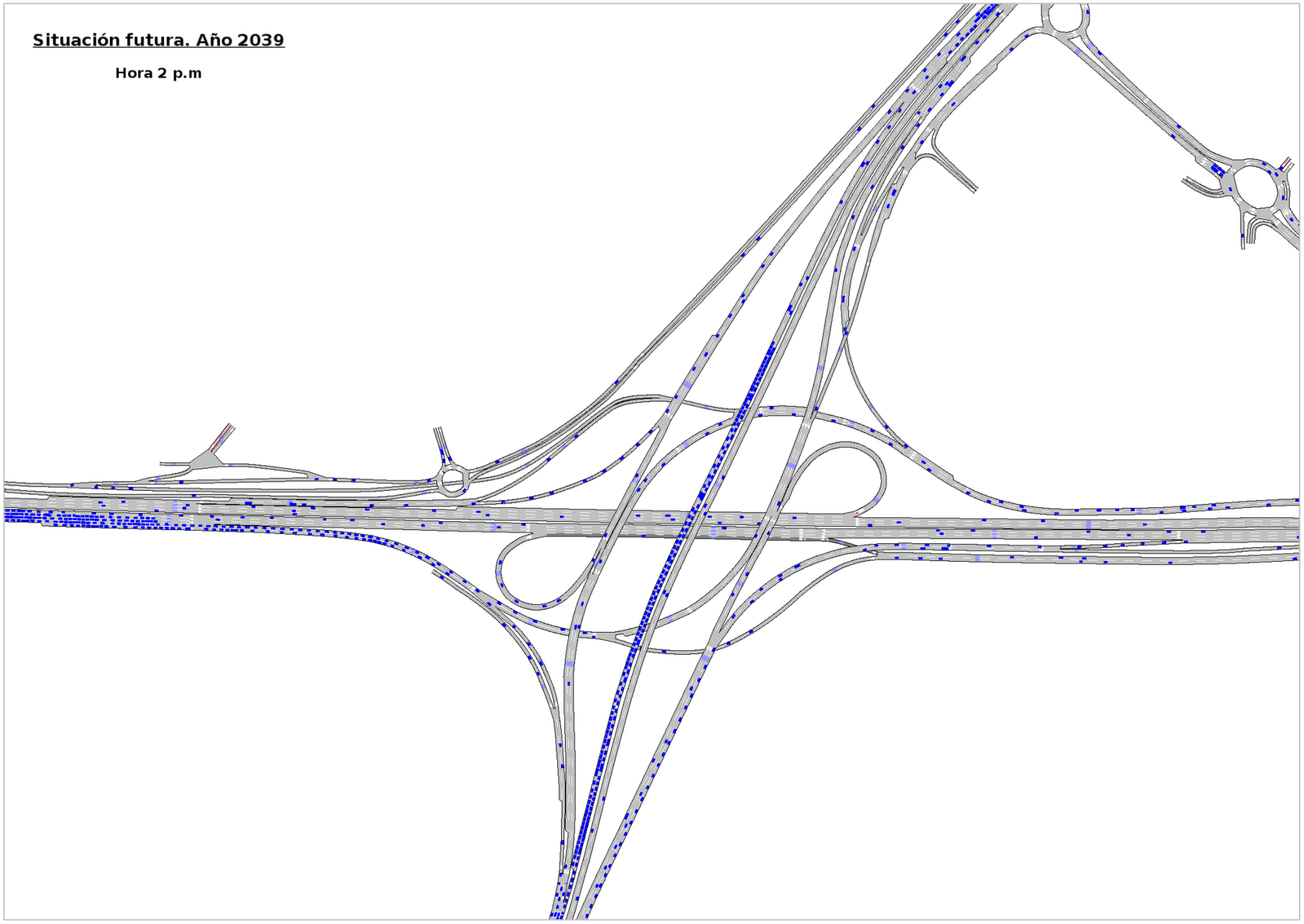
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 106. Vehículos en Nudo Eisenhower (norte) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 107. Vehículos en Nudo Eisenhower en un momento de la simulación. Situación futura.

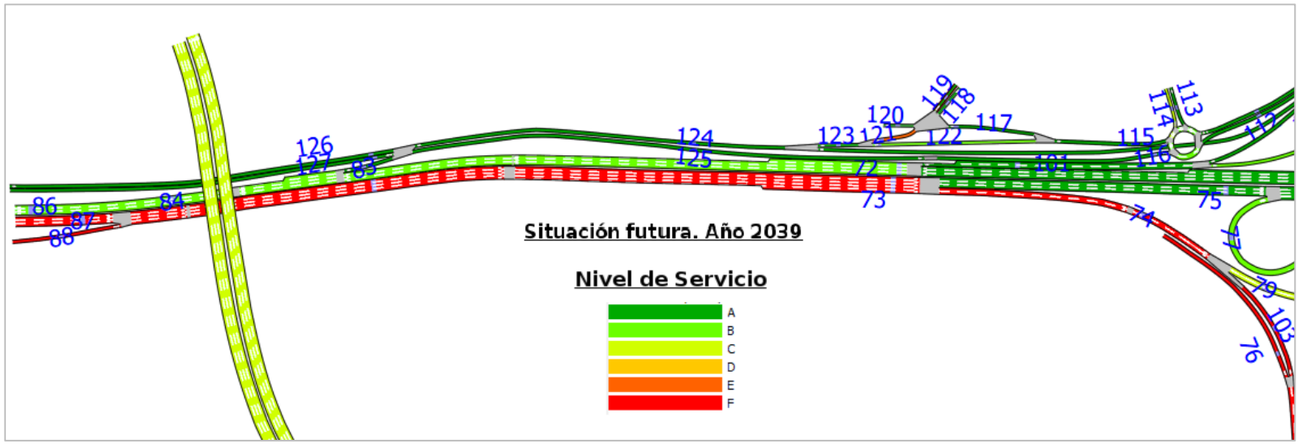


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 108. Vehículos en Nudo Eisenhower (sur) en un momento de la simulación. Situación futura.

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

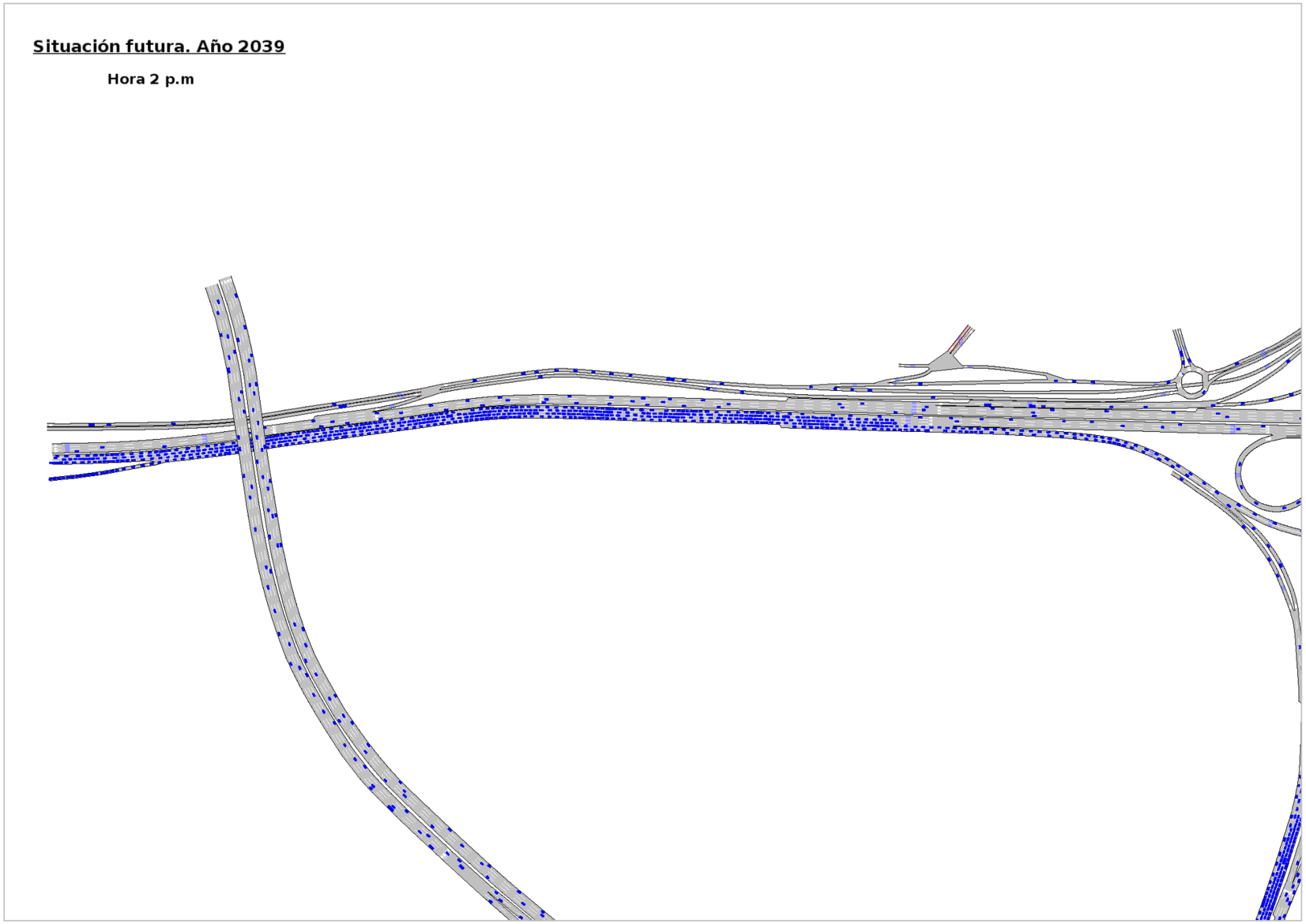
Figura 109. Nivel de servicio en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid).Situación futura.



SECCIÓN SIMULACIÓN	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	Aforo H100 total	Aforo H100 ligeros	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
	HORA 7 a.m.		HORA 14 p.m.				
72	4.692	4.555	5.041	4.855	86.159	82.322	B
73	5.374	5.290	7.455	7.290	112.228	109.040	F
83	106	98	33	26	1.318	1.134	A
84	4.796	4.650	5.073	4.881	87.472	83.453	C
86	4.796	4.650	5.073	4.881	87.478	83.459	C
87	4.126	4.066	6.343	6.218	91.695	89.270	F
88	1.247	1.223	1.115	1.074	20.537	19.770	F
112	339	337	473	459	6.934	6.720	A
113	94	34	271	237	3.192	2.371	A
114	287	246	438	373	6.224	5.221	C
115	635	595	525	475	9.892	9.057	A
116	169	147	234	209	3.614	3.244	A
117	120	110	187	173	2.529	2.352	A
118	72	61	148	138	1.850	1.699	A
119	167	158	128	119	2.381	2.235	A
120	49	49	39	35	683	653	A
121	167	158	128	119	2.381	2.235	E
122	515	484	338	303	7.368	6.711	B
123	681	642	467	422	9.749	8.947	A
124	1.021	980	940	881	16.681	15.666	A
125	169	147	234	209	3.608	3.238	A
126	915	882	908	855	15.356	14.525	A
127	169	147	234	209	3.608	3.238	A

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 110. Vehículos en Autovía del Nordeste A-2 (entrada/salida de Madrid) en un momento de la simulación. Situación futura.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.4.4. Conclusiones

A continuación se presentan las conclusiones de los resultados de las actuaciones propuestas, inicialmente en el sentido Barcelona y luego en el sentido Madrid.

Actuaciones en dirección Barcelona:

- La ampliación del cuarto carril en la autovía A-2, presenta peores resultados al facilitar la entrada de los vehículos procedentes de la vía de servicio, por lo que el trenzado producido antes del nudo Eisenhower es con un mayor volumen de vehículos.
- El nuevo ramal que conecta a la vía de servicio funciona adecuadamente, siendo favorable la ampliación a tres carriles en dicha vía de servicio.
- Aunque no es consecuencia de las actuaciones propuestas en los resultados principalmente del año 2039 se produce una congestión en la calzada principal de la carretera M-14 en dirección sur debido a la reducción de dos a un carril.

Actuaciones en dirección Madrid:

- Aunque se cierra el ramal en dirección Madrid de entrada a la zona de carga del aeropuerto se sigue presentando un nivel de servicio poco aceptable en el tronco de la A-2, el cual empeora en el año horizonte 2039 por el aumento en el tráfico.
- El nuevo ramal que permite entrar a la zona de carga del aeropuerto desde la A-2 funciona adecuadamente.
- Se observan problemas en la glorieta situada en la salida 15, no por las actuaciones previstas sino fundamentalmente por el aumento de los vehículos a lo largo de los años, con un mayor grado de congestión en el ramal proveniente de San Fernando y la M-21.
- El nuevo ramal de conexión para dar continuidad a la vía de servicio en sentido Madrid, así como la nueva glorieta propuesta funcionan adecuadamente mejorando el funcionamiento tanto de la vía de servicio como del tronco de la A-2.

Teniendo en cuenta los problemas observados se han analizado las siguientes propuestas de mejoras:

- No efectuar el cambio del cuarto carril en la autovía en dirección Barcelona, para así dejar la incorporación desde la vía de servicio igual que la situación actual.
- Eliminar el estrangulamiento en la calzada principal de la carretera M-14 en sentido descendente (dirección sur) pasando el estrangulamiento a la vía de servicio.
- Ampliación del ramal de entrada a la glorieta situada en la salida 15 de la A-2 proveniente de San Fernando y M-21 de uno a dos carriles con el objetivo de aumentar la capacidad del mismo.
- Ampliación a tres carriles en la vía de servicio que sale en el PP.KK 12 del tronco de la A-2.

Así mismo, se ha realizado dos comprobaciones importantes para las alternativas planteadas:

- Garantizar la capacidad de las glorietas en la M-22 (Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas), suponiendo que todos los vehículos que quieran acceder a la zona de carga del aeropuerto procedentes del tronco de A-2, accedan únicamente por el nuevo ramal trazado en la situación futura en el norte del nudo Eisenhower.
- Evaluar el funcionamiento de la parada de autobús localizada en la vía de servicio de la salida 12 de la A-2 en dirección Madrid, debido a que en la situación futura se elimina el acceso a la glorieta y se proyectan cambios significativos en este punto que pueden afectar dicha parada.

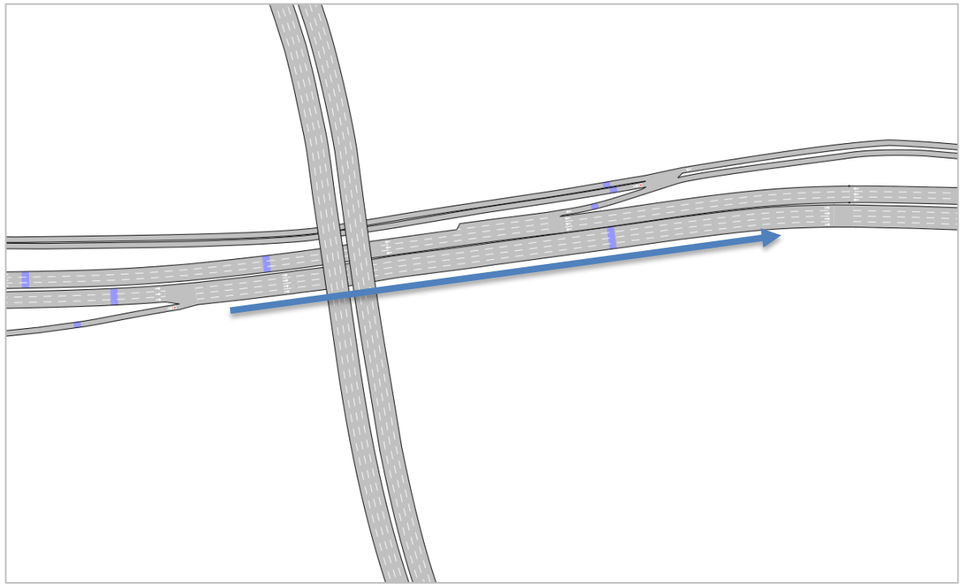
6.2.5. PROPUESTAS DE MEJORA

6.2.5.1. Sin ampliación del cuarto carril en la A-2

En este sentido se propone dejar tal como está en la situación actual, aunque posteriormente el tronco se amplíe a 4 y 5 carriles, dejar en 3 carriles el tronco en la incorporación desde la vía de servicio.

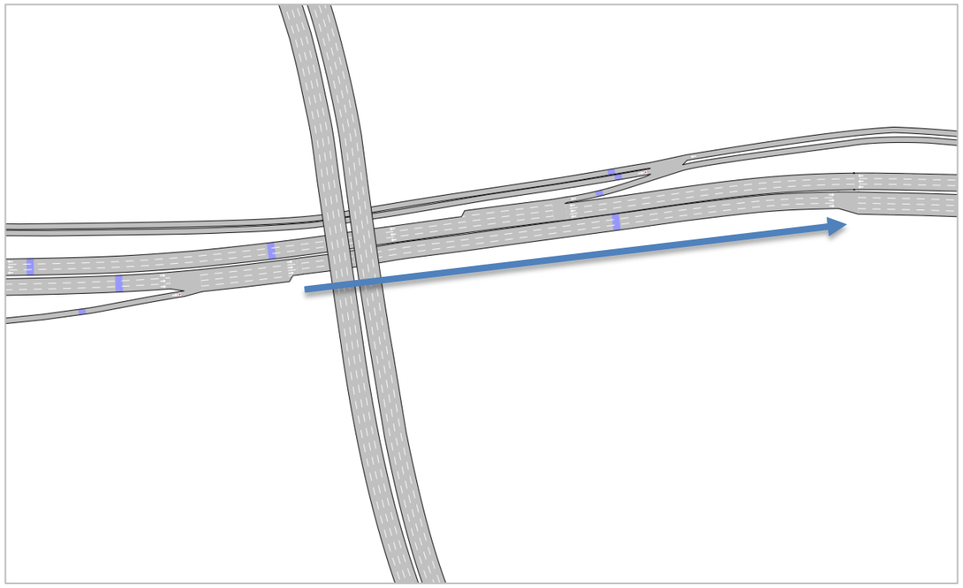
En la Figura 111 y Figura 112 se muestran los diseños de trazado correspondientes a la situación futura inicial y a la situación futura con la propuesta de mejora.

Figura 111. Actuación de ampliación a 4 carriles en A-2.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 112. Propuesta de mejora sin ampliación a 4 carriles en A-2.

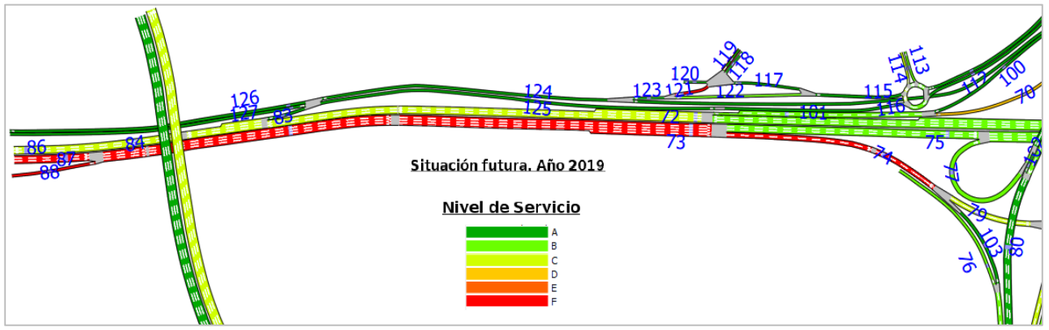


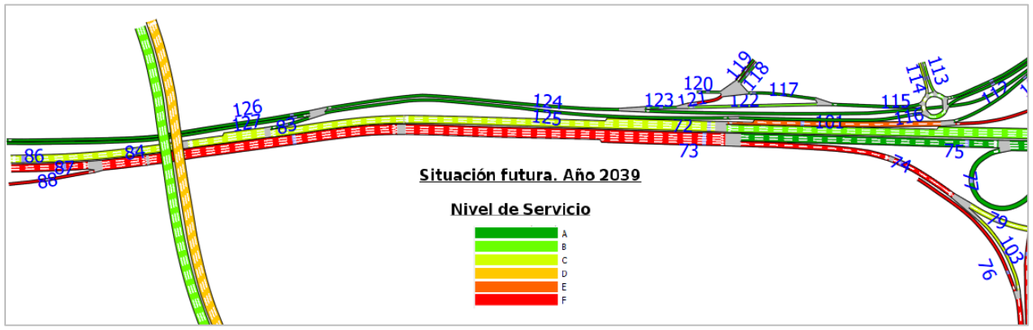
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Los resultados obtenidos se presentan en la Figura 113 a las 7am y Figura 114 a las 14pm, para el año 2019 y 2039, donde se comprueba que el funcionamiento mejora un poco en cuanto a Niveles de Servicio tanto en el tronco de la A-2 como en la vía de servicio del nudo Eisenhower.

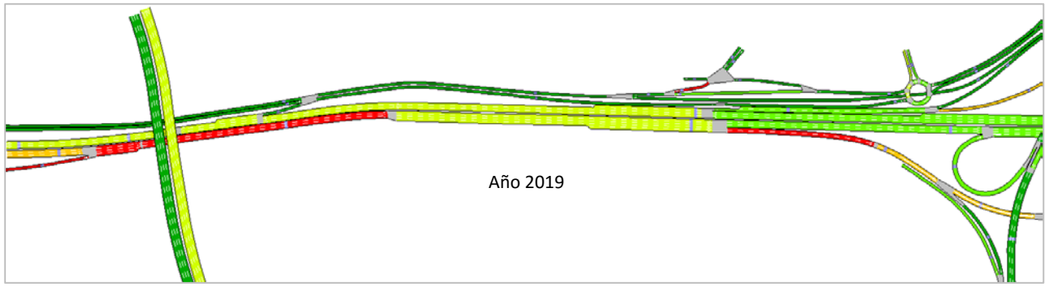
Figura 113. Comparativa Propuesta Inicial con Propuesta de Mejora. Situación futura. Hora Punta 7 a.m. años 2019 y 2039.

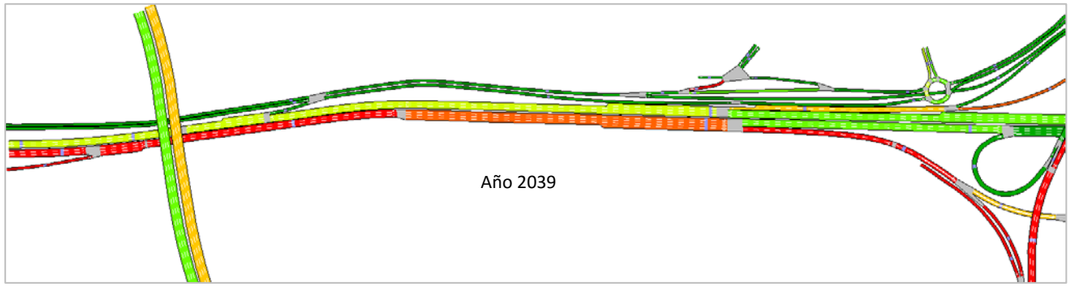
Resultados de la propuesta inicial





Resultados de la propuesta de mejora





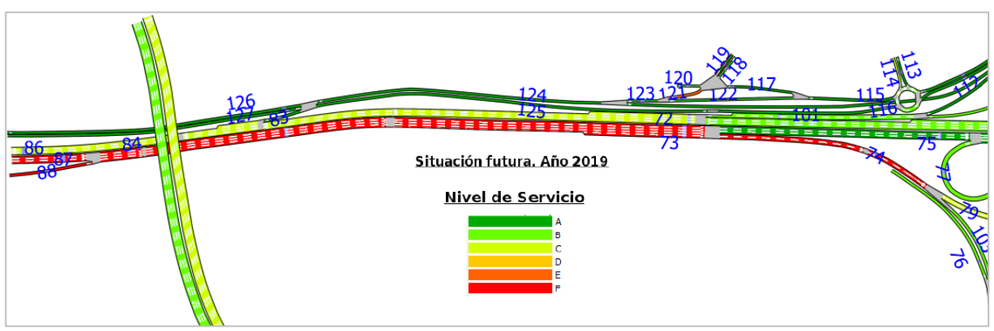
Comparativa resultados de niveles de servicio

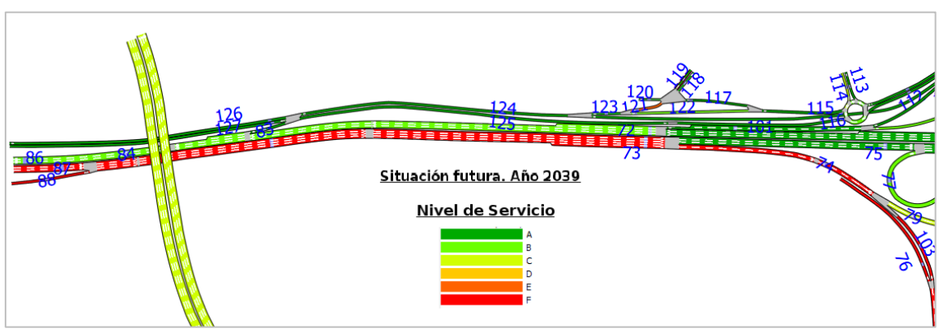
SECCIÓN SIMULACIÓN	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora
	Año 2019 HORA 7 a.m.		Año 2039 HORA 7 a.m.	
73	F	C	F	E
74	F	E	F	F
87	F	E	F	F
88	F	F	F	F

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

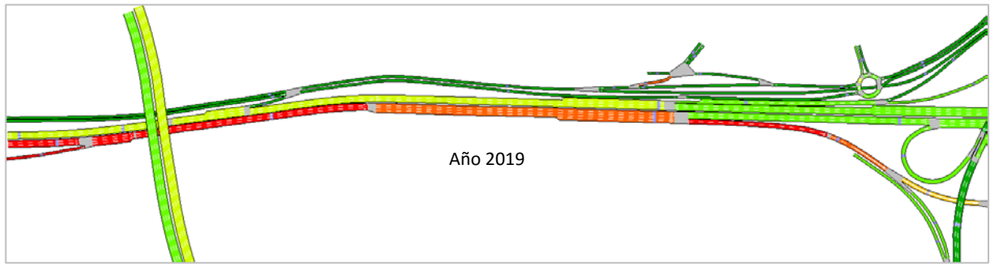
Figura 114. Comparativa Propuesta Inicial con Propuesta de Mejora. Situación futura. Hora Punta 14 p.m. años 2019 y 2039

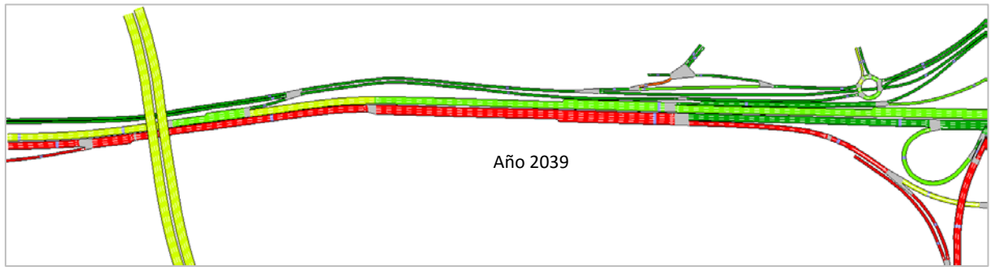
Resultados de la propuesta inicial





Resultados de la propuesta de mejora





Comparativa resultados de niveles de servicio

SECCIÓN SIMULACIÓN	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora
	Año 2019 HORA 14 p.m.		Año 2039 HORA 14 p.m.	
73	F	E	F	F
74	F	E	F	F
87	F	F	F	F
88	F	F	F	F

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

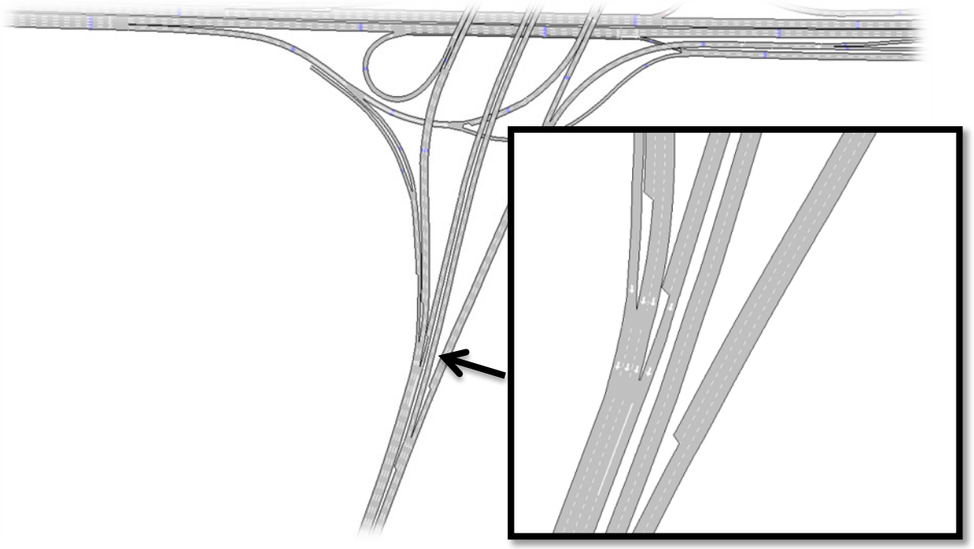
6.2.5.2. Mejora del estrangulamiento en la carretera M-14

En esta propuesta de mejora se ha eliminado el estrangulamiento en la calzada principal de la carretera M-14 en sentido descendente (dirección sur), pasando a ser ahora una vía de dos carriles.

El propósito es que el estrangulamiento se produzca en la vía con menor intensidad de tráfico y no en la vía principal.

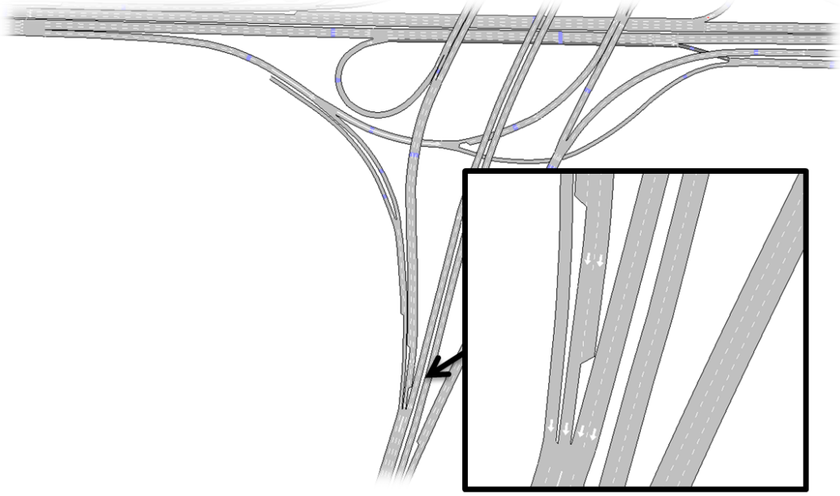
En la Figura 115 y Figura 116 se muestran las imágenes correspondientes al estrangulamiento en la situación futura inicial y el estrangulamiento en la situación futura con la propuesta de mejora.

Figura 115. Detalle estrangulamiento calzada descendente en M-14



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 116. Detalle estrangulamiento en la vía de servicio en incorporación en M-14. Propuesta de mejora en M-14.



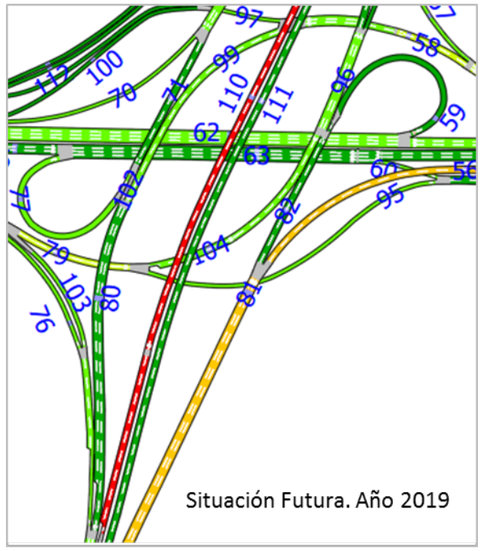
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

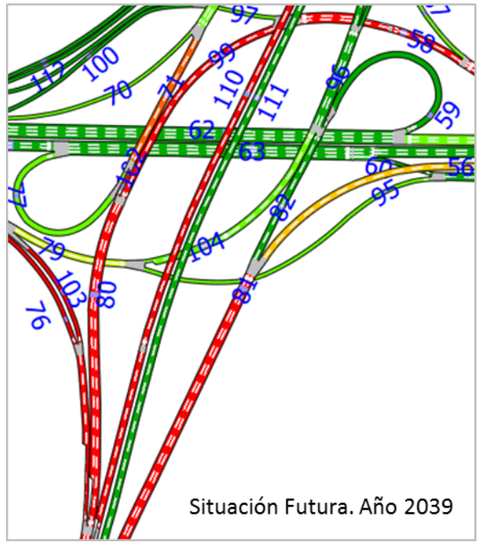
Los resultados se muestran en la Figura 117, donde se puede observar que efectivamente el nudo Eisenhower presenta un mejor funcionamiento si el estrangulamiento de dos a un carril se produce en la vía de servicio y no en la calzada principal descendente (dirección sur).

Se muestra el resultado para la hora punta de la tarde (14 horas), ya que es en dicha hora donde se presenta el mal funcionamiento en la calzada principal de la M-14.

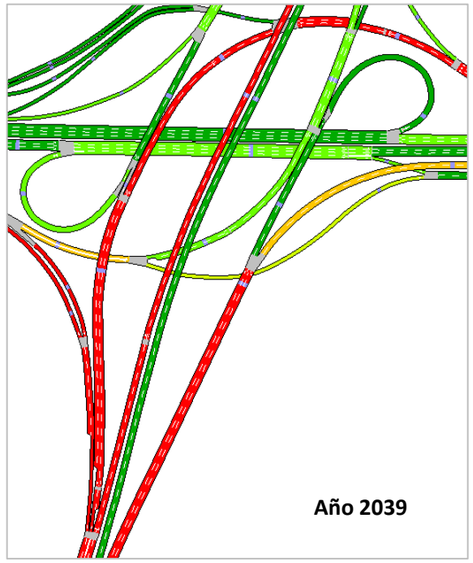
Figura 117. Comparativa Propuesta Inicial con Propuesta de Mejora. Situación futura. Hora Punta 14p.m. años 2019 y 2039

Resultados de la propuesta inicial





Resultados de la propuesta de mejora



Comparativa resultados de niveles de servicio

SECCIÓN SIMULACIÓN	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora
	Año 2019 HORA 14 p.m.		Año 2039 HORA 14 p.m.	
58	C	C	F	F
71	A	A	F	F
80	A	A	F	F
99	B	B	F	F
110	F	C	F	F

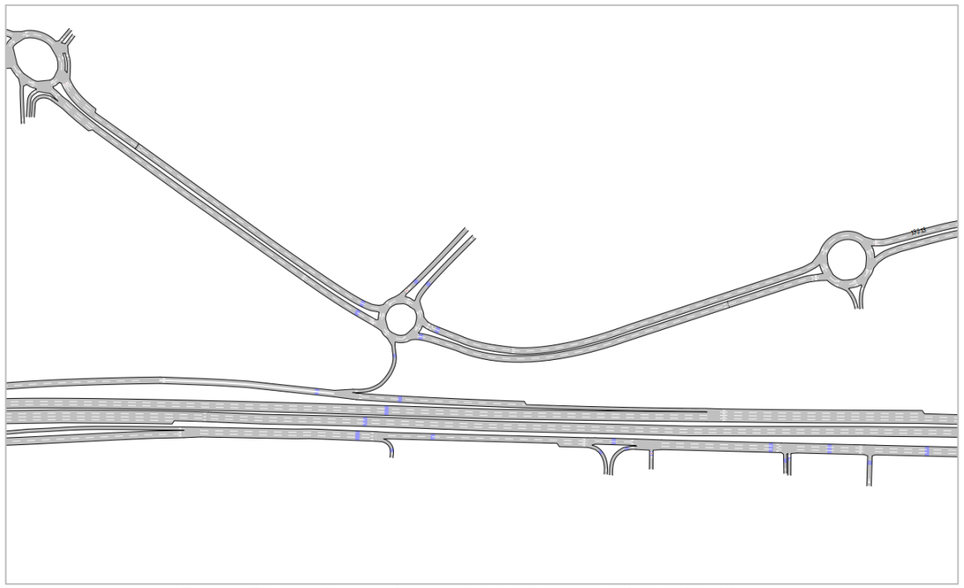
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.5.3. Ampliación a 3 carriles vía de servicio PP.KK 12 sentido Madrid

Se propone ampliar la vía de servicio a tres carriles en el PP.KK 12 sentido Madrid, ya que es una salida muy importante de flujo proveniente desde el tronco de la A-2, mejorando sustancialmente la capacidad de este viario.

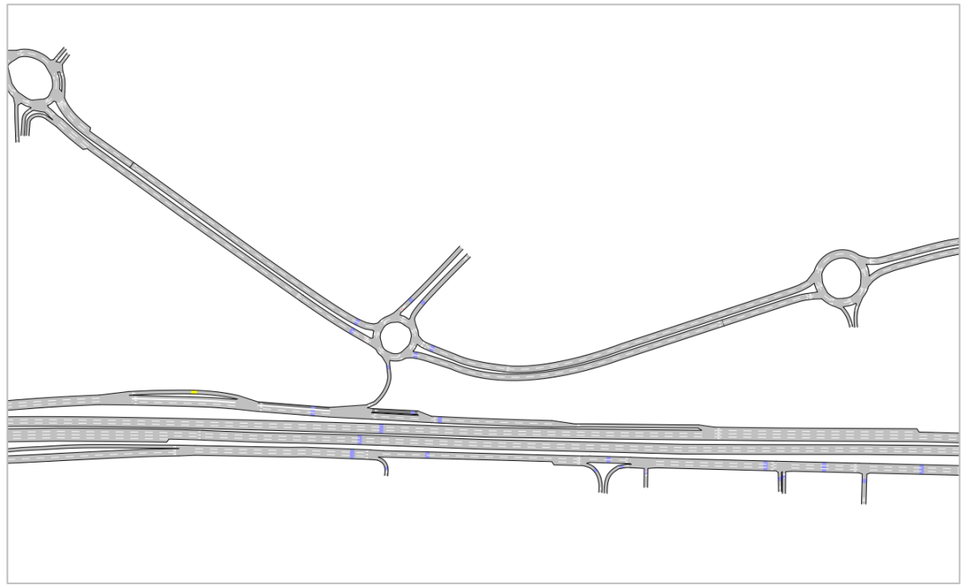
En la Figura 118 y Figura 119 se muestran los diseños de trazado correspondientes a la situación futura inicial y a la situación futura con la propuesta de mejora.

Figura 118. Vía de servicio de la A-2



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 119. Propuesta de mejora en vía de servicio A-2 ampliación a 3 carriles

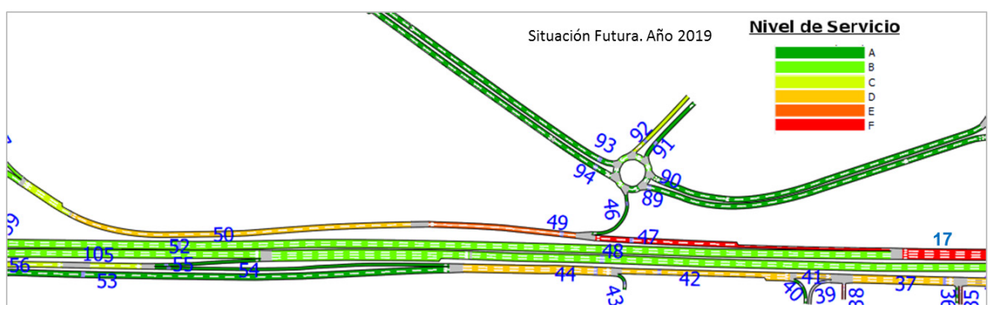


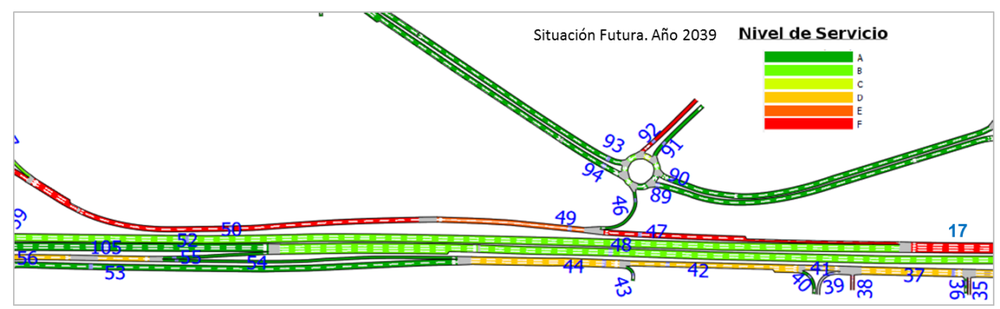
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Los resultados obtenidos se presentan en la Figura 120 para las 7am, donde se comprueba que el funcionamiento tanto en la vía de servicio como en el tronco de la A-2 mejora sustancialmente.

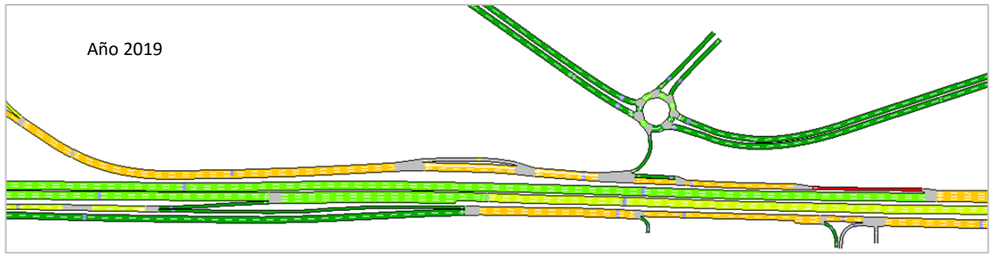
Figura 120. Comparativa Propuesta Inicial con Propuesta de Mejora. Situación futura. Hora Punta 7 a.m. años 2019 y 2039

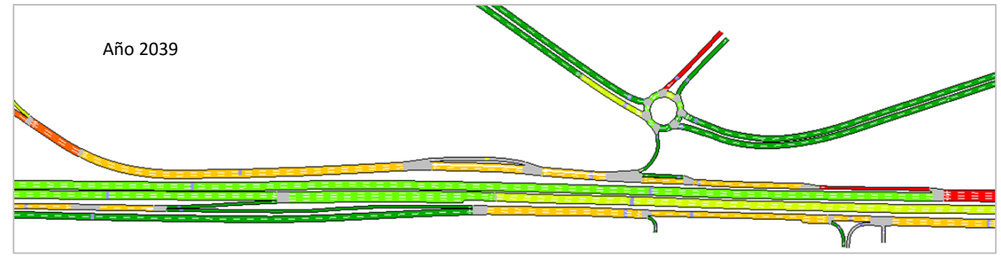
Resultados de la propuesta inicial





Resultados de la propuesta de mejora





Comparativa resultados de niveles de servicio

SECCIÓN SIMULACIÓN	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora
	Año 2019 HORA 7 a.m.		Año 2039 HORA 7 a.m.	
17	F	D	F	F
47	F	D	F	D
49	E	D	E	D
50	D	D	F	D

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

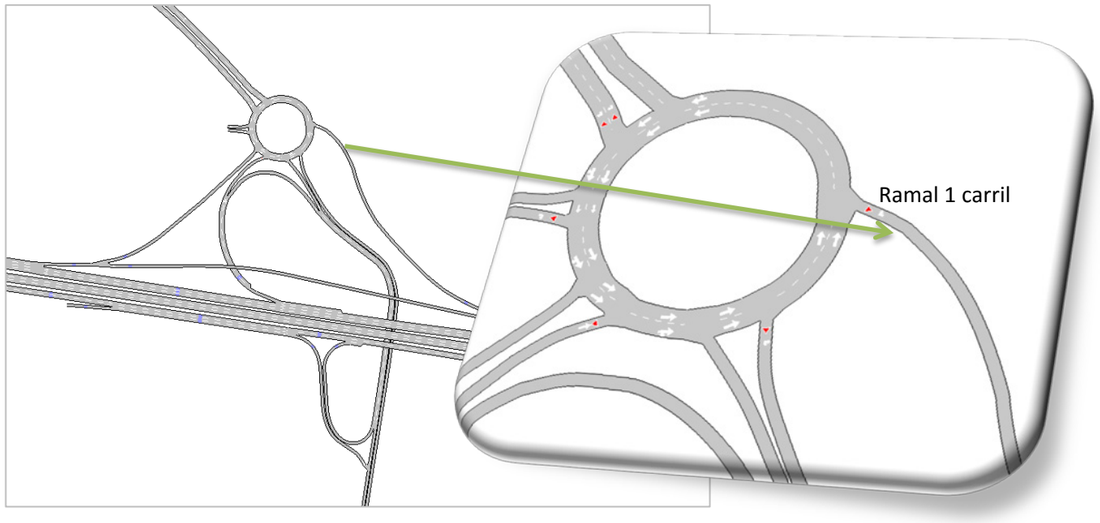
6.2.5.4. Mejora de ramal de entrada en glorieta de la salida 15

Se ha observado como en el acceso desde San Fernando a la glorieta situada en la salida 15 de la Autovía del Nordeste A-2 en sentido Madrid, se produce una gran congestión de vehículos.

Por este motivo, se propone la ampliación de dicho ramal a una vía de dos carriles con el objetivo de aumentar la capacidad del mismo.

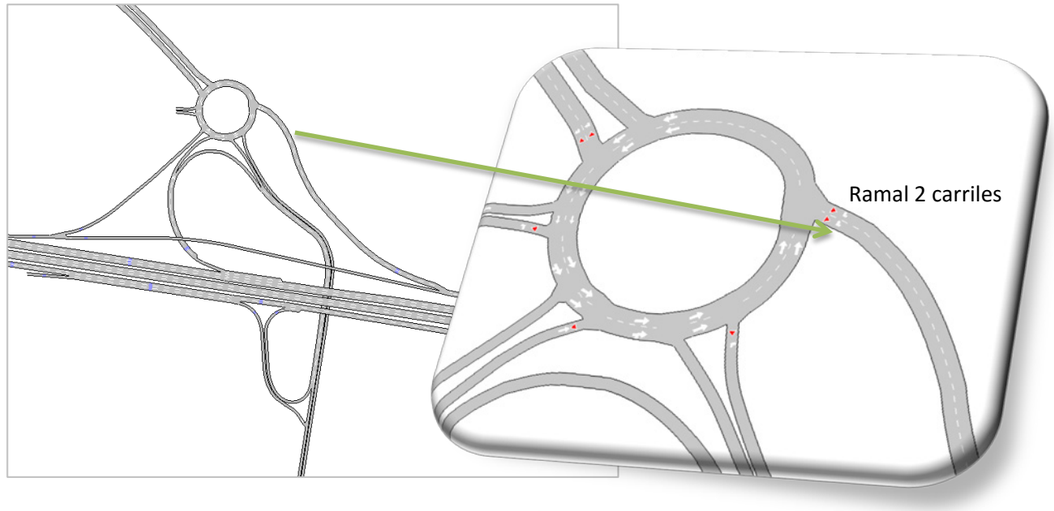
En la Figura 121 y Figura 122 se muestran los diseños de trazado correspondientes a la situación futura inicial y a la situación futura con la propuesta de mejora.

Figura 121. Carril de acceso a glorieta en vía de servicio de la A-2



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Figura 122. Propuesta de mejora desdoblamiento carril de acceso a glorieta.



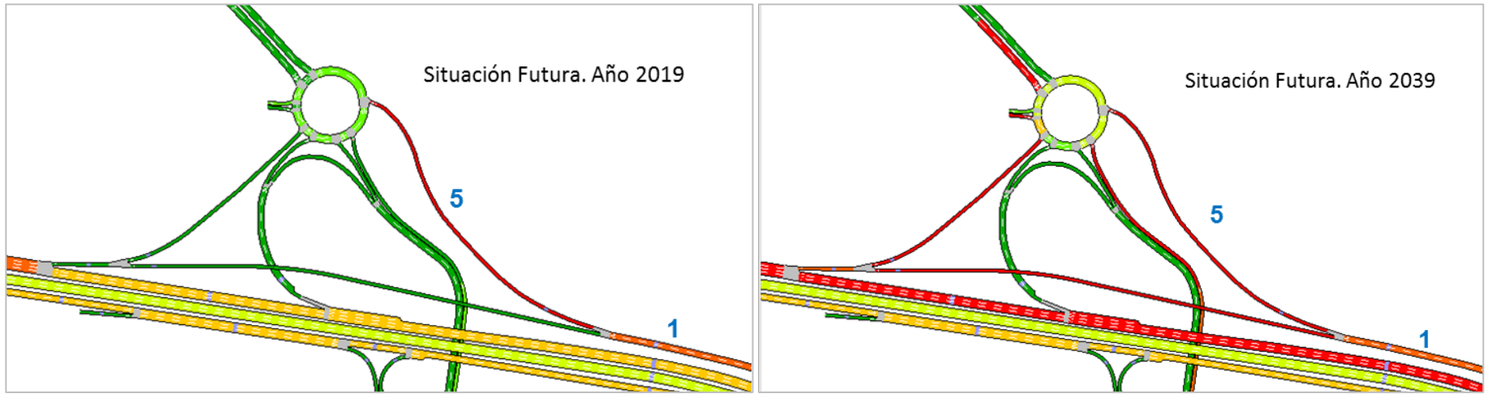
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

Para poder evaluar el impacto de esta mejora en el ramal se ha evaluado teniendo en cuenta la mejora anterior en la siguiente figura se presenta el resultado para este enlace con dicha mejora y por tanto no es coincidente con los respectivos resultados presentados en el apartado 6.2.4.3.1.

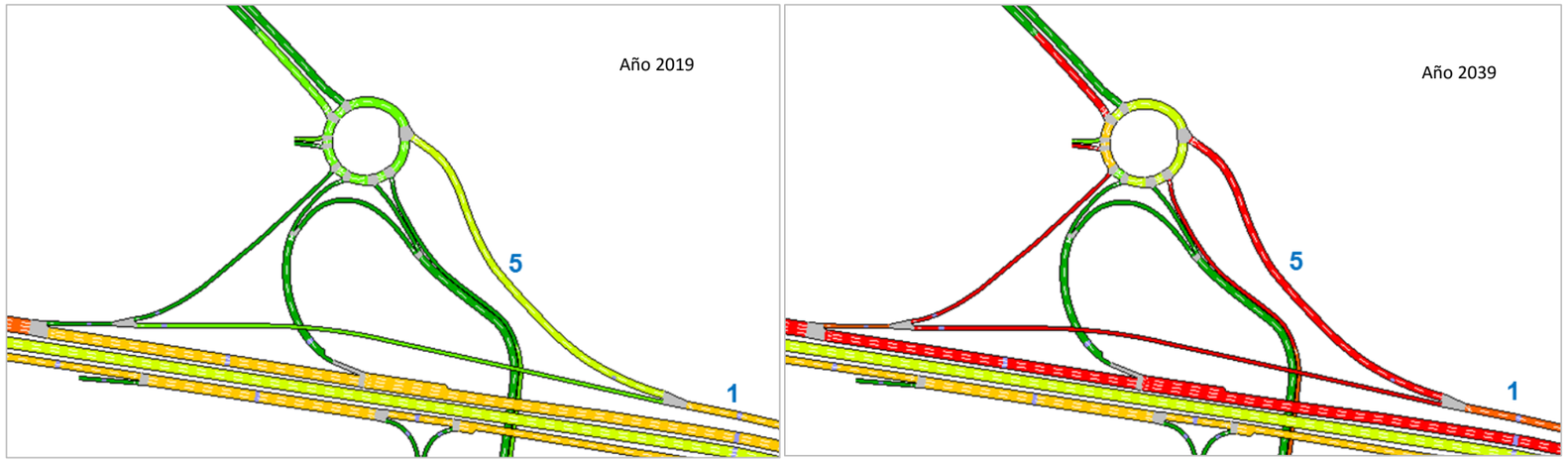
Los resultados obtenidos se presentan en la Figura 123 para el año 2019 y 2039 a las 7am, donde se comprueba que el ramal de acceso a la glorieta mejora con el aumento de capacidad producido por el desdoblamiento.

Figura 123. Comparativa Propuesta Inicial con Propuesta de Mejora. Situación futura. Hora Punta 7 a.m. años 2019 y 2039

Resultados de la propuesta inicial



Resultados de la propuesta de mejora



Comparativa resultados de niveles de servicio

SECCIÓN SIMULACIÓN	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Inicial	NIVEL DE SERVICIO Propuesta Mejora
	Año 2019 HORA 14 p.m.		Año 2039 HORA 14 p.m.	
1	E	D	E	E
5	F	C	F	F

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

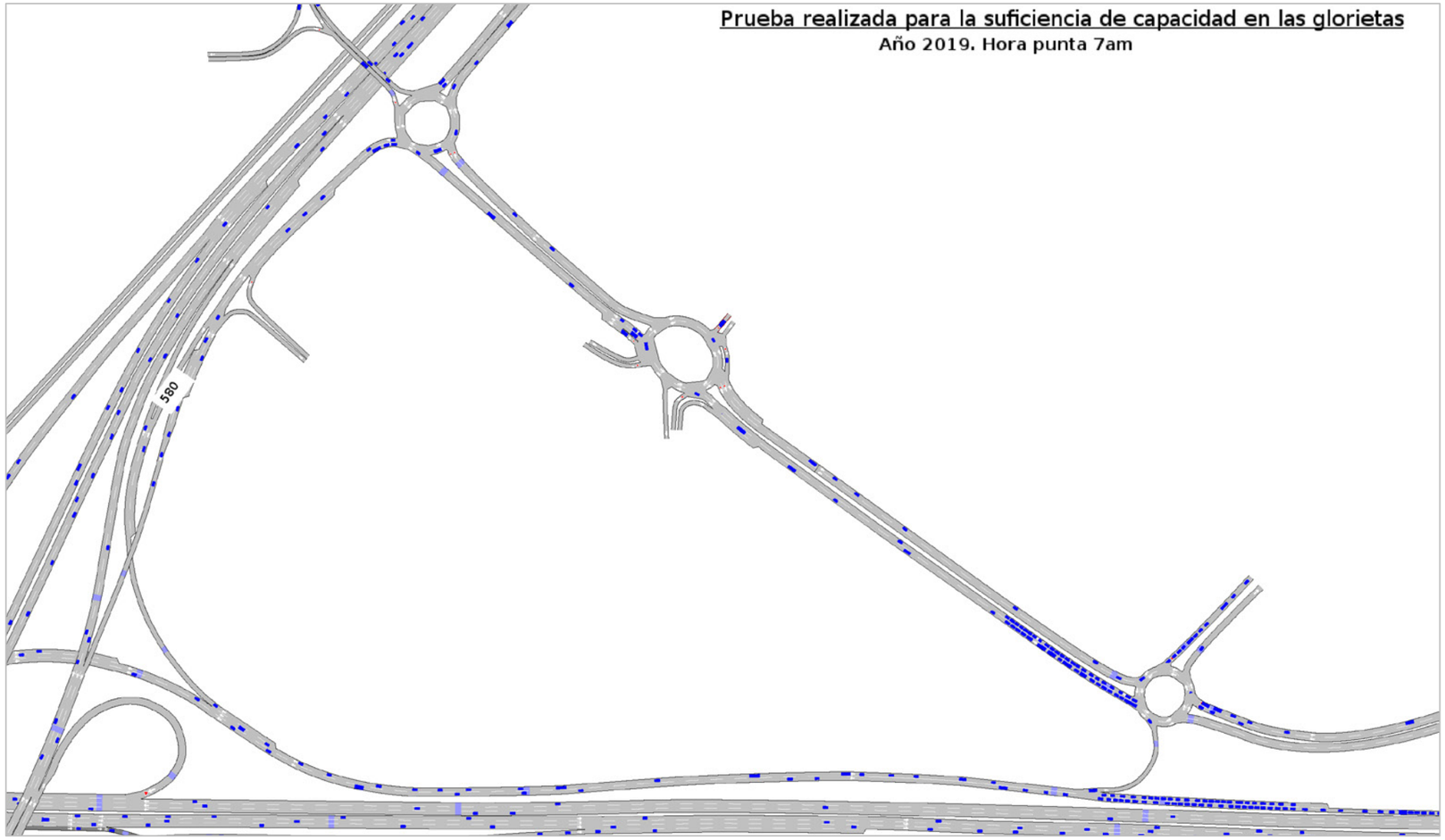
6.2.6. COMPROBACIONES ADICIONALES

6.2.6.1. Capacidad de las glorietas en la Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas

Para analizar la capacidad de las glorietas en la M-22 (Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas), se ha supuesto el peor escenario posible que tiene su ocurrencia cuando todos los vehículos que quieran acceder a las zonas de carga del aeropuerto desde la autovía A-2 accedan únicamente por el nuevo ramal trazado en la situación futura en el norte del nudo Eisenhower.

Como se puede observar en la imagen, se mantiene un funcionamiento adecuado de las glorietas situadas en la M-22 para el caso más pesimista.

Figura 124. Comprobación de la capacidad en las glorietas para la situación futura en un escenario pesimista.



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.6.2. Funcionamiento de la parada de autobús en la salida 12

En este epígrafe se analiza el funcionamiento de la parada de autobús localizada en la salida 12 de la Autovía del Nordeste A-2 en la calzada dirección Madrid, debido a que en la situación futura se elimina el acceso a la glorieta y se proyectan cambios significativos en este punto. Por este motivo, se proponen una serie de alternativas futuras para analizar la solución más óptima para el modo de transporte autobús, comparas con la situación actual.

Dicha comparación presente analizar las diferencias de los tiempos de viaje y de los resultados de funcionamiento obtenidos del modelo de transporte.

Con el software de simulación utilizado se prueban las diferentes alternativas, y tras cada simulación se obtiene como resultado los tiempos de viaje para la línea de autobús introducida.

Los valores obtenidos son el tiempo total de viaje, el tiempo de demora (tiempo que el vehículo no está en movimiento por retenciones o intersecciones) y el tiempo de parada.

Sin embargo, como el tiempo total de viaje incluye los tiempos de demora y de parada, la comparativa entre las diferentes opciones estudiadas se hará únicamente con dicho tiempo.

A continuación se explican las opciones estudiadas.

6.2.6.2.1. Situación actual

En la situación actual, el autobús que sale de la Autovía del Nordeste A-2 en dirección Madrid debe de circular a través de la glorieta para salir de nuevo al ramal de salida de la A-2 para acceder a la parada de autobús, debido a que existe una línea continua que impide desde dicho ramal de salida acceder directamente a la parada de autobús. En la 0 se puede observar el trazado de la línea de autobús en la situación actual.

Figura 125. Trazado de la línea de autobús. Situación actual

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.6.2.2. Situación futura

6.2.6.2.2.1. Caso base

En el caso base de la situación futura, el ramal de salida de la Autovía del Nordeste A-2 en dirección Madrid se desdobla en dos carriles y es utilizado para todo tipo de vehículos, en la intersección con el ramal de salida de la glorieta se obliga a los vehículos de la vía de servicio a utilizar solo el carril de la izquierda produciéndose un estrangulamiento. De esta manera el autobús solo entrelaza con los vehículos que acceden desde la glorieta teniendo prioridad el autobús.

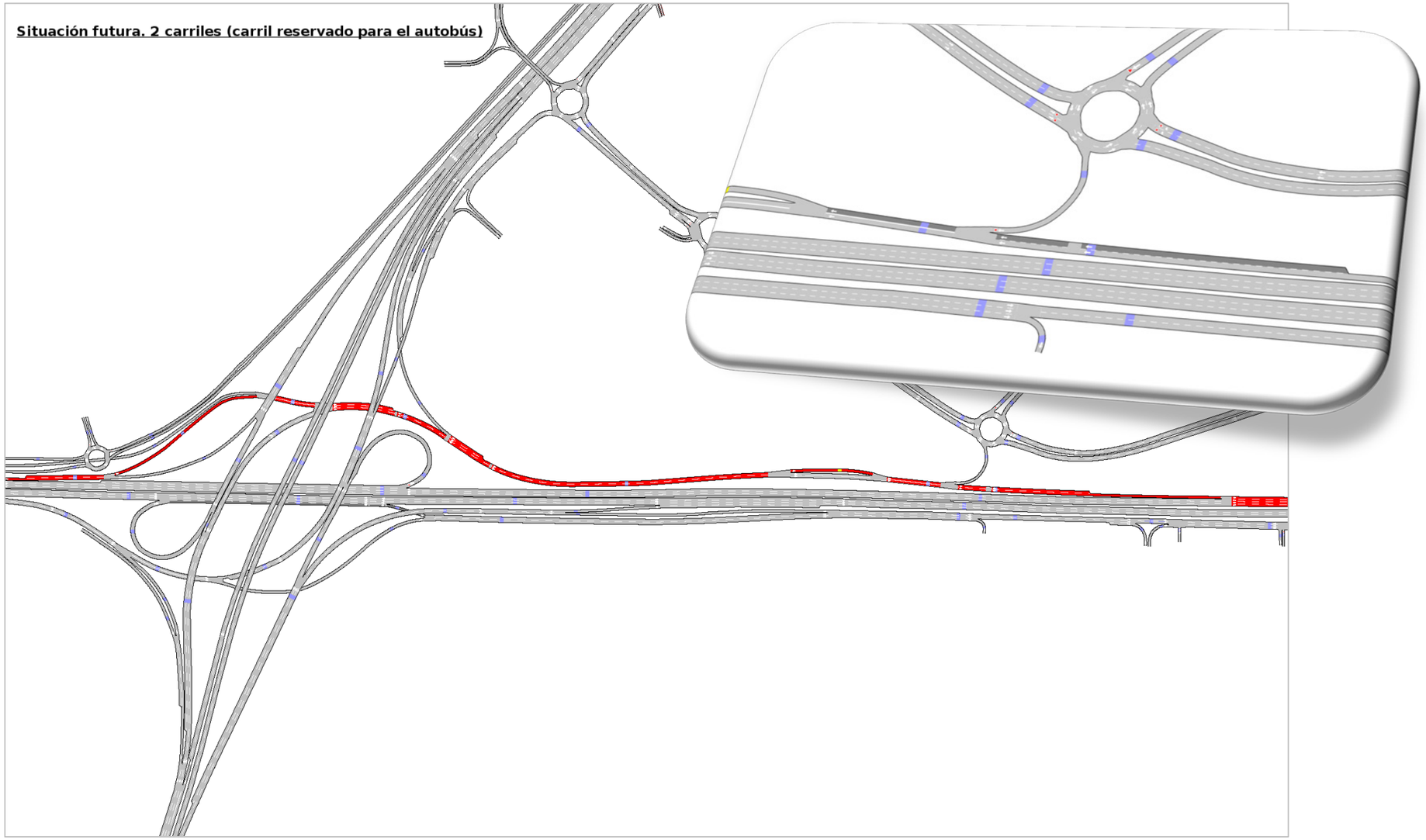
Figura 126. Trazado de la línea de autobús. Situación futura. Caso base

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.6.2.2.2. Caso base con dos carriles (con carril reservado para el autobús)

En este caso, el segundo carril del ramal de salida de la Autovía del Nordeste A-2 está reservado exclusivamente para el autobús, entrelazando únicamente con los vehículos que acceden desde la glorieta al ramal, teniendo siempre el autobús prioridad. La vía de servicio será siempre de un carril para el resto de vehículos en la vía de servicio.

Figura 127. Trazado de la línea de autobús. Situación futura. Caso base con dos carriles (con carril reservado para el autobús)

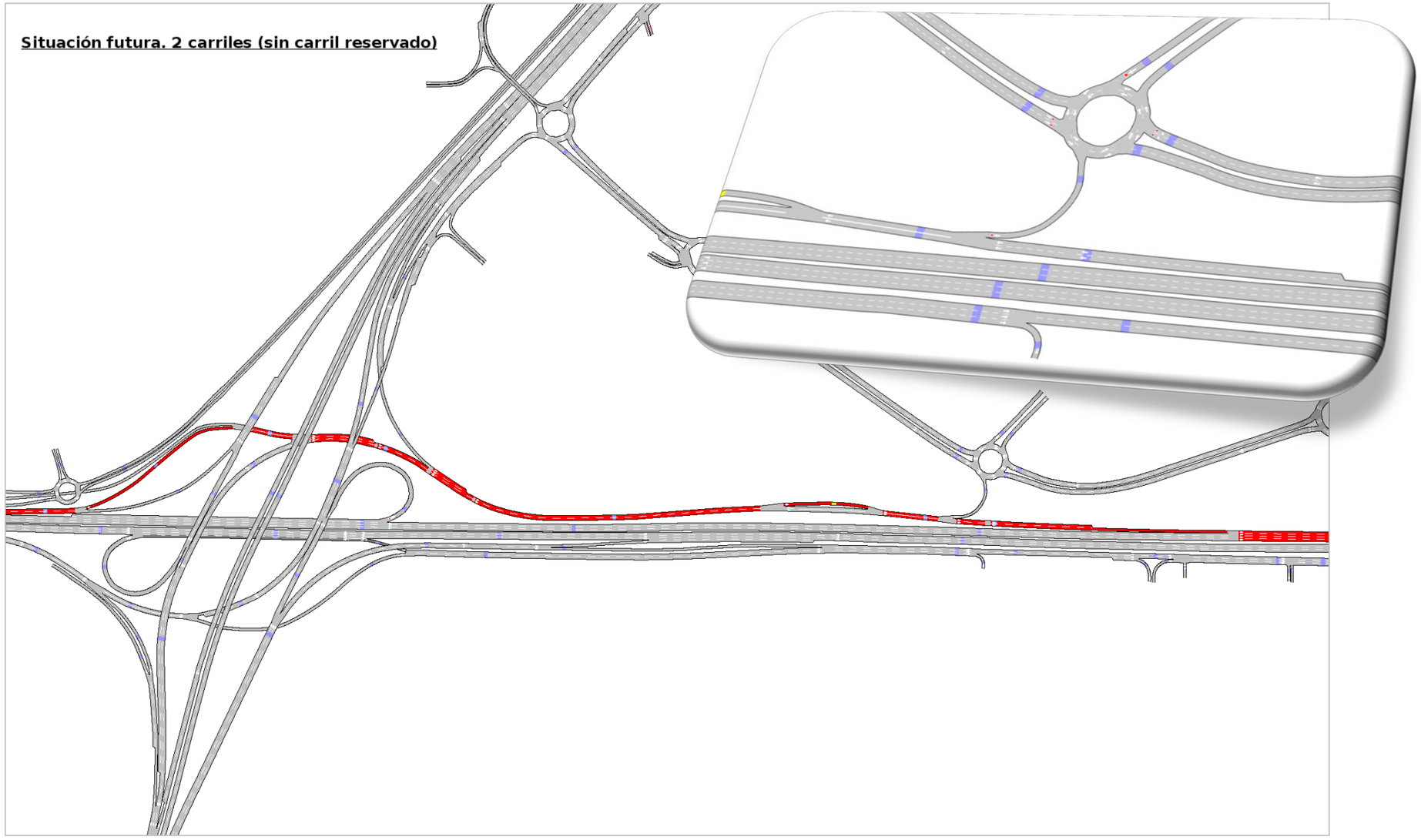


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.6.2.2.3. Caso base con dos carriles (sin carril reservado para el autobús)

Este caso no existe un carril reservado para el autobús, ni se produce un estrangulamiento para los vehículos en la vía de servicio, en todo momento el autobús comparte vía con el resto de vehículos y el seda al paso lo tienen los vehículos que acceden desde el ramal de salida de la glorieta.

Figura 128. Trazado de la línea de autobús. Situación futura. Caso base con dos carriles (sin carril reservado para el autobús)

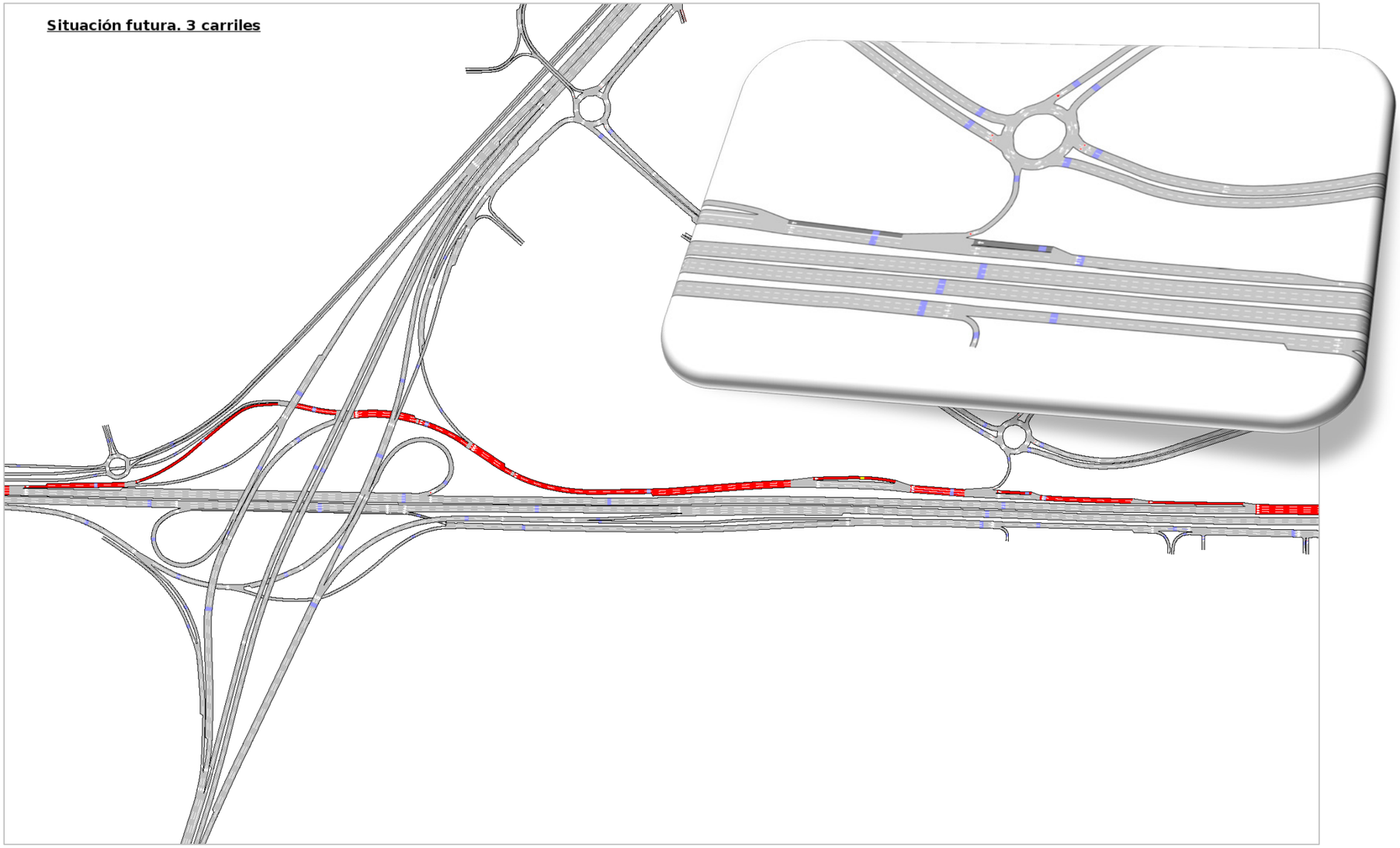


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.6.2.2.4. Caso base con tres carriles

Este último caso consiste en la disposición de tres carriles, siendo el de la margen derecha de uso exclusivo para el autobús entrelazando con los vehículos que acceden desde el ramal de salida de la glorieta que le dan prioridad al autobús. Los otros dos carriles son para los vehículos privados que salen de la A-2 sin interaccionar con los vehículos que salen de la glorieta.

Figura 129. Trazado de la línea de autobús. Situación futura. Caso base con tres carriles



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación Aimsun

6.2.6.2.3. Conclusión funcionamiento parada de autobús en la salida 12

Analizando la tabla de resultados de tiempos, se puede observar como las opciones para la situación futura presenta unos tiempos totales de viaje muy similares, destacando una gran mejoría en estos tiempos con respecto a la situación actual. Los casos analizados son muy parecidos para el funcionamiento del autobús pues siempre tiene preferencia en los entrelazamientos que se presentan.

Por este motivo, el criterio escogido para la selección de la opción óptima no ha sido el tiempo total de viaje, si no la opción con el mejor funcionamiento dinámico.

El caso que presenta el peor comportamiento es el de dos carriles sin carril reservado para el autobús, ya que congestiona todas las glorietas situadas en la M-22 (Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas).

Los otros dos casos analizados con la vía de servicio en dos carriles presentan un funcionamiento global mejor, sin embargo comparados con el caso de la solución con tres carriles, esta última mejora indudablemente la capacidad de la vía de servicio y por tanto el funcionamiento del tronco en la A-2.

Tabla 28. Resultados de tiempos de simulación para cada opción del autobús estudiada

	2014		2019		2039	
	Tiempo de viaje (s)	Tiempo de viaje (min)/veh	Tiempo de viaje (s)	Tiempo de viaje (min)/veh	Tiempo de viaje (s)	Tiempo de viaje (min)/veh
Actual	694,9	**11,6**				
Base			361,5	**6,0**	895,1	**14,9**
Base 2 carriles (carril reservado para bus)			364,5	**6,1**	903,2	**15,1**
Base con 2 carriles			366,2	**6,1**	766,8	**12,8**
Base con 3 carriles			372,0	**6,2**	970,4	**16,2**

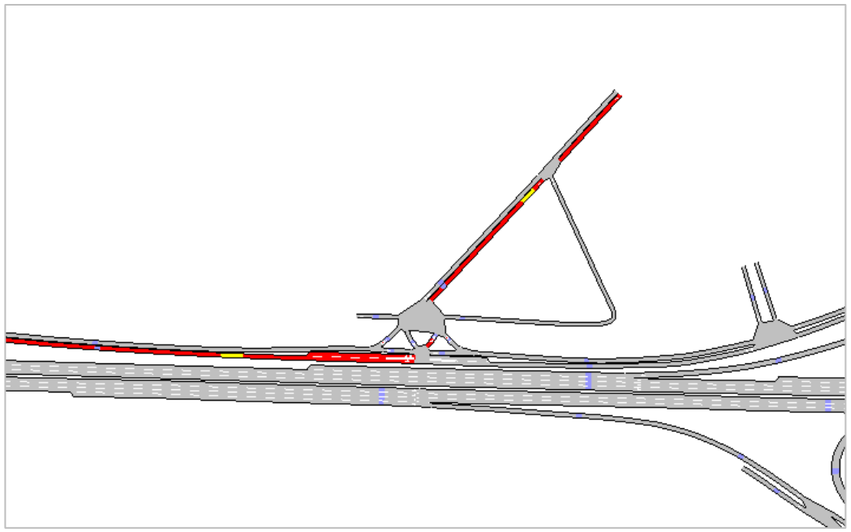
Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación

6.2.6.3. Afección en la línea de autobús 114

En este epígrafe se analiza el funcionamiento de la línea de autobús 114, ya que se ve afectada por el cambio en el margen derecho de la vía de servicio de la A-2 sentido Madrid.

Actualmente esta línea sale de la vía de servicio por la calle Obenque directamente por el enlace actual, para la situación futura este giro ya no se podrá realizar y se tendría que desplazar hasta la nueva glorieta en la intersección de la vía de servicio con la calle Pinos de Osuna.

Figura 130. Linea 114. Situación actual

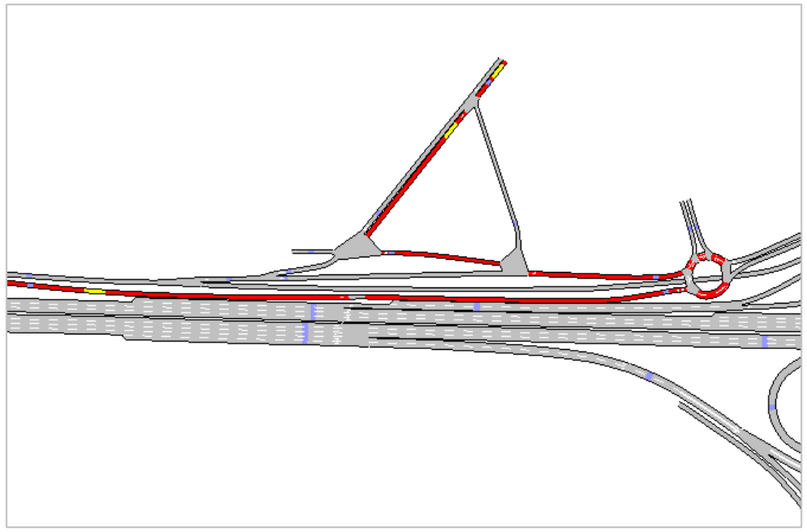


Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación

Por lo tanto, se han simulado dos variaciones diferentes en función de las actuaciones previstas, como se muestra en las siguientes figuras.

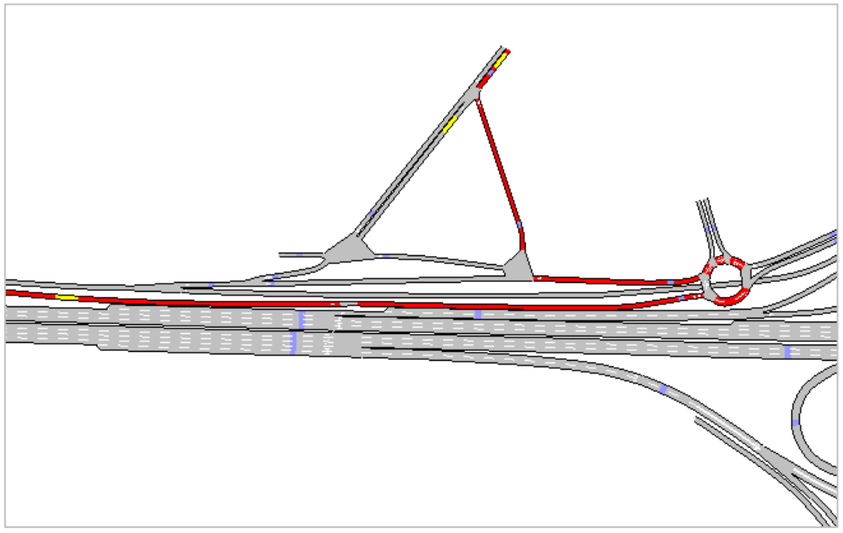
La primera de ellas utilizando seguiría utilizando la calle Obenque y la misma parada actual en la calle Obenque. En la segunda, se desviaría la línea por la calle Velero desplazando la parada del autobús.

Figura 131. Linea 114. Opción continuar por la calle Obenque. Situación futura



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación

Figura 132. Linea 114. Opción continuar por la calle Velero. Situación futura



Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación

Como se puede observar en la siguiente tabla, y comparando los tiempos de viaje en las dos opciones estudiadas, la afección a la línea de autobús es mínima.

En cuanto a tiempos de recorrido, el tener que desplazarse hasta la nueva glorieta de intersección de la vía de servicio con la calle Pinos de Osuna no afecta negativamente a la línea 114.

Tabla 29. Resultados de tiempos de simulación para cada opción del autobús estudiada

	2014		2019		2039	
	Tiempo de viaje (s)	Tiempo de viaje (min)/veh	Tiempo de viaje (s)	Tiempo de viaje (min)/veh	Tiempo de viaje (s)	Tiempo de viaje (min)/veh
Actual	202,1	**3,4**				
Opción continuar calle Obenque			206,5	**3,4**	234,0	**3,9**
Opción continuar calle Velero			197,3	**3,3**	224,4	**3,7**

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación

6.2.6.4. Afección en calle Obenque y calle Picos de Osuna

Con los cambios de ordenación propuestos y aunque las cargas de tráfico aumentan principalmente en la Calle Pinos de Osuna por la nueva glorieta, los resultados de Niveles de Servicio muestran un nivel normal para una intersección que garantizan detecciones de corta duración y permiten tener una condiciones de circulación relativamente cómodas.

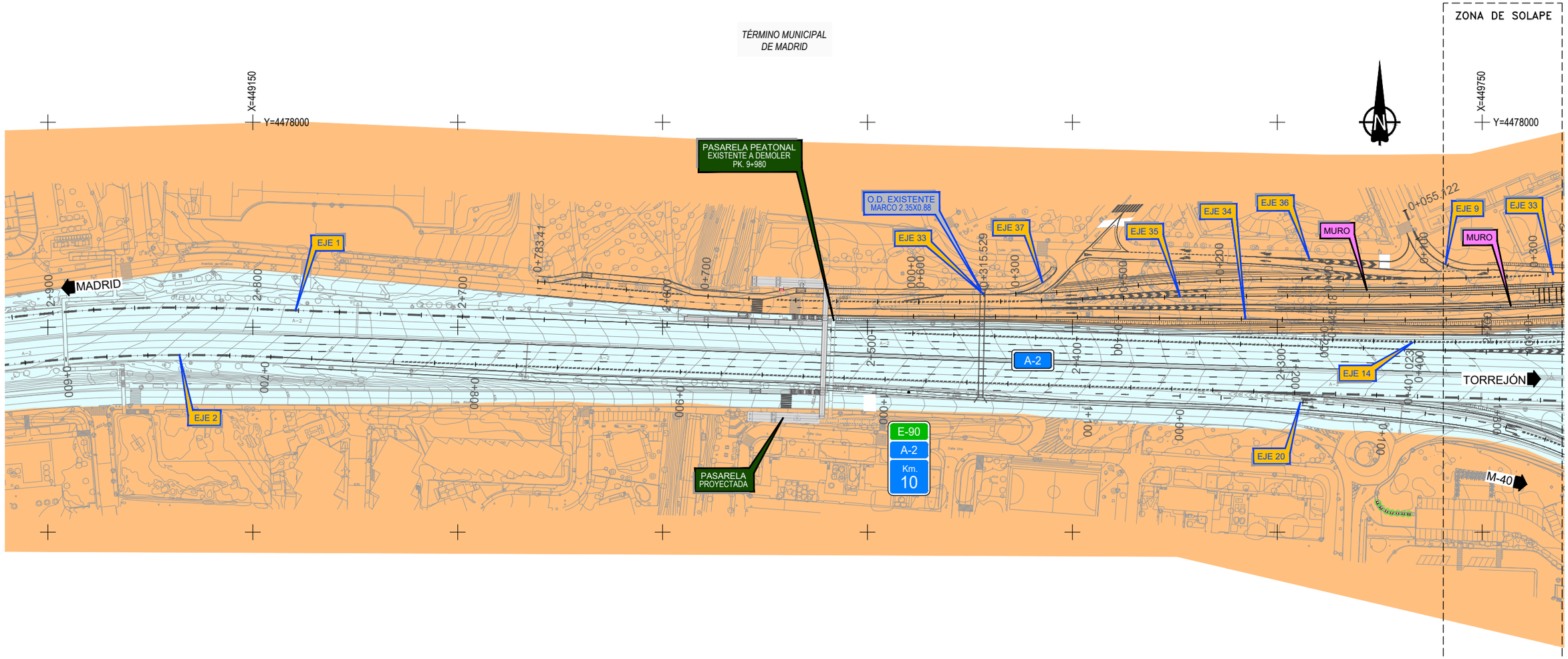
Incluso los niveles de servicio mejoran en la calle Picos de Osuna ya que la glorieta mejora la incorporación a la vía de servicio.

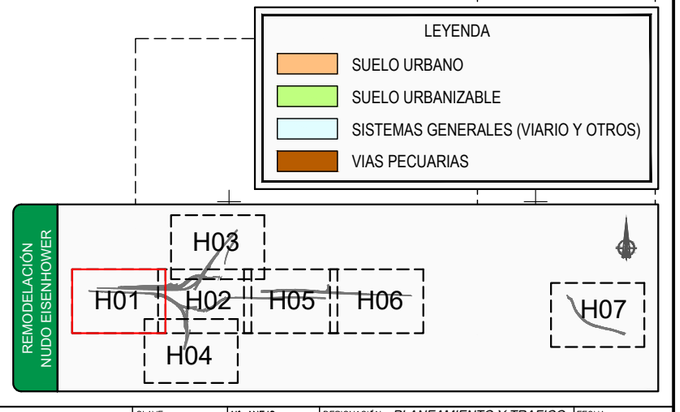
Tabla 30. Resultados de tiempos de simulación para cada opción del autobús estudiada

CALLE	SECCIÓN SIMULACIÓN	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)	IMD total	IMD ligeros	NIVEL DE SERVICIO (NS)
		AÑO 2014			AÑO 2019			AÑO 2039		
Picos de Osuna	113	2.672	2.149	A	2.884	2.326	B	3.192	2.371	B
Picos de Osuna	114	4.272	3.645	E	4.772	4.031	C	6.224	5.221	C
Obenque	118	1.234	1.117	A	959	726	A	1.850	1.699	A
Obenque	119	2.266	2.157	A	1.945	1.811	A	2.381	2.235	A

Fuente: Elaboración propia a partir del software de simulación

APÉNDICE 1. PLANOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO





A0601H07.dwg

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID	CONSULTOR: ineco	ESCALA: 1:1.000 (0 10 20 30m) ORIGINAL–A1	TÍTULO DEL PROYECTO: **PROYECTO DE TRAZADO** AUTOVÍA DEL NORDESTE (A-2). REMODELACIÓN DEL NUDO EISENHOWER	CLAVE: T5-M-14170	Nº ANEJO: 6	DESIGNACIÓN: *PLANEAMIENTO Y TRAFICO* PLANEAMIENTO	FECHA: JUNIO 2018 HOJA 1 DE 7

ZONA DE SOLAPE

TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID

ZONA DE SOLAPE

ZONA DE SOLAPE

X=449750 Y=4478000

X=450350 Y=4478000

X=449750 Y=4477700

X=450250 Y=4477600

ESTRUCTURA E-2

ESTRUCTURA E-3

ESTRUCTURA E-1

EJE 1 · EJE 2 · EJE 9 · EJE 12 · EJE 13 · EJE 14 · EJE 20 · EJE 21 · EJE 24 · EJE 25 · EJE 26 · EJE 30 · EJE 31 · EJE 32 · EJE 33 · EJE 34 · EJE 35 · EJE 38 · EJE 39

MURO · MURO

ODTL-1 TUBO Ø 600

ODTL-2 TUBO Ø 800

OD-0.12 EXISTENTE A DEMOLER

Avda. América

Centro Comercial Plenilunio

BARAJAS · BARAJAS · MADRID · M-40 · M-40 · TORREJÓN

M-14 · M-14 · A-2

E-90 · A-2 · Km. 11

LEYENDA

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SISTEMAS GENERALES (VIARIO Y OTROS)
- VIAS PECUARIAS

REMODELACIÓN NUDO EISENHOWER

H01 · H02 · H03 · H04 · H05 · H06 · H07

A06O1H07.dwg

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID	CONSULTOR: ineco	ESCALA: 1:1.000 (0 10 20 30m) ORIGINAL–A1	TÍTULO DEL PROYECTO: **PROYECTO DE TRAZADO** AUTOVÍA DEL NORDESTE (A-2). REMODELACIÓN DEL NUDO EISENHOWER	CLAVE: T5-M-14170	Nº ANEJO: 6	DESIGNACIÓN: *PLANEAMIENTO Y TRAFICO* PLANEAMIENTO	FECHA: JUNIO 2018 HOJA 2 DE 7

TÉRMINO MUNICIPAL
DE MADRID

X=450050
Y=4478400

X=450550
Y=4478300

X=449950
Y=4478200

X=450350
Y=4478000

BARAJAS

EJE 16

EJE 17

EJE 13

M-14

OD-0.38/E13
EXISTENTE

SUSTITUCIÓN ODT - 0.38/E13
MARCO 4x2 m

OD-0.38/M14
EXISTENTE

ZONA DE SOLAPE

ESTRUCTURA
E-2

M-40 / MADRID

EJE 35

Avda. América

MADRID

EJE 12

ZONA DE S

LEYENDA

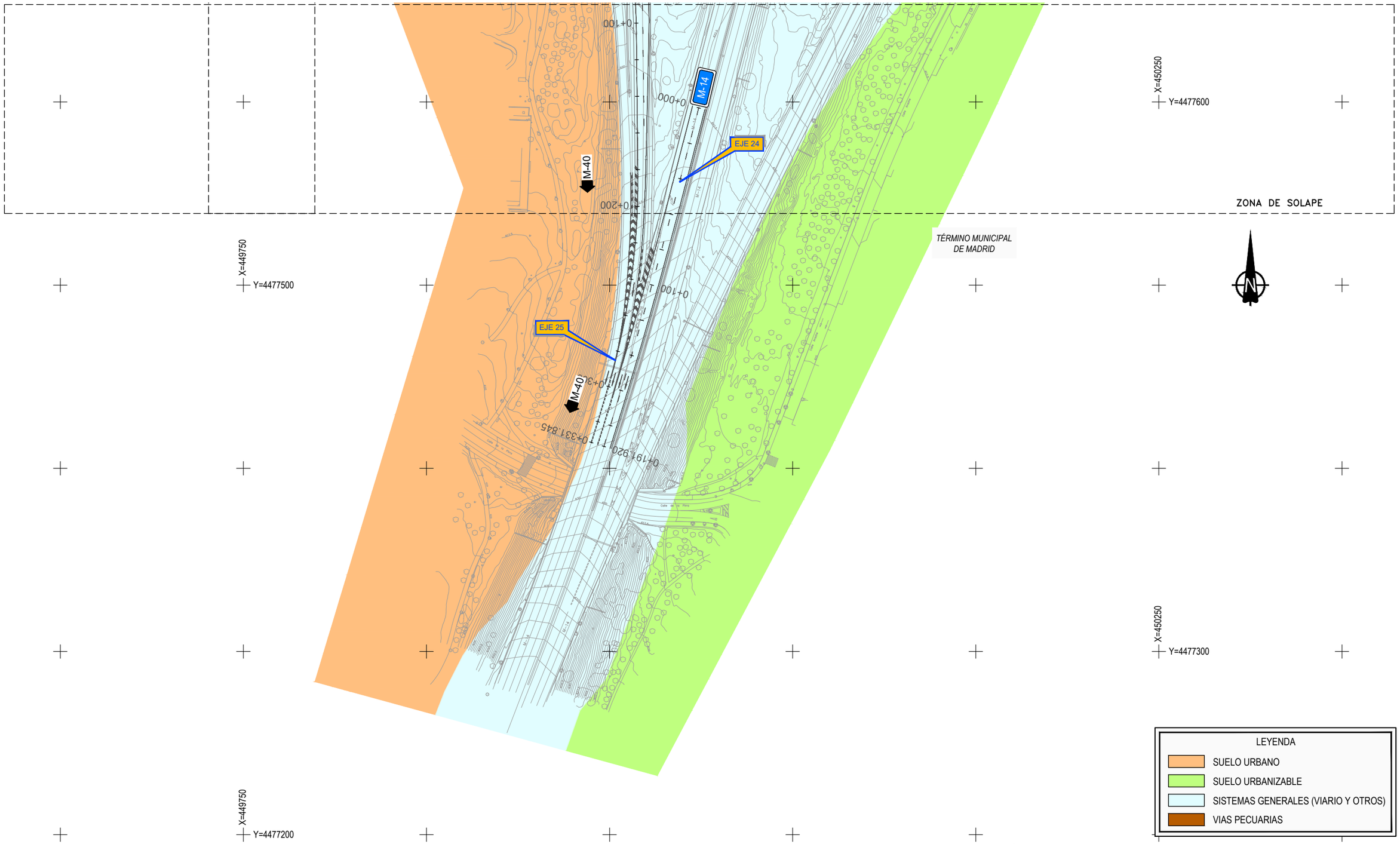
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SISTEMAS GENERALES (VIARIO Y OTROS)
- VIAS PECUARIAS

REMODELACIÓN
NUDO EISENHOWER

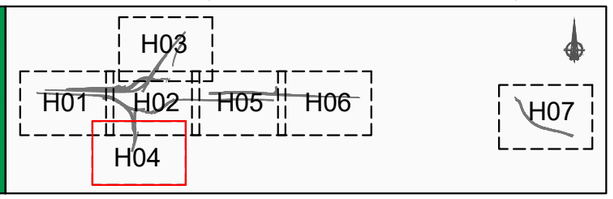
H01 H02 H03 H04 H05 H06 H07

A0601H07.dwg

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID	CONSULTOR: ineco	ESCALA: 1:1.000 (0 10 20 30m) ORIGINAL–A1	TÍTULO DEL PROYECTO: **PROYECTO DE TRAZADO** AUTOVÍA DEL NORDESTE (A-2). REMODELACIÓN DEL NUDO EISENHOWER	CLAVE: T5-M-14170	Nº ANEJO: 6	DESIGNACIÓN: *PLANEAMIENTO Y TRÁFICO* PLANEAMIENTO	FECHA: JUNIO 2018 HOJA 3 DE 7



REMODELACIÓN NUDO EISENHOWER



A0601H07.dwg

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID	CONSULTOR: ineco	ESCALA: 1:1.000 (0 10 20 30m) ORIGINAL–A1	TÍTULO DEL PROYECTO: **PROYECTO DE TRAZADO** AUTOVÍA DEL NORDESTE (A-2). REMODELACIÓN DEL NUDO EISENHOWER	CLAVE: T5-M-14170	Nº ANEJO: 6	DESIGNACIÓN: *PLANEAMIENTO Y TRAFICO* PLANEAMIENTO	FECHA: JUNIO 2018 HOJA 4 DE 7

ZONA DE SOLAPE

ZONA DE SOLAPE

TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID

X=450650 Y=4478000

X=451050 Y=4478000

X=450650 Y=4477700

X=451050 Y=4477700

C/ Salinas del Rosio

EJE 10

EJE 1

EJE 15

EJE 2

EJE 26

OD-0.580 EXISTENTE

A-2

MADRID

TORREJÓN

E-90

A-2

Km. 11

0+795.739

0+738.915

LEYENDA

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SISTEMAS GENERALES (VIARIO Y OTROS)
- VIAS PECUARIAS

REMODELACIÓN NUDO EISENHOWER

H01 H02 H03 H04 H05 H06 H07

A0601H07.dwg

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID	CONSULTOR: ineco	ESCALA: 1:1.000 (0 10 20 30m) ORIGINAL–A1	TÍTULO DEL PROYECTO: **PROYECTO DE TRAZADO** AUTOVÍA DEL NORDESTE (A-2). REMODELACIÓN DEL NUDO EISENHOWER	CLAVE: T5-M-14170	Nº ANEJO: 6	DESIGNACIÓN: *PLANEAMIENTO Y TRAFICO* PLANEAMIENTO	FECHA: JUNIO 2018 HOJA 5 DE 7

ZONA DE SOLAPE

TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID

X=451250 Y=4478000

X=451750 Y=4478000

X=451250 Y=4477700

X=451750 Y=4477700

EJE 10

EJE 1

EJE 2

MADRID

TORREJÓN

A-2

Avda. de Aragón

E-90
A-2
Km.
12

LEYENDA

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SISTEMAS GENERALES (VIARIO Y OTROS)
- VIAS PECUARIAS

REMODELACIÓN NUDO EISENHOWER

H01 H02 H03 H04 H05 H06 H07

A0601H07.dwg

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID	CONSULTOR: ineco	ESCALA: 1:1.000 (0 10 20 30m) ORIGINAL–A1	TÍTULO DEL PROYECTO: **PROYECTO DE TRAZADO** AUTOVÍA DEL NORDESTE (A-2). REMODELACIÓN DEL NUDO EISENHOWER	CLAVE: T5-M-14170	Nº ANEJO: 6	DESIGNACIÓN: *PLANEAMIENTO Y TRAFICO* PLANEAMIENTO	FECHA: JUNIO 2018 HOJA 6 DE 7

TÉRMINO MUNICIPAL
DE MADRID

X=453950
Y=4477900

X=454550
Y=4477900

X=454550
Y=4477600

0+604.282
0+600
0+500
0+400
0+300
0+200
0+100
0+000
-0+100

EJE 11

MADRID

Las Moreras

Las Moreras

E-90
A-2
Km.
15

Fábrica de Aeronáutica

TORREJÓN

LEYENDA

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SISTEMAS GENERALES (VIARIO Y OTROS)
- VIAS PECUARIAS

REMODELACIÓN
NUDO EISENHOWER

H03
H01 H02 H05 H06
H04
H07

A0601H07.dwg

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID	CONSULTOR: ineco	ESCALA: 1:1.000 (0 10 20 30m) ORIGINAL–A1	TÍTULO DEL PROYECTO: **PROYECTO DE TRAZADO** AUTOVÍA DEL NORDESTE (A-2). REMODELACIÓN DEL NUDO EISENHOWER	CLAVE: T5-M-14170	Nº ANEJO: 6	DESIGNACIÓN: *PLANEAMIENTO Y TRAFICO* PLANEAMIENTO	FECHA: JUNIO 2018 HOJA 7 DE 7

APÉNDICE 2. NORMATIVA EN VIGOR SEGUIDA

Nota de Servicio 5/2014. http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/8F18424F-91CD-412D-9748-F739C67D7DD8/126013/NS52014.pdf

Orden FOM/3317/2010 de 17 de diciembre. http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/A32F5CF6-EDB4-46E6-9ABB-5AF6F3BD0955/97717/0410075.pdf

Norma 6.1 IC de Secciones de Firme. http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/83B68E89-3CD8-4246-B28B-2BBA01D95AD8/55775/1010100.pdf

APÉNDICE 3. DATOS DE ESTACIONES DE AFORO. MINISTERIO DE FOMENTO 2013

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación E-98-0 Calzada Total Población CANILLEJAS Carretera A-2 P.K. 12,5

Calzada 1 ASC

Calzada 2 DESC

Denominación antigua *N-2* Prov M

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	Total	Moto	Lige	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Lige	Bus	Camió	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2013	112057	522	106994	459	4040	4541	4	-0.19	0	-0.09	-1.29	-2.65	-2.53	356	98		
2012	112274	522	107093	465	4150	4659	4.2	-1.27	12.74	-1.32	17.13	-1.26	-1.46	367	100+		
2011	113718	463	108527	397	4203	4728	4.2	0.01	101.3	-0.1	0.25	-2.87	-2.39	364	100		
2010	113705	230	108631	396	4327	4844	4.3	1.32	5.5	1.28	-12.39	3.76	2.02	347	95		
2009	112219	218	107253	452	4170	4748	4.2	3.19	-79.57	4.67	-6.42	53.03	-8.92	326	89		
2008	108750	1067	102470	483	2725	5213	4.79	-10.39	39.3	-10.4	134.47	-54.7	-16.2	367	100+		
2007	121354	766	114367	206	6015	6221	5,13							304	83		

viernes, 06 de febrero de 2015 Mapa Tráfico 2013 Página 1 de 1

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación E-101-0 Calzada Total Población COSLADA Carretera A-2 P.K. 16,0

Calzada 1 ASC

Calzada 2 DESC

Denominación antigua *N-2* Prov M

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	Total	Moto	Lige	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Lige	Bus	Camió	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2013	127153	465	120842	1029	4663	5846	4,6	7.55	-21.68	9.27	-17.2	-16.98	-17.08	199	55		
2012	118231	594	110587	1243	5617	7050	6	-4.01	-8.76	-3.67	-4.31	-9.39	-8.54	166	45		
2011	123165	651	114806	1299	6199	7708	6.3	-3.23	135.02	-4.83	621.67	3.06	20.99	328	90		
2010	127279	277	120631	180	6015	6371	5	-0.09	2.97	-0.22	-11.33	2.86	2.3	302	83		
2009	127389	269	120892	203	5848	6228	4,9	-3.87	-79.71	-2.2	-66.99	74.41	-17.87	295	81		
2008	132524	1326	123615	615	3353	7583	5.72	-50.72	-86.29	-46.25	-36.14	-88.15	-74.07	323	88		
2007	137332	853	122718	454	13307	13761	10,02	5.52	-28.74	11.8	-83.08	-19.36	-28.27	62	17		
2007	131572	8822	107264	509	14977	15486	11,77	1.09	637.01	-2.28	-81.03	-9.24	-19.28	0	0		
2006	130150	1197	109769	2683	16501	19184	14,73	0,46	2,39	-4,99	41,65	50,77	49,43	1	50		
2005	129550	1169	115543	1894	10944	12838	9,9	0,77	2,18	1,17	-8,1	-1,76	-2,75	1	50		
2004	128550	1144	114204	2061	11141	13202	10,26	6,99	1,06	6,72	18,78	8,44	9,94	1	50		
2003	120147	1132	107007	1735	10273	12008	9,99	0,85	30,11	1,62	6,31	-9,33	-7,36	0	0		
2002	119125	870	105292	1632	11331	12963	10,88	1,33	-9,75	3,93	-22,5	-14,04	-15,2	0	0		
2001	117558	964	101306	2106	13182	15288	13	3,47	-23,55	-1,14	48,3	56,12	55	1	50		
2000	113605	1261	102481	1420	8443	9863	8,68	2,97	-22,78	-0,02	167,92	49,43	59,59	1	50		NC
1999	110321	1633	102508	530	5650	6180	5,6	0	0	0	0	0	0	0	0		
1998	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1997	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1996	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1995	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1994	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	50		
1993	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	50		
1991	0	0	0	0	0	0	0	-100	-100	-100	-100	-100	-100	1	50		
1990	77098	1519	69600	1847	4132	5979	7,75	2	61,59	6,68	12,14	-46,74	-36,43	1	50		
1989	75584	940	65238	1647	7759	9406	12,44	40,75	33,14	51,05	37,93	-9,88	-4,05	1	50		
1988	53698	706	43188	1194	8610	9804	18,25	0	0	0	0	0	0	1	50		
1987	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1986	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1984	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1983	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1982	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1981	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1980	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1979	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1977	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1976	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1975	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1972	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1971	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1970	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1969	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1968	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1967	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1966	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1965	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1964	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1963	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1962	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

viernes, 06 de febrero de 2015 Mapa Tráfico 2013 Página 1 de 2

NOTA: No se agrega la Página 2 de 2, ya que no contiene datos

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación E-268-0 Calzada Total Población CANILLEJAS Carretera A-2 P.K. 8,0

Calzada 1 BARCELONA ASC

Calzada 2 MADRID DESC

Denominación antigua *N-2* Prov M

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	Total	Moto	Ligc	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Ligc	Bus	Camió	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2013	101625	479	98530	397	2200	2616	2,6	-1,48	-1,44	-1,46	-2,45	-1,92	-1,99	341	93		
2012	103148	486	99993	407	2243	2669	2,6	-3,51	4,29	-3,48	7,39	-5,64	-5,62	355	97		
2011	106897	466	103603	379	2377	2828	2,6	-0,02	95,8	-0,15	433,8	-14,19	-3,02	340	93		
2010	106917	238	103763	71	2770	2916	2,7	-0,38	3,48	0,2	-28,28	-17,04	-17,56	333	91		
2009	107327	230	103560	99	3339	3537	3,3	-2,53	-78,9	-1,18	-80,51	18,74	-16,32	297	81		
2008	110112	1090	104795	508	2812	4227	3,84	-2,11	68,47	-2,16	229,87	-38,48	-10,54	345	95		
2007	112481	647	107109	154	4571	4725	4,2	-8,49	-70,25	-3,58	-94,37	-33,95	-51,05	218	60		
2006	122917	2175	111089	2733	6920	9653	7,85	4,38	1,35	3,25	6,59	26,83	20,36	111	30		
2005	117757	2146	107591	2564	5456	8020	6,81	2,5	-0,55	4,08	-8,68	-16,58	-14,21	293	80		
2004	114877	2158	103370	2808	6541	9349	8,13	-5,13	-1,95	-6,12	8,41	5,61	6,44	204	56		
2003	121094	2201	110110	2590	6193	8783	7,25	2,34	11,16	1,97	41,76	-5,18	5,07	187	51		
2002	118321	1980	107982	1827	6532	8359	7,06	-1,83	-1,63	-1,74	-31,47	9,79	-2,97	354	97		
2001	120528	2013	109900	2666	5949	8615	7,14	4,86	8,34	5,23	10,34	-4,49	-0,34	210	58		
2000	114940	1858	104437	2416	6229	8645	7,52	4,14	7,02	3,98	9,07	4,23	5,54	291	80		
1999	110365	1736	100438	2215	5976	8191	7,42	-11,36	5,14	-15,12	29,38	111,99	80,77	326	89		
1998	124519	1651	118337	1712	2819	4531	3,63	-1,33	-32,63	1,26	-28,63	-37,2	-34,21	12	3	M-14-2	
1997	126201	2451	116862	2399	4489	6888	5,45	-3,07	31,98	-4,53	38,35	6,6	15,86	12	3	M-14-2	
1996	130210	1857	122408	1734	4211	5945	4,56	0	0	0	0	0	0	12	3	M-14-2	
1995	0	0	0	0	0	0	0	-100	-100	-100	-100	-100	-100	12	3	M-14-2	
1994	103580	2167	95208	2334	3871	6205	5,99	-8,17	-13,28	-9,47	-9,91	52,88	21,12	12	3	M-14-2	
1993	112797	2499	105175	2591	2532	5123	4,54	0	0	0	0	0	0	2	1	M-14-2	
1992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1991	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1990	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1989	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1988	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1987	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1986	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1984	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1983	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1982	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1981	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1980	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1979	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1977	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1976	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1975	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1972	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1971	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1970	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1969	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1968	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1967	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1966	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1965	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1964	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1963	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1962	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1961	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

jueves, 12 de febrero de 2015 Mapa Tráfico 2013 Página 1 de 2

NOTA: No se agrega la Página 2 de 2, ya que no contiene datos

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación E-111-0 Calzada Total Población CANILLEJAS Carretera M-40 P.K. 9,5

Calzada 1 ASC

Calzada 2 DESC

Denominación antigua *M-40* Prov M

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	Total	Moto	Ligc	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Ligc	Bus	Camió	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2013	82931	234	79026	205	3376	3671	4,4	-2,56	-1,26	-2,32	-18,9	-6,97	-7,67	357	98		
2012	85113	237	80900	253	3629	3976	4,7	-1,6	-39,69	-1,19	-27,92	-3,07	-5,96	359	98		
2011	86497	393	81876	351	3744	4228	4,9	-2,66	1,03	-2,39	55,31	-11,43	-7,95	364	100		
2010	88865	389	83883	226	4227	4593	5,2	-28,04	-51,44	-27,93	-35,8	-26,86	-27,07	286	78		
2009	123492	801	116393	352	5779	6298	5,1	-3,95	-36,38	-2,1	-40,14	82,94	-25,17	337	92		
2008	128564	1259	118889	588	3159	8416	6,55	32,41	198,34	27,05	267,5	7,56	171,75	251	69		
2007	97097	422	93578	160	2937	3097	3,19	-8,63	-58,18	-6,52	-93,16	4,3	-39,92	0	0		
2006	106265	1009	100101	2339	2816	5155	4,85	-43,53	-44,13	-43,82	-41,51	-32,76	-37,03	1	8		NC
2005	188198	1806	178205	3999	4188	8187	4,35	114,93	379,04	114,66	514,28	19,07	96,42	1	8	M-111-3	
2004	87560	377	83015	651	3517	4168	4,76	-9,86	24,83	-1,71	-38	-68,95	-66,32	1	8	M-111-3	NC
2003	97142	302	84462	1050	11328	12378	12,74	1,08	20,8	-0,47	13,75	12,55	12,66	1	8	M-111-3	
2002	96100	250	84863	923	10064	10987	11,43	0,41	-33,15	2,23	-13,89	-10,52	-10,81	0	0	M-111-3	
2001	95704	374	83010	1072	11248	12320	12,87	3,47	34,53	3,28	-9,45	5,54	4,04	1	8	M-111-3	
2000	92488	278	80369	1184	10657	11841	12,8	2,97	-6,08	-2,65	4,59	82,79	70,08	1	8	M-111-3	NC
1999	89815	296	82557	1132	5830	6962	7,75	0	0	0	0	0	0	0	0	M-111-3	
1998	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-111-3	
1997	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-111-3	
1996	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-111-3	
1995	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-111-3	
1994	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	M-111-3	
1993	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-111-3	
1992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	M-111-3	
1991	0	0	0	0	0	0	0	-100	0	-100	0	-100	-100	1	8	M-111-3	
1990	64363	0	56939	0	7424	7424	11,53	29,31	0	29,28	0	29,49	29,49	1	8	M-111-3	
1989	49773	0	44040	0	5733	5733	11,51	19,64	-100	21,62	-100	24,79	9,38	1	8	M-111-3	
1988	41599	147	36211	647	4594	5241	12,59	0	0	0	0	0	0	1	8	M-111-3	
1987	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1986	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1984	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1983	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1982	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1981	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1980	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1979	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1977	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1976	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1975	0	0	0	0	0	0	0	-100	-100	-100	0	-100	-100	365	100+	E-111-0	
1974	17871	464	11939	0	5468	5468	30,59	4,31	-9,55	2,63	0	9,68	9,68	365	100+	E-111-0	
1973	17131	513	11633	0	4985	4985	29,09	14,54	-18,31	19,65	0	8,22	8,22	365	100+	E-111-0	
1972	14956	628	9722	0	4606	4606	30,79	8,5	-6,96	20,35	0	-8,44	-8,44	365	100+	E-111-0	
1971	13784	675	8078	0	5031	5031	36,49	14,55	-13,68	21,16	0	9,75	9,75	365	100+	E-111-0	
1970	12033	782	6667	0	4584	4584	38,09	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1969	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1968	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1967	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1966	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1965	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1964	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1963	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1962	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	
1961	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100+	E-111-0	

viernes, 06 de marzo de 2015 Mapa Tráfico 2013 Página 1 de 2

NOTA: No se agrega la Página 2 de 2, ya que no contiene datos

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación E-87-0 Calzada Total Población MADRID COSLADA Carretera M-21 P.K. 4,1

Calzada 1 ASC

Calzada 2 DESC

Denominación antigua *M-40r* Prov M

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	Total	Moto	Ligc	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Ligc	Bus	Camió	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2013	51598	177	47726	191	3431	3695	7.2	3.05	-19.46	3.65	60	-5.58	-2.92	240	66		
2012	50072	220	46046	119	3634	3806	7.6	1.18	-1.79	2.29	-31.61	-8.69	-10.45	343	94		
2011	49488	224	45014	174	3980	4250	8.6	7.19	12.56	6.01	1.16	-1.12	-1.05	357	98		
2010	46168	199	41674	172	4025	4295	9.3	-45.83	-64.34	-47.44	-95.66	195.3	-20.12	274	75		
2009	85229	558	79294	3960	1363	5377	6.3	0.62	-32.85	0.99	939.37	-34.69	0.34	0	0		
2008	84707	831	78517	381	2087	5359	6.33	-20.31	50.27	-20.54	48.83	-68.72	-22.66	35	10		
2007	106295	553	98813	256	6673	6929	6,52							62	17		

viernes, 06 de marzo de 2015 Mapa Tráfico 2013 Página 1 de 1

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación M-214-1 Calzada Total Población MADRID Carretera M-14 P.K. 7,6

Calzada 1 ASC

Calzada 2 DESC

Denominación antigua *N-100* Prov M

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	Total	Moto	Ligc	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Ligc	Bus	Camió	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2013	121781	590	112293	660	8041	8898	7.3	-2.94	-18.03	-1.46	13.77	-20.32	-17.57	53	100+		
2012	125470	720	113955	580	10092	10795	8.6	81.52	33.83	72.38	-76.6	0	335.46	36	86		
2011	69123	538	66106	2479	0	2479	3.6	-8.84	258.67	-9.08	-16.7	0	-16.7	0	0		
2010	75630	150	72704	2976	0	2976	3.9	9.96	14.5	9.95	148.83	-100	9.86	0	0		
2009	68964	131	66124	1196	1475	2709	3.9	-43.31	1771.4	-36.02	1084.1	-83.26	-81.9	7	17		
2008	121654	7	106684	101	8811	14963	12.3	-3.38	-99.4	-1.38	-80.27	-45.07	-9.6	0	0		
2007	125906	1173	108181	512	16040	16552	13,15	4.84	69.26	-5.26	-49.75	281.54	216.91	1	2		
2006	120098	693	114182	1019	4204	5223	4,34	-6,74	-12,27	-6,18	-5,9	-19,16	-16,88	1	50		NC
2005	128780	790	121706	1083	5201	6284	4,87	58,69	-1,61	65,04	161,59	-16	-4,87	1	50		
2004	81150	803	73741	414	6192	6606	8,14	-3,5	121,82	-2,32	-7,17	-20,51	-19,79	1	50		
2003	84096	362	75498	446	7790	8236	9,79	1,15	-9,27	2,37	16,75	-9,48	-8,36	1	50		
2002	83133	399	73746	382	8606	8988	10,81	0,43	-1,72	3,99	24,83	-22,77	-21,5	0	0		
2001	82772	406	70916	306	11144	11450	13,83	3,47	33,55	4,48	-6,7	-3	-3,1	1	50		
2000	79990	304	67869	328	11489	11817	14,77	2,97	-4,7	2,85	2,82	3,9	3,87	1	50		
1999	77678	319	65983	319	11057	11376	14,64	3,57	2,24	1,59	-9,63	17,76	16,77	0	0		
1998	75000	312	64946	353	9389	9742	12,98	15,38	63,35	15,86	36,82	10,49	11,27	0	0	M-214-3	
1997	64998	191	56052	258	8497	8755	13,46	0	0	0	0	0	0	0	0	M-214-3	
1996	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1995	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1994	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1993	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1991	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1990	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1989	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1988	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1987	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1986	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1984	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1983	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1982	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1981	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1980	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1979	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1977	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1976	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1975	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1972	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1971	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1970	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1969	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1968	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1967	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1966	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1965	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1964	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1963	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1962	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1961	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

viernes, 06 de marzo de 2015 Mapa Tráfico 2013 Página 1 de 2

NOTA: No se agrega la Página 2 de 2, ya que no contiene datos

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación M-117-1 Calzada Total Población BARAJAS Carretera M-14 P.K. 8,0

Calzada 1 ASC

Calzada 2 DESC

Denominación antigua *N-100* Prov M

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	Total	Moto	Ligе	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Ligе	Bus	Camió	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2013	66928	123	62743	1594	2412	4062	6.1	-2.69	-4.62	-3.17	4.93	5.97	5.56	49	100+		
2012	68775	129	64798	1519	2276	3848	5.6	-1.92	-76.37	-3.97	-27.53	0	83.59	44	100+		
2011	70122	546	67480	2096	0	2096	3	0	0	0	0	0	0	0	0		
2010	0	0	0	0	0	0	0	-100	-100	-100	-100	-100	-100	0	0		
2009	70801	135	68417	979	1239	2249	3.2	-9.87	2600	-8.36	1406.1	-79.91	-42.16	7	17		
2008	78552	5	74659	65	6166	3888	4.95	-2.86	-99.05	-1.64	-52.55	43.63	-12.23	0	0		
2007	80861	528	75903	137	4293	4430	5,48	0.62	15.28	-0.66	-79.73	52.18	26.68	42	100		
2006	80360	458	76405	676	2821	3497	4,35	-23,44	-28,88	-22,98	-23,44	-33,46	-31,73	1	8		NC
2005	104976	644	99209	883	4240	5123	4,88	32,02	285,62	37,69	98,42	-38,06	-29,73	1	8	M-117-3	
2004	79510	167	72052	445	6846	7291	9,16	-1,96	-18,13	-6,14	66,04	77,26	76,53	1	8	M-117-3	NC
2003	81106	204	76772	268	3862	4130	5,09	0,16	-6,84	-0,25	-5,3	10,4	9,23	1	8	M-117-3	
2002	80970	219	76970	283	3498	3781	4,66	0,39	-83,02	4,59	-83,75	-13,11	-34,44	0	0	M-117-3	NC
2001	80650	1290	73592	1742	4026	5768	7,15	3,49	27,59	0,67	66,53	45,02	50,91	1	8	M-117-3	
2000	77930	1011	73097	1046	2776	3822	4,9	2,99	2,95	2,99	2,95	2,96	2,96	0	0	M-117-3	
1999	75662	982	70968	1016	2696	3712	4,9	0	0	0	0	0	0	0	0	M-117-3	
1998	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-117-3	
1997	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-117-3	
1996	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-117-3	
1995	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-117-3	
1994	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	M-117-3	
1993	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	M-117-3	
1992	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	M-117-3	
1991	0	0	0	0	0	0	0	-100	-100	-100	-100	-100	-100	1	8	M-117-3	
1990	56692	652	50110	620	5310	5930	10,46	-4,08	19,85	-4,34	-6,62	-3,61	-3,93	1	8	M-117-3	
1989	59104	544	52387	664	5509	6173	10,44	0	0	0	0	0	0	1	8	M-117-3	
1988	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1987	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1986	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1984	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1983	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1982	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1981	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1980	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1979	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1977	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1976	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1975	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1972	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1971	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1970	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1969	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1968	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1967	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1966	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1965	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1964	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1963	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1962	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1961	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

viernes, 06 de marzo de 2015 **Mapa Tráfico 2013** Página 1 de 2

NOTA: No se agrega la Página 2 de 2, ya que no contiene datos

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DEL PLANEAMIENTO E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO **AÑO:** 2013

Estacion: E-98-0 **Via:** A-2 **PK:** 12,53 **tipo:** Autovia

Provincia: MADRID

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	522	304	76	76		250		272
Ligeros:	106.994	304	76	76	E-98-0	47.345	E-98-0	59.649
Pesados:	4.541	304	76	76	E-98-0	1.618	E-98-0	2.923
Total:	112.057	304	76	76		49.213		62.844

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	114094 **	113514 **	115568 **	117018 **	121480 **	92966 **	84885 **	107253
	FEBRERO	112855	113878	116006	117420	123296	93389	82059	108369
	MARZO	110551	112102	115303	117950	121662	93401	78706	102485
	ABRIL	113827	117534	124921	120453	129884	99195	82603	112786
	MAYO	117800	118857	115616	115495	120517	97322	85793	108910
	JUNIO	117188	118594	126633	121522	127036	98536	88153	112530
	JULIO	113992	115188	118563	115939	120704	93988	79135	107301
	AGOSTO	96432	95007	92973	101746	105434	71565	66001	88981
	SEPTIEMBRE	111554	114549	115910	117445	124116	91586 *	83282	107572
	OCTUBRE	114846 **	113261 **	119359 **	120578 **	124257 **	96996 **	87647 **	111294
	NOVIEMBRE	114173	116886	121362	117569	124785	97180	83330	109314
	DICIEMBRE	116957	118148	119599	124997	102102 ****	92963	87158	107133
	TOTAL	112974	114104	118622	117392	120508	92158	82517	106994

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	5566 **	5735 **	5716 **	5646 **	5452 **	2204 **	1913 **	4466
	FEBRERO	5459	5676	5786	5871	5566	2294	1532	4595
	MARZO	5458	5854	5720	5716	5595	2309	1607	4082
	ABRIL	5501	5668	6228	5965	5948	2460	1534	4797
	MAYO	5872	6138	5631	6081	5637	2457	1798	4633
	JUNIO	5784	6020	6846	6158	5890	2611	1714	4785
	JULIO	5559	5863	5824	5815	5644	2473	1550	4777
	AGOSTO	5188	5449	5338	5507	5309	2238	1567	4240
	SEPTIEMBRE	5700	5739	5713	5892	5558	2424	1537	4554
	OCTUBRE	5861 **	5808 **	6010 **	5860 **	5585 **	2409 **	1803 **	4824
	NOVIEMBRE	5490	5793	6023	5795	5572	2368	1586	4481
	DICIEMBRE	5596	5952	6041	5903	4300 ****	2071	1623	4257
	TOTAL	5573	5809	5884	5833	5520	2360	1656	4541

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	120215 **	119803 **	121847 **	123234 **	127524 **	95619 **	87209 **	112244
	FEBRERO	118863	120109	122357	123863	129463	96133	83984	113492
	MARZO	116547	118502	121585	124241	127849	96161	80691	107066
	ABRIL	119882	123774	131754	127004	136386	102133	84534	118133
	MAYO	124246	125575	121811	122141	126741	100249	88003	114075
	JUNIO	123543	125192	133894	128273	133545	101824	90289	117863
	JULIO	120105	121613	122955	122321	126937	86868	81063	112602
	AGOSTO	102090	100921	98787	107750	111259	74150	67886	93657
	SEPTIEMBRE	117799	120845	122187	123710	130280	94453 *	85219	112652
	OCTUBRE	121067 **	119621 **	125951 **	127027 **	130448 **	99874 **	89872 **	116661
	NOVIEMBRE	120219	123047	127977	123937	130964	100016	85317	114327
	DICIEMBRE	123122	124676	126224	131509	106898	95482	89200	111913
	TOTAL	119099	120469	123077	123797	126616	94963	84569	112057

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

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DEL PLANEAMIENTO E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO **AÑO:** 2013

Estacion: E-98-0 **Via:** A-2 **PK:** 12,53 **tipo:** Autovia

Provincia: MADRID **Los datos son de la estación y vías de servicio**

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	634	304	76	76		362		272
Ligeros:	124.601	304	76	76	E-98-0	64.952	E-98-0	59.649
Pesados:	5.985	304	76	76	E-98-0	3.062	E-98-0	2.923
Total:	131.220	304	76	76		68.376		62.844

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	135280	134507	136178	138043	142664	105206	94548	125285
	FEBRERO	133969	135196	137743	139261	145133	105398	91928	125564
	MARZO	130539	132315	135577	139746	143793	105340	87871	123667
	ABRIL	134467	139378	147434	142738	151565	111287	92476	129904
	MAYO	138998	140555	137469	138080	142631	109669	95593	127600
	JUNIO	138391	140367	148710	143939	149231	111792	98080	131481
	JULIO	133796	135318	136726	136688	141228	94946	88083	122478
	AGOSTO	111554	110451	108501	118298	121119	80998	73796	102402
	SEPTIEMBRE	132009	135402	136896	138608	145414	103516	92963	125031
	OCTUBRE	135878	134232	140583	142066	145855	109758	98360	129131
	NOVIEMBRE	135176	137890	142818	140190	146360	109743	93752	128012
	DICIEMBRE	136738	139552	141267	145815	122826	105489	97644	125664
	TOTAL	133167	134791	137436	138659	141473	104131	92220	124613

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	7457	7579	7529	7497	7270	2959	2518	5925
	FEBRERO	7271	7554	7651	7719	7434	3054	2141	6113
	MARZO	7216	7677	7524	7578	7467	3076	2238	5427
	ABRIL	7338	7561	8120	7831	7702	3251	2171	6355
	MAYO	7787	8056	7527	8018	7462	3215	2446	6138
	JUNIO	7635	7893	8488	8064	7735	3435	2368	6271
	JULIO	7258	7562	7493	7526	7333	3243	2185	6212
	AGOSTO	6819	6914	6809	7005	6743	2959	2198	5444
	SEPTIEMBRE	7478	7494	7481	7490	7320	3190	2181	6001
	OCTUBRE	7463	7635	7816	7701	7397	3189	2476	6355
	NOVIEMBRE	7334	7660	7821	7693	7368	3114	2221	5935
	DICIEMBRE	7318	7755	7879	7754	6069	2813	2236	5645
	TOTAL	7348	7613	7670	7655	7293	3125	2290	5985

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	143425	142771	144400	146243	150659	108694	97541	131866
	FEBRERO	141920	143438	146094	147687	153305	108977	94527	132164
	MARZO	138419	140664	143790	148034	151991	108945	90547	130253
	ABRIL	142488	147647	156289	151294	160038	115095	95108	136688
	MAYO	147489	149326	145697	146804	150818	113434	98515	134450
	JUNIO	146730	148974	157952	152735	157726	115788	100934	138502
	JULIO	141731	143567	144914	144910	149280	98687	90704	129034
	AGOSTO	118739	117927	115864	125904	128479	84365	76362	106398
	SEPTIEMBRE	140160	143585	145072	146793	153475	107226	95606	131604
	OCTUBRE	144033	142550	149114	150490	153994	113498	101328	134885
	NOVIEMBRE	143197	146251	151364	148596	154471	113405	98442	134678
	DICIEMBRE	144749	148016	149865	154309	129519	108830	100367	132125
	TOTAL	141192	143099	145806	147018	149485	107778	94969	131234

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

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO — **AÑO:** 2013

Estacion: E-101-0 **Via:** A-2 **PK:** 16 **tipo:** Autovia

Provincia: MADRID

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	465	199	55	55		224		241
Ligeros:	120.842	199	55	55	E-101-0	65.226	E-101-0	55.616
Pesados:	5.846	199	55	55	E-101-0	3.413	E-101-0	2.433
Total:	127.153	199	55	55		68.863		58.290

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	130367 ****	133056 ****	135520 ****	134895 ****	141852 ****	109161 ****	104220 ****	125904
	FEBRERO	132309 ****	132791 ****	133410 ****	136242 ****	141959 ****	106927 ****	92185 ****	124962
	MARZO	121955 ****	131518 ****	135340 ****	135440 ****	143183 ****	109489 ****	108765 ****	123393
	ABRIL	128528 ****	132029 ****	131564 ****	125550 ****	143515 ****	99739 ****	86128 ****	121475
	MAYO	133392	134633	136550	139558	141864	115491	99278	127054
	JUNIO	124877	133239	138027	138063	145977	108097	94078	124234
	JULIO	123427	129191	122371	119441	119873	89189	84301	113610
	AGOSTO	101397	103408	100234	111708	109592	78804	69619	95275
	SEPTIEMBRE	131284	131481	133174	135269	145458	105449	94542	124263
	OCTUBRE	130813	130657	134793	135536	133056	111393	101378	125698
	NOVIEMBRE	128411	131171	135192	134297	131825	109020	93692	121755
	DICIEMBRE	130931	133623	135485	145226	132927 ****	104020	97093	122580
	TOTAL	126652	129859	130877	132651	135568	103553	95121	120842

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	5913 ****	6180 ****	6337 ****	6135 ****	6226 ****	2277 ****	2994 ****	5036
	FEBRERO	6007 ****	6156 ****	6238 ****	6240 ****	6096 ****	2388 ****	1527 ****	4930
	MARZO	6632 ****	7924 ****	7677 ****	7347 ****	7613 ****	3258 ****	4129 ****	5916
	ABRIL	6980 ****	7696 ****	7460 ****	7430 ****	7117 ****	2675 ****	1979 ****	5977
	MAYO	8189	8473	8490	7735	7714	2997	2024	6242
	JUNIO	7674	7984	8226	8267	7984	2997	1836	6134
	JULIO	7453	7939	7746	7381	7564	2847	1629	6214
	AGOSTO	6372	6860	6767	7172	6687	2487	1493	5207
	SEPTIEMBRE	7561	8048	7891	8028	7776	2960	1814	6166
	OCTUBRE	7787	8004	8158	8051	7747	3066	1984	6501
	NOVIEMBRE	7654	8171	8335	8220	7505	2764	1862	6065
	DICIEMBRE	7768	8389	8308	8007	6480 ****	2314	1853	5765
	TOTAL	7224	7679	7609	7487	7224	2756	2213	5846

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	136777	139743	142374	141544	148618	111850	107610	131321
	FEBRERO	138819	139453	140157	143001	148595	109721	94061	130368
	MARZO	129056	139947	143536	143305	151344	113162	113309	129782
	ABRIL	136000	140232	139528	133464	151178	102793	88434	127919
	MAYO	142095	143625	145566	147831	150121	118926	101680	133785
	JUNIO	133031	141737	146785	146862	154520	111504	96274	130846
	JULIO	131358	137630	130591	127283	127902	92375	86253	120265
	AGOSTO	108163	110670	107391	119312	116703	81590	71378	100851
	SEPTIEMBRE	139350	140036	141578	143818	153793	108809	96718	130909
	OCTUBRE	139104	139163	143470	144106	141309	114882	103748	132684
	NOVIEMBRE	136559	139846	144048	143035	139836	112198	95910	128290
	DICIEMBRE	139203	142526	144315	153789	139916	106729	99315	128815
	TOTAL	134362	138038	138989	140648	143310	106700	97697	127153

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

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO — **AÑO:** 2013

Estacion: E-268-0 **Via:** A-2 **PK:** 8 **tipo:** Autovia

Provincia: MADRID Los datos son de la estación y vías de servicio

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	550	341	83	83		327		223
Ligeros:	109.633	341	83	83	E-268-0	60.326	E-268-0	49.307
Pesados:	5.040	341	83	83	E-268-0	3.224	E-268-0	1.816
Total:	115.223	341	83	83		63.877		51.346

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	119261	117601	117912	120766	123561	87877	80081	108321
	FEBRERO	121132	120365	122527	123372	125935	89610	82849	110967
	MARZO	116559	116115	120446	126745	124671	88628	76813	108736
	ABRIL	121748	123103	125219	126835	128430	95260	83118	113503
	MAYO	124873	127266	121203	128586	124211	91716	83789	113204
	JUNIO	125553	126633	129667	131878	132988	93299	87385	116842
	JULIO	118866	120197	121023	125162	122025	76126	75210	107120
	AGOSTO	91785	90917	92364	99406	95471	63940	60864	83977
	SEPTIEMBRE	121817	122127	123048	125557	127167	87753	84387	111821
	OCTUBRE	123484	123519	126092	130048	129738	94735	88026	115185
	NOVIEMBRE	122198	121457	127211	125974	128372	91095	83590	112961
	DICIEMBRE	124374	122233	124298	134771	122115	85050	87404	113012
	TOTAL	119552	119523	120895	124907	123190	86718	81181	109580

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	6272	6290	6224	6281	6166	2972	2337	5059
	FEBRERO	6319	6436	6533	6568	6632	3204	2474	5445
	MARZO	6094	6184	6214	6656	6615	3046	2441	4801
	ABRIL	6228	6362	6691	6428	6439	3409	2629	5503
	MAYO	6212	6439	5985	6521	6389	3138	2672	5192
	JUNIO	6244	6309	6326	6486	6504	3183	2699	5223
	JULIO	5528	5570	5556	5803	5658	3018	2345	4851
	AGOSTO	4664	4680	4693	4871	4652	2514	2064	3923
	SEPTIEMBRE	6189	6073	6193	6332	6304	3112	2674	5205
	OCTUBRE	6368	6378	6470	6474	6628	3206	2626	5519
	NOVIEMBRE	6144	6123	6436	6239	6255	2846	2337	5016
	DICIEMBRE	5935	5918	6072	6461	5829	2629	2273	4743
	TOTAL	6006	6063	6115	6257	6153	3010	2457	5040

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	126130	124480	124727	127652	130345	91284	82813	113967
	FEBRERO	128058	127403	129674	130559	133200	93256	85732	116655
	MARZO	123237	122881	127263	134035	131913	92114	79634	114484
	ABRIL	128585	130063	132538	133898	135513	99140	86158	119405
	MAYO	131710	134341	127792	135751	131223	95308	86875	118984
	JUNIO	132426	133575	136641	139023	140158	96943	90515	122695
	JULIO	124987	126366	127182	131589	128292	79522	77924	112326
	AGOSTO	96907	96051	97518	104773	100599	66771	63228	88324
	SEPTIEMBRE	128615	128811	129857	132517	134108	91299	87477	117530
	OCTUBRE	130471	130516	133194	137172	137018	98410	91087	121089
	NOVIEMBRE	128953	128188	134283	132844	135270	94391	86339	118604
	DICIEMBRE	130930	128762	130993	141907	128553	88099	90107	118475
	TOTAL	126156	126184	127615	131789	129960	90156	84038	115161

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

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO AÑO: 2013

Estacion: E-111-0 Vía: M-40 PK: 9,51 tipo: Autovia

Provincia: MADRID

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	234	357	84	84		121		113
Ligeros:	79.026	357	84	84	E-111-0	24.727	E-111-0	54.299
Pesados:	3.671	357	84	84	E-111-0	1.138	E-111-0	2.533
Total:	82.931	357	84	84		25.986		56.945

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	88048	88467	89270	89566	91678	63645	51660	78768
	FEBRERO	87081	88086	88543	90432	92988	67419	55019	81312
	MARZO	85381	86166	87456	92418	90921	63457	50212	74484
	ABRIL	89339	92079	92576	93400	93827	66579	50206	83060
	MAYO	90530	91253	93422	94381	92272	66074	53643	81425
	JUNIO	91201	91270	93967	93986	95672	66479	57505	82755
	JULIO	87276	88667	89027	89528	89208	55406	49765	79317
	AGOSTO	72744	72437	73299	77172	74284	48309	41463	64566
	SEPTIEMBRE	89202	90054	91324	92443	94311	63420	54710	81471
	OCTUBRE	88848	89727	91426	93222	93295	68916	59018	83889
	NOVIEMBRE	88678	88465	89344	91113	94624	66204	56097	80626
	DICIEMBRE	85512	80755	92523	89633	91314	64568	53976	76641
	TOTAL	87065	87325	89318	90603	90873	63087	52739	79026

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	5011	5063	4836	5007	4707	1554	702	3664
	FEBRERO	5027	5180	5068	5128	4958	1602	820	3963
	MARZO	4835	5222	4752	5218	4960	1619	770	3355
	ABRIL	4604	5010	5047	5140	4889	1603	726	3916
	MAYO	4852	5093	5347	5261	4619	1650	938	3786
	JUNIO	4937	5054	5271	5241	4970	1687	850	3813
	JULIO	4450	4745	4809	4849	4403	1479	692	3727
	AGOSTO	3762	3997	4017	4165	3781	1295	580	2965
	SEPTIEMBRE	4840	5092	5109	5032	4774	1548	848	3816
	OCTUBRE	4750	5162	5160	5169	4797	1607	916	4027
	NOVIEMBRE	4812	5040	5011	5034	4744	1447	822	3658
	DICIEMBRE	4181	5009	5320	4622	4344	1531	701	3365
	TOTAL	4650	4973	4970	4988	4650	1547	781	3671

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	93315	93790	94368	94836	96653	65383	52512	82663
	FEBRERO	92365	93526	93874	95825	98219	69217	55999	85516
	MARZO	90468	91641	92467	97909	96149	65264	51128	78059
	ABRIL	94205	97359	97895	98816	98992	68376	51077	87221
	MAYO	95648	96615	99043	99919	97162	67916	54738	85451
	JUNIO	96407	96593	99517	99505	100922	68360	58522	86813
	JULIO	91984	93674	94099	94643	93874	57046	50600	83279
	AGOSTO	76720	76647	77531	81566	78284	49744	42163	67721
	SEPTIEMBRE	94304	95413	96701	97746	99361	65152	55715	85528
	OCTUBRE	93859	95153	96854	98666	98366	70725	60105	88164
	NOVIEMBRE	93749	93765	94617	96416	99646	67843	57082	84522
	DICIEMBRE	89943	86011	98116	94517	95924	66288	54833	80233
	TOTAL	91971	92556	94551	95859	95791	64819	53671	82931

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

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO AÑO: 2012

Estacion: E-87-0 Vía: M-21 PK: 2,51 tipo: Autovia

Provincia: MADRID

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	220	318	83	83		105		115
Ligeros:	46.046	318	83	83	E-87-0	21.178	E-87-0	24.868
Pesados:	3.806	318	83	83	E-87-0	1.831	E-87-0	1.975
Total:	50.072	318	83	83		23.114		26.958

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	57770	53673	55021	55968	56437	31210	23086	47597
	FEBRERO	53685	53824	53697	54262	54773	29103	22570	45986
	MARZO	55757	56647	57325	56478	58144	28798	22490	47947
	ABRIL	54170	58170	57408	57823	62952	29775	20830	48731
	MAYO	54686	53611	57080	56744	59983	29401	24708	48029
	JUNIO	58877	58925	57611	60560	57890	28376	24686	49559
	JULIO	54924	52417	55632	52796	55318	25218	24655	45850
	AGOSTO	38997	39833	43040	40664	41381	20103	17444	34494
	SEPTIEMBRE	51975	52137	52537	53529	52781	28166	23567	44955
	OCTUBRE	53660	54390	55038	54853	55802	29126	23745	46658
	NOVIEMBRE	53556	55477	52439	54213	53352	28690	23351	45867
	DICIEMBRE	53331	54025	58041	52924 5	53740 6	31067	25034	46880
	TOTAL	53574	53579	54614	54086	54812	28264	23065	46046

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	4865	5143	5092	5014	5318	849	363	3718
	FEBRERO	5135	5410	5147	5324	5262	973	425	4111
	MARZO	5363	5655	5510	5499	5491	1025	367	4238
	ABRIL	4861	5494	5218	5411	5464	1041	417	3838
	MAYO	5017	4963	5342	5436	5418	1016	468	4050
	JUNIO	5095	5459	5168	5266	5282	1016	462	4024
	JULIO	4777	5011	4954	4938	4974	850	430	3784
	AGOSTO	3942	4034	4375	4126	4102	752	335	3162
	SEPTIEMBRE	4904	5131	4965	5072	4992	942	449	3678
	OCTUBRE	5097	5298	5112	5221	5115	916	477	3978
	NOVIEMBRE	5073	5240	4273	5237	4580	938	453	3712
	DICIEMBRE	4921	5248	5159	4916 6	4421 **	947	574	3380
	TOTAL	4919	5173	5037	5120	5005	942	442	3806

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	62909	59071	60375	61269	62024	32203	23555	51629
	FEBRERO	59075	59490	59099	59845	60295	30210	23099	50158
	MARZO	61386	62573	63108	62246	63912	29957	22961	52305
	ABRIL	59289	63941	62899	63509	68715	30955	21343	52949
	MAYO	59962	58848	62693	62450	65686	30553	25290	52211
	JUNIO	64252	64665	63053	66113	63446	29523	25262	53758
	JULIO	59962	57677	60851	57985	60556	26186	25198	49773
	AGOSTO	43125	44059	47621	44984	45681	20948	17859	37754
	SEPTIEMBRE	57126	57516	57751	58856	58024	29240	24124	48947
	OCTUBRE	59012	59946	60411	60335	61182	30176	24331	50770
	NOVIEMBRE	58883	60981	56960	59708	58184	29761	23911	49768
	DICIEMBRE	58505	59530	63475	58091	58415	32158	25724	50842
	TOTAL	58748	59007	59909	59463	60078	29338	23614	50072

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

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO AÑO: 2013

Estacion: M-214-1 Via: M-14 PK: 7,55 tipo: Autovia

Provincia: MADRID

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	590	53	53	53		195		395
Ligeros:	112.293	53	53	53	E-112-0	48.953	E-112-0	63.340
Pesados:	8.898	53	53	53	E-112-0	3.487	E-112-0	5.411
Total:	121.781	53	53	53		52.635		69.146

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	121063	122465	120304	125785	130995	94564	82714	113286
	FEBRERO	118707 ****	120633 ****	121179 ****	122358 ****	126199 ****	92592 ****	82582 ****	112996
	MARZO	120030 ****	119505	116206	114293	115304	90263	76957	103266
	ABRIL	121955 ****	125062 ****	122613 ****	127302 ****	129057 ****	95079 ****	84793 ****	116674
	MAYO	129662	122815	96296	124133	130389	100406	87090	112821
	JUNIO	125461 ****	124852 ****	127665 ****	128369 ****	131507 ****	97018 ****	86512 ****	116627
	JULIO	127336	125430	125700	126978	127596	89035	85295	117383
	AGOSTO	98083 ****	97677 ****	103041 ****	102345 ****	105215 ****	77189 ****	68767 ****	93063
	SEPTIEMBRE	130181	130770	127444	129682	130856	93705	88798	119170
	OCTUBRE	122648 ****	123781 ****	126209 ****	128565 ****	129275 ****	95793 ****	85435 ****	117613
	NOVIEMBRE	123461	123502	121084	127442	133152	98784	88811	116070
	DICIEMBRE	119572 ****	110725 ****	130908 ****	119470 ****	127249 ****	91043 ****	81201 ****	108548
	TOTAL	121811	120651	119918	123407	126031	92733	82894	112293

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	10291	10624	9740	10972	10358	4863	2875	8376
	FEBRERO	10498 ****	11148 ****	10892 ****	10853 ****	10705 ****	5167 ****	3495 ****	9129
	MARZO	10677 ****	11111	11096	10440	11529	6061	3763	8498
	ABRIL	10519 ****	10545 ****	10813 ****	11310 ****	10960 ****	5165 ****	3494 ****	9243
	MAYO	12049	12558	7912	14071	11549	5419	3744	9469
	JUNIO	10194 ****	10793 ****	10779 ****	10879 ****	10305 ****	5068 ****	3428 ****	8632
	JULIO	10984	11030	11196	10960	10845	5558	4075	9586
	AGOSTO	8119 ****	8535 ****	8874 ****	8863 ****	8819 ****	4115 ****	2783 ****	7100
	SEPTIEMBRE	11413	11912	11356	11720	11311	5090	3620	9529
	OCTUBRE	10417 ****	11335 ****	11340 ****	11303 ****	10698 ****	5282 ****	3573 ****	9463
	NOVIEMBRE	10544	11444	11414	11453	11143	4814	3590	9034
	DICIEMBRE	9565 ****	11658 ****	12625 ****	10789 ****	10832 ****	5235 ****	3542 ****	8718
	TOTAL	10452	11064	10636	11149	10729	5139	3498	8898

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	131991	133734	130676	137422	142045	99923	86014	122267
	FEBRERO	129828	132415	132707	133852	137564	98240	86500	122717
	MARZO	131337	131254	127928	125339	127464	96808	81123	112313
	ABRIL	133113	136262	134068	139279	140692	100738	88723	126528
	MAYO	142395	136019	104684	138861	142630	106352	91282	122876
	JUNIO	136313	136301	139113	139921	142500	102590	90386	125874
	JULIO	139009	137138	137575	138624	139127	95064	89823	127600
	AGOSTO	106721	106732	112461	111750	114589	81710	71906	100659
	SEPTIEMBRE	142278	143373	139473	142086	142860	99285	92872	129326
	OCTUBRE	133707	135766	138211	140541	140649	101571	89446	127691
	NOVIEMBRE	134624	135568	133111	139533	144959	104087	92844	125685
	DICIEMBRE	129764	122962	144222	130888	138749	96751	85160	117834
	TOTAL	132903	132351	131183	135204	137424	98355	86817	121781

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

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO AÑO: 2013

Estacion: M-117-1 Via: M-14 PK: 9,36 tipo: Autovia

Provincia: MADRID

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	123	48	48	48		58		65
Ligeros:	62.743	48	48	48	E-112-0	31.403	E-112-0	31.340
Pesados:	4.062	48	48	48	E-112-0	2.111	E-112-0	1.951
Total:	66.928	48	48	48		33.572		33.356

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	66434	63123	64121	65293	66233	43100	47449	58775
	FEBRERO	67147 ****	68248 ****	68588 ****	69227 ****	71435 ****	47224 ****	51508 ****	63379
	MARZO	68753 ****	69139 ****	70176 ****	70551 ****	72818 ****	48098 ****	52463 ****	62188
	ABRIL	68950 ****	70675 ****	69369 ****	72026 ****	73060 ****	48472 ****	52869 ****	65417
	MAYO	73147	67561	68650	72901	73808	48828	52469	64821
	JUNIO	70867 ****	70567 ****	72206 ****	72562 ****	74282 ****	49426 ****	53908 ****	65327
	JULIO	71876	72034	71829	72657	72851	51204	56011	67447
	AGOSTO	55085 ****	54739 ****	57872 ****	57481 ****	59144 ****	39094 ****	42630 ****	51807
	SEPTIEMBRE	76289	72876	71321	73672	71480	51686	57706	67845
	OCTUBRE	69365 ****	70038 ****	71372 ****	72780 ****	73198 ****	48855 ****	53287 ****	66305
	NOVIEMBRE	65065	60941	61790	64732	70289	43817	47201	58248
	DICIEMBRE	67522 ****	63063 ****	74031 ****	67449 ****	71902 ****	46443 ****	50656 ****	61356
	TOTAL	68629	67074	68372	69242	70675	46992	51390	62743

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	5061	4594	4773	5020	5050	3114	3160	4306
	FEBRERO	4499 ****	4775 ****	4696 ****	4689 ****	4612 ****	3088 ****	3030 ****	4178
	MARZO	4805 ****	5237 ****	5016 ****	5156 ****	4838 ****	3314 ****	3252 ****	4264
	ABRIL	4469 ****	4524 ****	4711 ****	4948 ****	4774 ****	3094 ****	3034 ****	4219
	MAYO	4464	4252	4864	4563	4541	3033	2781	3984
	JUNIO	4400 ****	4693 ****	4694 ****	4707 ****	4454 ****	3043 ****	2985 ****	4045
	JULIO	4428	4384	4575	4453	4502	3186	3047	4099
	AGOSTO	3483 ****	3637 ****	3783 ****	3803 ****	3671 ****	2436 ****	2391 ****	3252
	SEPTIEMBRE	4894	4949	4815	5206	4573	3145	3188	4350
	OCTUBRE	4549 ****	4857 ****	4836 ****	4834 ****	4678 ****	3157 ****	3097 ****	4318
	NOVIEMBRE	3896	4012	4125	4197	4424	2681	2625	3621
	DICIEMBRE	3984 ****	4923 ****	5557 ****	4668 ****	4765 ****	3113 ****	3054 ****	4109
	TOTAL	4393	4578	4689	4687	4551	3019	2983	4062

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
	ENERO	71624	67840	69017	70440	71412	46298	50701	63199
	FEBRERO	71777	73154	73417	74051	76186	50404	54638	67681
	MARZO	73691	74511	75328	75843	77796	51505	55816	66576
	ABRIL	73552	75336	74215	77113	77974	51659	56004	69766
	MAYO	77752	71943	73647	77604	78492	51956	55351	68930
	JUNIO	75404	75397	77039	77409	78879	52564	56996	69498
	JULIO	76443	76557	76543	77250	77494	54489	59166	71677
	AGOSTO	58675	58481	61768	61395	62930	41605	45103	55159
	SEPTIEMBRE	81330	77966	76275	79020	76190	54930	61005	72329
	OCTUBRE	74048	75030	76346	77753	78016	52105	56486	70753
	NOVIEMBRE	69086	65070	66034	69052	74850	46582	49917	61981
	DICIEMBRE	71635	68107	79732	72246	76805	49645	53807	65587
	TOTAL	73154	71780	73192	74062	75362	50100	54473	66928

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

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO 2013

Estacion: E-98-0 **Tipo de Datos:** Validados Mensual

Dia: Viernes

Provincia: MADRID **Tipo:** PERMANENTE **Población:** CANILLEJAS

Carretera: A-2 **PK:** 12,53 **Núm. Calzadas:** 2 **Conv. Carriles:** 3+3

Calzada: 1

Coeficientes de Variación Horarios (%)

Carril	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	I.M.D.
1	Ligeros	0,22	0,34	0,36	0,32	0,23	0,22	0,15	0,13	0,08	0,08	0,11	0,16	0,13	0,06	0,09	0,12	0,12	0,06	0,11	0,05	0,05	0,06	0,08	0,08	10.986
1	Pesados	0,40	0,37	0,59	0,41	0,21	0,17	0,15	0,16	0,21	0,21	0,20	0,19	0,18	0,14	0,13	0,19	0,15	0,13	0,20	0,23	0,25	0,24	0,23	0,25	1.484
1	Total	0,20	0,30	0,31	0,26	0,18	0,19	0,14	0,12	0,08	0,07	0,08	0,12	0,08	0,05	0,08	0,11	0,11	0,06	0,10	0,05	0,04	0,06	0,08	0,08	12.480
2	Ligeros	0,28	0,48	0,45	0,45	0,45	0,36	0,18	0,14	0,10	0,09	0,10	0,13	0,09	0,04	0,08	0,13	0,08	0,06	0,12	0,09	0,05	0,06	0,08	0,09	25.062
2	Pesados	1,38	2,19	0,00	1,73	1,39	1,02	0,33	0,22	0,30	0,25	0,25	0,20	0,24	0,31	0,23	0,30	0,30	0,32	0,26	0,40	0,35	0,44	0,67	0,57	304
2	Total	0,28	0,48	0,45	0,45	0,45	0,36	0,18	0,14	0,10	0,09	0,10	0,13	0,09	0,05	0,08	0,13	0,08	0,06	0,12	0,09	0,05	0,06	0,08	0,09	25.378
3	Ligeros	0,99	1,81	1,80	1,93	1,71	1,35	0,49	0,23	0,20	0,18	0,33	0,39	0,26	0,09	0,15	0,20	0,14	0,11	0,13	0,13	0,12	0,14	0,19	0,28	18.261
3	Pesados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,09	0,00	1,05	0,68	1,07	0,60	0,67	1,00	0,51	0,67	0,76	0,77	1,22	0,67	1,85	0,80	0,00	24
3	Total	0,99	1,82	1,80	1,93	1,71	1,35	0,49	0,23	0,20	0,18	0,33	0,38	0,26	0,09	0,15	0,20	0,14	0,11	0,13	0,12	0,12	0,14	0,19	0,28	18.292
Todos	Ligeros	0,35	0,57	0,49	0,48	0,41	0,36	0,22	0,16	0,13	0,11	0,16	0,20	0,14	0,05	0,11	0,15	0,09	0,07	0,11	0,08	0,06	0,07	0,10	0,11	54.330
Todos	Pesados	0,43	0,45	0,59	0,45	0,20	0,19	0,12	0,08	0,21	0,18	0,18	0,18	0,15	0,13	0,10	0,15	0,14	0,14	0,17	0,20	0,20	0,20	0,25	0,23	1.835
Todos	Total	0,34	0,54	0,46	0,44	0,35	0,34	0,22	0,16	0,12	0,11	0,15	0,19	0,13	0,05	0,10	0,14	0,09	0,07	0,11	0,08	0,06	0,07	0,10	0,11	56.174

	Calzada	8 - 14 horas			14 - 22 horas			22 - 8 horas		
		Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
% Horario	1	31,00	45,67	31,48	51,27	30,46	50,59	17,73	23,87	17,93
Coef. Var. (%)		0,08	0,11	0,08	0,05	0,07	0,05	0,05	0,15	0,05

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

21/07/2014

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO 2013

Estacion: E-98-0 **Tipo de Datos:** Validados Mensual

Dia: Viernes

Provincia: MADRID **Tipo:** PERMANENTE **Población:** CANILLEJAS

Carretera: A-2 **PK:** 12,53 **Núm. Calzadas:** 2 **Conv. Carriles:** 3+3

Calzada: 1

Porcentajes Horarios

Carril	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	I.M.D.
1	Ligeros	1,95	1,24	0,79	0,70	0,81	1,66	3,65	5,17	4,59	4,49	4,63	4,69	4,83	5,31	6,54	6,88	5,88	6,33	6,47	6,05	5,70	4,87	3,89	2,89	10.986
1	Pesados	2,29	1,89	1,68	1,62	2,09	2,83	4,18	4,38	4,58	7,08	8,29	8,96	9,50	7,82	5,19	4,38	5,05	4,31	3,30	2,63	2,22	1,95	2,02	1,75	1.484
1	Total	1,99	1,31	0,90	0,81	0,96	1,80	3,71	5,08	4,58	4,79	5,07	5,19	5,39	5,61	6,38	6,59	5,79	6,09	6,09	5,64	5,29	4,52	3,66	2,76	12.480
2	Ligeros	1,78	1,08	0,61	0,47	0,45	0,96	3,01	5,03	4,89	4,96	5,09	5,35	5,55	6,01	6,82	6,59	6,02	6,36	6,28	5,91	5,64	4,83	3,73	2,60	25.062
2	Pesados	0,66	0,66	0,00	0,33	0,33	0,99	4,93	9,21	5,92	8,22	7,57	7,57	8,22	7,57	6,91	4,93	5,59	4,61	4,28	3,29	2,63	2,30	1,97	1,32	304
2	Total	1,77	1,08	0,61	0,47	0,45	0,96	3,03	5,08	4,91	5,00	5,11	5,37	5,58	6,02	6,82	6,57	6,01	6,34	6,25	5,88	5,60	4,80	3,71	2,58	25.378
3	Ligeros	0,52	0,24	0,07	0,04	0,03	0,16	1,77	5,85	5,66	4,76	4,31	4,73	5,21	6,66	9,65	9,29	6,80	7,55	7,53	6,35	5,54	4,01	2,28	1,00	18.261
3	Pesados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,17	0,00	4,17	8,33	4,17	8,33	8,33	8,33	12,50	8,33	8,33	8,33	4,17	4,17	4,17	4,17	0,00	24
3	Total	0,52	0,24	0,07	0,04	0,03	0,16	1,77	5,85	5,66	4,76	4,31	4,73	5,21	6,67	9,65	9,29	6,80	7,54	7,53	6,34	5,54	4,01	2,28	0,99	18.292
Todos	Ligeros	1,39	0,83	0,47	0,37	0,38	0,83	2,72	5,33	5,09	4,80	4,73	5,00	5,29	6,09	7,71	7,55	6,25	6,75	6,74	6,08	5,62	4,56	3,27	2,12	54.330
Todos	Pesados	2,02	1,63	1,42	1,36	1,80	2,45	4,25	5,23	4,74	7,25	8,12	8,61	9,21	7,74	5,45	4,58	5,18	4,47	3,54	2,83	2,34	2,07	2,02	1,69	1.835
Todos	Total	1,41	0,86	0,50	0,41	0,43	0,89	2,78	5,33	5,08	4,88	4,84	5,12	5,42	6,14	7,64	7,46	6,22	6,68	6,63	5,97	5,51	4,48	3,23	2,11	56.174

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

21/07/2014

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO 2013

Estacion: E-98-0 **Tipo de Datos:** Validados Mensual
Dia: Viernes

Provincia: MADRID **Tipo:** PERMANENTE **Población:** CANILLEJAS
Carretera: A-2 **PK:** 12,53 **Núm. Calzadas:** 2 **Conv. Carriles:** 3+3

Calzada: 2 — **Coeficientes de Variación Horarios (%)**

Carril	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	I.M.D.
1	Ligeros	0,32	0,32	0,27	0,21	0,17	0,19	0,12	0,14	0,13	0,10	0,08	0,07	0,08	0,07	0,07	0,08	0,08	0,10	0,14	0,09	0,05	0,06	0,08	0,10	22.752
1	Pesados	0,22	0,26	0,20	0,22	0,18	0,17	0,08	0,12	0,11	0,10	0,15	0,13	0,09	0,11	0,11	0,12	0,10	0,11	0,14	0,11	0,13	0,08	0,14	0,15	2.682
1	Total	0,28	0,27	0,19	0,17	0,15	0,17	0,11	0,13	0,13	0,10	0,08	0,05	0,06	0,06	0,07	0,08	0,07	0,10	0,14	0,09	0,05	0,06	0,07	0,09	25.449
2	Ligeros	0,39	0,47	0,41	0,31	0,26	0,29	0,14	0,15	0,15	0,09	0,08	0,04	0,07	0,07	0,06	0,05	0,06	0,07	0,11	0,08	0,05	0,06	0,08	0,09	23.158
2	Pesados	0,91	2,30	2,56	1,71	0,92	0,73	0,12	0,15	0,18	0,17	0,18	0,19	0,23	0,15	0,18	0,14	0,19	0,19	0,19	0,25	0,30	0,29	0,42	0,44	681
2	Total	0,40	0,49	0,41	0,31	0,26	0,30	0,14	0,15	0,15	0,09	0,08	0,04	0,07	0,06	0,05	0,05	0,06	0,07	0,11	0,08	0,05	0,06	0,08	0,09	23.851
3	Ligeros	1,48	1,86	1,29	1,24	0,99	1,78	0,26	0,25	0,23	0,19	0,09	0,13	0,19	0,17	0,10	0,15	0,14	0,21	0,30	0,31	0,20	0,23	0,23	0,20	18.953
3	Pesados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	0,51	0,44	0,53	1,00	0,85	2,40	0,64	0,42	0,41	0,81	0,81	1,57	2,07	3,66	0,00	0,00	0,00	88
3	Total	1,49	1,87	1,03	1,25	1,00	1,80	0,26	0,25	0,23	0,19	0,09	0,13	0,19	0,17	0,10	0,15	0,14	0,21	0,30	0,31	0,20	0,23	0,24	0,20	19.051
Todos	Ligeros	0,44	0,47	0,36	0,27	0,21	0,34	0,16	0,17	0,17	0,12	0,07	0,06	0,09	0,07	0,06	0,07	0,07	0,10	0,15	0,13	0,08	0,09	0,11	0,11	64.892
Todos	Pesados	0,25	0,33	0,22	0,24	0,20	0,22	0,06	0,07	0,10	0,10	0,14	0,11	0,07	0,08	0,09	0,09	0,08	0,09	0,12	0,11	0,14	0,09	0,16	0,16	3.475
Todos	Total	0,40	0,42	0,29	0,23	0,19	0,32	0,16	0,17	0,16	0,11	0,07	0,06	0,08	0,07	0,05	0,07	0,07	0,10	0,15	0,13	0,08	0,09	0,11	0,11	68.374

	Calzada	8 - 14 horas			14 - 22 horas			22 - 8 horas		
		Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
% Horario	2	34,42	38,96	34,65	43,44	31,57	42,84	22,14	29,47	22,51
Coef. Var. (%)		0,04	0,07	0,04	0,05	0,05	0,05	0,07	0,09	0,07

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

21/07/2014

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO 2013

Estacion: E-98-0 **Tipo de Datos:** Validados Mensual
Dia: Viernes

Provincia: MADRID **Tipo:** PERMANENTE **Población:** CANILLEJAS
Carretera: A-2 **PK:** 12,53 **Núm. Calzadas:** 2 **Conv. Carriles:** 3+3

Calzada: 2 — **Porcentajes Horarios**

Carril	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	I.M.D.
1	Ligeros	1,24	0,71	0,58	0,67	1,25	2,37	4,96	6,07	5,44	5,21	4,81	5,23	5,49	6,12	6,17	5,43	5,35	5,52	5,52	5,38	5,20	4,73	3,87	2,69	22.752
1	Pesados	2,35	1,83	2,16	2,13	2,68	3,91	5,70	4,92	5,63	6,75	7,20	6,94	6,94	5,70	4,18	4,40	4,36	4,03	3,32	3,06	3,09	3,28	2,91	2,54	2.682
1	Total	1,36	0,83	0,75	0,83	1,40	2,53	5,03	5,95	5,46	5,37	5,07	5,41	5,64	6,08	5,96	5,32	5,24	5,36	5,29	5,14	4,97	4,58	3,77	2,68	25.449
2	Ligeros	1,18	0,61	0,41	0,39	0,67	1,66	4,65	6,78	6,30	5,79	5,44	5,61	5,64	5,93	6,22	5,33	5,35	5,43	5,36	5,26	5,12	4,68	3,65	2,53	23.158
2	Pesados	0,44	0,15	0,15	0,15	0,44	1,32	8,37	8,96	8,22	7,20	5,58	5,14	6,17	7,05	7,05	7,93	5,43	4,70	3,82	3,52	2,64	1,76	1,62	2,20	681
2	Total	1,17	0,60	0,41	0,38	0,67	1,65	4,76	6,84	6,36	5,83	5,45	5,60	5,66	5,96	6,24	5,40	5,35	5,41	5,32	5,21	5,05	4,59	3,59	2,52	23.851
3	Ligeros	0,20	0,06	0,02	0,02	0,04	0,37	4,90	10,50	8,77	6,92	4,68	4,80	4,95	6,49	9,29	6,56	5,11	5,37	5,29	4,90	4,44	3,53	1,90	0,87	18.953
3	Pesados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,09	11,36	9,09	7,95	2,27	3,41	3,41	6,82	13,64	19,32	4,55	3,41	2,27	2,27	1,14	0,00	0,00	0,00	88
3	Total	0,20	0,06	0,03	0,02	0,04	0,37	4,92	10,50	8,77	6,92	4,67	4,79	4,95	6,49	9,30	6,62	5,11	5,36	5,28	4,89	4,42	3,52	1,89	0,87	19.051
Todos	Ligeros	0,92	0,49	0,36	0,38	0,69	1,53	4,83	7,62	6,72	5,92	5,00	5,24	5,39	6,16	7,10	5,73	5,28	5,44	5,39	5,19	4,95	4,36	3,22	2,10	64.892
Todos	Pesados	1,93	1,44	1,73	1,67	2,19	3,34	6,30	5,87	6,19	6,85	6,76	6,47	6,71	5,99	4,95	5,47	4,58	4,14	3,42	3,14	2,96	2,91	2,56	2,45	3.475
Todos	Total	0,97	0,53	0,43	0,45	0,77	1,62	4,91	7,53	6,69	5,96	5,09	5,30	5,45	6,15	6,99	5,71	5,24	5,38	5,29	5,09	4,85	4,29	3,19	2,12	68.374

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

21/07/2014

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO — SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS — DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-98-0 2013

Los Datos de esta página se refieren unicamente a las calzadas Asc.y Desc sin incluir las vías de servicio (E-798-0). La única tabla que integra opcionalmente las vías de servicio es 'Intensidades de todos los días del año'.

Vía:	A-2	**PK:**	12,53
Calzada:	**Total**		
Población:	MADRID		
Días Aforados:	319		

	(*) Hora 30	Hora 100	Hora 500
Intensidad Horaria Total (veh/hora)	9160	8861	8102
Porcentaje de Pesados (%)	3,6	3,4	3,8

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

TIPO	TOTAL	MERCANCÍAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	**522**	**0**	**52**
COCHES	91540	0	9303
COCHES CON CARAVANA	1082	0	241
CAMIONETAS	14372	23	1225
TRACTORES AGRICOLAS	0	0	0
VEHICULOS LIGEROS	**106994**	**23**	**10769**
CAMIONES SIN REMOLQUE	1691	48	147
CAMIONES ARTICULADOS	2349	523	458
TRENES DE CARRETERA	42	0	31
VEHICULOS ESPECIALES	0	0	0
AUTOBUSES	459	0	20
VEHICULOS PESADOS	**4541**	**571**	**656**
TOTAL	**112057**	**594**	**11477**

COEFICIENTES

	L			K			N			S		
Mes	**Ligeros**	**Pesados**	**Total**	**Ligeros**	**Pesados**	**Total**	**Ligeros**	**Pesados**	**Total**	**Ligeros**	**Pesados**	**Total**
ENERO	1,05	1,08	1,05	2,73	2,31	2,71	1,02	1,11	1,02	0,92	0,79	0,92
FEBRERO	0,99	0,98	0,99	2,64	2,45	2,63	1,03	1,13	1,03	0,93	0,81	0,92
MARZO	1,04	1,09	1,05	2,74	2,51	2,73	1,02	1,11	1,02	0,89	0,72	0,88
ABRIL	0,95	0,96	0,95	2,47	2,64	2,47	1,01	1,10	1,02	0,93	0,82	0,92
MAYO	1,01	1,01	1,01	2,59	2,54	2,59	1,01	1,10	1,02	0,93	0,79	0,92
JUNIO	0,94	0,91	0,94	2,69	2,52	2,69	1,02	1,11	1,02	0,92	0,78	0,91
JULIO	1,03	1,01	1,03	2,71	2,33	2,69	1,04	1,14	1,04	0,92	0,83	0,92
AGOSTO	1,24	1,12	1,24	2,79	2,29	2,77	1,02	1,15	1,02	0,91	0,79	0,90
SEPTIEMBRE	1,04	1,03	1,04	2,92	2,17	2,88	1,03	1,16	1,03	0,92	0,80	0,92
OCTUBRE	0,97	0,96	0,97	2,66	2,17	2,64	1,02	1,13	1,02	0,94	0,83	0,93
NOVIEMBRE	1,03	1,05	1,03	2,42	2,41	2,42	1,02	1,14	1,03	0,92	0,78	0,91
DICIEMBRE	1,01	1,06	1,01	2,24	2,42	2,25	1,01	1,11	1,01	0,92	0,77	0,91
TOTAL	**1,03**	**1,02**	**1,02**	**2,63**	**2,40**	**2,62**	**1,02**	**1,12**	**1,02**	**0,93**	**0,81**	**0,92**

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA — **UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'**

Calzada 1

INT. HORARIA MAX. CALZADA (3 CARRILES) 5232 VEH / HORA PESADOS: 1.76% VLig = 101,35 KM / H Y FHP = 0,887 (1)

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 118,21 Km / h

Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 10 , MEDIA 0 , MÍNIMA 4

Calzada 2

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 112,33 Km / h

INT. HORARIA MAX. CALZADA (3 CARRILES) 6000 VEH / HORA PESADOS: 3.4% VLig = 64,16 KM / H Y FHP = 0,929 (1)

Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 39 , MEDIA 158 , MÍNIMA 82

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)

(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

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

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO — SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS — DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-98-0 2013

Los Datos de esta página se refieren unicamente a las calzadas Asc.y Desc sin incluir las vías de servicio (E-798-0). La única tabla que integra opcionalmente las vías de servicio es 'Intensidades de todos los días del año'.

Vía:	A-2	**PK:**	12,53
Calzada:	**1**		
Población:	MADRID		
Días Aforados:	356		

	Hora 30	Hora 100	Hora 500
Intensidad Horaria Total (veh/hora)	4605	4325	3740
Porcentaje de Pesados (%)	2,2	2	3,3

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

TIPO	TOTAL	MERCANCÍAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	**250**	**0**	**52**
COCHES	41441	0	9303
COCHES CON CARAVANA	414	0	241
CAMIONETAS	5490	23	1225
TRACTORES AGRICOLAS	0	0	0
VEHICULOS LIGEROS	**47345**	**23**	**10769**
CAMIONES SIN REMOLQUE	531	48	147
CAMIONES ARTICULADOS	934	281	458
TRENES DE CARRETERA	42	0	31
VEHICULOS ESPECIALES	0	0	0
AUTOBUSES	111	0	20
VEHICULOS PESADOS	**1618**	**329**	**656**
TOTAL	**49213**	**352**	**11477**

COEFICIENTES

	L			K			N			S		
Mes	**Ligeros**	**Pesados**	**Total**	**Ligeros**	**Pesados**	**Total**	**Ligeros**	**Pesados**	**Total**	**Ligeros**	**Pesados**	**Total**
ENERO	0,99	0,99	0,99	2,78	2,23	2,76	1,02	1,07	1,02	0,94	0,81	0,93
FEBRERO	1,01	1,02	1,01	2,65	2,43	2,64	1,02	1,09	1,02	0,93	0,80	0,93
MARZO	1,01	1,01	1,01	2,65	2,62	2,65	1,02	1,08	1,02	0,89	0,70	0,88
ABRIL	0,97	0,99	0,97	2,48	2,56	2,49	1,01	1,06	1,01	0,93	0,81	0,93
MAYO	0,98	0,98	0,98	2,64	2,47	2,64	1,01	1,06	1,01	0,92	0,77	0,91
JUNIO	0,96	0,96	0,96	2,73	2,49	2,73	1,01	1,06	1,01	0,92	0,77	0,91
JULIO	0,99	0,98	0,99	2,48	2,40	2,48	1,02	1,08	1,02	0,91	0,82	0,91
AGOSTO	1,17	1,05	1,17	2,59	2,20	2,58	1,01	1,13	1,01	0,91	0,76	0,90
SEPTIEMBRE	0,98	0,99	0,98	2,90	1,93	2,86	1,02	1,12	1,02	0,92	0,79	0,91
OCTUBRE	0,97	0,99	0,98	2,59	1,93	2,56	1,01	1,10	1,02	0,94	0,82	0,94
NOVIEMBRE	0,98	1,00	0,98	2,52	2,18	2,51	1,02	1,09	1,02	0,92	0,76	0,92
DICIEMBRE	1,00	1,05	1,01	2,38	2,15	2,37	1,01	1,11	1,02	0,92	0,75	0,92
TOTAL	**1,00**	**1,00**	**1,00**	**2,62**	**2,30**	**2,61**	**1,01**	**1,09**	**1,02**	**0,93**	**0,80**	**0,93**

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA — **UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'**

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 118,21 Km / h

INT. HORARIA MAX. CALZADA (3 CARRILES) 5232 VEH / HORA PESADOS: 1.76% VLig = 101,35 KM / H Y FHP = 0,887 (1)

INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 3) 2332 "" 0% "" 107,61 "" 0,86

Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 10 , MEDIA 0 , MÍNIMA 4

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)

(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-98-0 2013

Los Datos de esta página se refieren unicamente a las calzadas Asc y Desc sin incluir las vías de servicio (E-798-0). La única tabla que integra opcionalmente las vías de servicio es 'Intensidades de todos los dias del año'.

Vía: A-2 **PK:** 12,53
Calzada: 2
Población: MADRID
Días Aforados: 282

	Hora 30	Hora 100	Hora 500
Intensidad Horaria Total (veh/hora)	5595	5448	4553
Porcentaje de Pesados (%)	4	4	5,2

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

TIPO	TOTAL	MERCANCÍAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	**272**	**0**	**0**
COCHES	50099	0	0
COCHES CON CARAVANA	668	0	0
CAMIONETAS	8882	0	0
TRACTORES AGRICOLAS	0	0	0
VEHICULOS LIGEROS	**59649**	**0**	**0**
CAMIONES SIN REMOLQUE	1160	0	0
CAMIONES ARTICULADOS	1415	242	0
TRENES DE CARRETERA	0	0	0
VEHICULOS ESPECIALES	0	0	0
AUTOBUSES	348	0	0
VEHICULOS PESADOS	**2923**	**242**	**0**
TOTAL	**62844**	**242**	**0**

COEFICIENTES

	L			K			N			S		
Mes	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
ENERO	1,01	1,03	1,01	2,68	2,36	2,67	1,02	1,13	1,03	0,91	0,79	0,90
FEBRERO	0,98	1,00	0,99	2,63	2,47	2,63	1,03	1,16	1,04	0,93	0,82	0,92
MARZO	1,00	1,01	1,00	2,81	2,45	2,79	1,01	1,13	1,02	0,88	0,73	0,88
ABRIL	0,95	0,97	0,95	2,45	2,69	2,46	1,02	1,12	1,02	0,93	0,83	0,92
MAYO	0,99	0,97	0,99	2,55	2,59	2,55	1,02	1,13	1,02	0,93	0,80	0,92
JUNIO	0,95	0,93	0,94	2,66	2,53	2,66	1,03	1,14	1,03	0,92	0,79	0,91
JULIO	1,00	1,01	1,00	2,93	2,29	2,89	1,05	1,18	1,05	0,93	0,84	0,92
AGOSTO	1,19	1,08	1,18	2,98	2,34	2,94	1,02	1,16	1,03	0,90	0,81	0,90
SEPTIEMBRE	1,01	1,02	1,01	2,93	2,34	2,90	1,04	1,18	1,04	0,93	0,81	0,92
OCTUBRE	0,99	0,99	0,99	2,72	2,35	2,70	1,03	1,15	1,03	0,94	0,84	0,93
NOVIEMBRE	0,97	0,99	0,98	2,34	2,56	2,35	1,03	1,17	1,04	0,92	0,79	0,91
DICIEMBRE	0,99	1,02	1,00	2,15	2,59	2,16	1,01	1,11	1,01	0,92	0,77	0,91
TOTAL	**1,00**	**1,00**	**1,00**	**2,65**	**2,46**	**2,64**	**1,03**	**1,15**	**1,03**	**0,93**	**0,82**	**0,92**

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA — **UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'**

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 112,33 Km / h

INT. HORARIA MAX. CALZADA (3 CARRILES) 6000 VEH / HORA PESADOS: 3.4% VLig = 64,16 KM / H Y FHP = 0,929 (1)

INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 3) 2416 "" 0.5% "" 71,76 "" 0,926

Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 39 , MEDIA 158 , MÍNIMA 82

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)

(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

APÉNDICE 4. DATOS DE LA DGT

Aforos:

A-2
P.K. 5+500 a M-50 CRECIENTE
VIERNES
13:00, 14:00, 15:00 HORAS
AÑO 2014

Período: 01/01/2014 01 | 01/01/2015 00
Período de integración: Hora

Carretera	Aforos	Sentido	Nº Carriles	Fecha	Intensidad en periodo de agreg (Veh/periodo)	Hora	Día
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	03/01/2014 13:00	3.710	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	03/01/2014 14:00	4.141	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	03/01/2014 15:00	4.891	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	10/01/2014 13:00	3.783	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	10/01/2014 14:00	4.192	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	10/01/2014 15:00	5.287	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	17/01/2014 13:00	3.807	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	17/01/2014 14:00	4.288	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	17/01/2014 15:00	5.460	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	24/01/2014 13:00	4.117	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	24/01/2014 14:00	4.573	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	24/01/2014 15:00	5.515	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	31/01/2014 13:00	3.933	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	31/01/2014 14:00	4.472	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	31/01/2014 15:00	5.379	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/02/2014 13:00	3.895	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/02/2014 14:00	4.424	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/02/2014 15:00	5.450	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/02/2014 13:00	4.117	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/02/2014 14:00	4.433	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/02/2014 15:00	5.518	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/02/2014 13:00	4.034	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/02/2014 14:00	4.632	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/02/2014 15:00	5.613	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/02/2014 13:00	4.076	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/02/2014 14:00	4.446	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/02/2014 15:00	5.330	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/03/2014 13:00	3.957	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/03/2014 14:00	4.400	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/03/2014 15:00	5.349	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/03/2014 13:00	4.032	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/03/2014 14:00	4.631	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/03/2014 15:00	5.511	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/03/2014 13:00	3.821	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/03/2014 14:00	4.611	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/03/2014 15:00	5.530	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/03/2014 13:00	3.974	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/03/2014 14:00	4.543	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/03/2014 15:00	5.420	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	04/04/2014 13:00	4.033	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	04/04/2014 14:00	4.655	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	04/04/2014 15:00	5.565	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	11/04/2014 13:00	4.123	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	11/04/2014 14:00	4.893	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	11/04/2014 15:00	5.619	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	18/04/2014 13:00	2.002	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	18/04/2014 14:00	2.012	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	18/04/2014 15:00	1.827	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	25/04/2014 13:00	4.209	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	25/04/2014 14:00	4.684	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	25/04/2014 15:00	5.552	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	02/05/2014 13:00	2.415	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	02/05/2014 14:00	2.436	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	02/05/2014 15:00	2.298	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	09/05/2014 13:00	4.179	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	09/05/2014 14:00	4.686	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	09/05/2014 15:00	5.530	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	16/05/2014 13:00	3.761	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	16/05/2014 14:00	4.325	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	16/05/2014 15:00	5.111	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	23/05/2014 13:00	4.114	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	23/05/2014 14:00	4.756	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	23/05/2014 15:00	5.449	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	30/05/2014 13:00	4.162	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	30/05/2014 14:00	4.715	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	30/05/2014 15:00	5.466	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	06/06/2014 13:00	4.156	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	06/06/2014 14:00	4.744	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	06/06/2014 15:00	5.606	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	12/09/2014 13:00	4.166	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	12/09/2014 14:00	4.717	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	12/09/2014 15:00	5.603	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	19/09/2014 13:00	3.888	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	19/09/2014 14:00	4.697	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	19/09/2014 15:00	5.654	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	26/09/2014 13:00	4.161	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	26/09/2014 14:00	4.907	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	26/09/2014 15:00	5.821	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	03/10/2014 13:00	4.191	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	03/10/2014 14:00	4.563	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	03/10/2014 15:00	5.533	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	10/10/2014 13:00	3.776	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	10/10/2014 14:00	4.604	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	10/10/2014 15:00	5.547	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	17/10/2014 13:00	4.210	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	17/10/2014 14:00	4.886	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	17/10/2014 15:00	5.826	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	24/10/2014 13:00	3.996	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	24/10/2014 14:00	4.646	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	24/10/2014 15:00	5.602	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	31/10/2014 13:00	4.211	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	31/10/2014 14:00	4.652	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	31/10/2014 15:00	5.493	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/11/2014 13:00	4.069	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/11/2014 14:00	4.820	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	07/11/2014 15:00	5.636	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/11/2014 13:00	4.030	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/11/2014 14:00	4.562	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	14/11/2014 15:00	5.429	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/11/2014 13:00	4.081	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/11/2014 14:00	4.640	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	21/11/2014 15:00	5.535	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/11/2014 13:00	3.846	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/11/2014 14:00	4.415	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	28/11/2014 15:00	4.779	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	05/12/2014 13:00	4.147	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	05/12/2014 14:00	4.894	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	05/12/2014 15:00	5.623	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	12/12/2014 13:00	4.194	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	12/12/2014 14:00	4.628	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	12/12/2014 15:00	5.293	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	19/12/2014 13:00	4.552	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	19/12/2014 14:00	5.096	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	19/12/2014 15:00	5.267	15	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	26/12/2014 13:00	3.631	13	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	26/12/2014 14:00	3.991	14	5
A-2	SEC PK005+550C T A-2	CRE	3	26/12/2014 15:00	4.656	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014 13:00	4.215	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014 14:00	4.609	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014 15:00	5.672	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014 13:00	4.164	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014 14:00	4.837	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014 15:00	6.156	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014 13:00	4.281	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014 14:00	4.763	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014 15:00	6.444	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014 13:00	4.621	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014 14:00	5.199	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014 15:00	6.501	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014 13:00	4.383	13	5

A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	14:00	5.014	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	15:00	6.429	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	13:00	4.400	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	14:00	5.068	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	15:00	6.604	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	13:00	4.525	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	14:00	5.033	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	15:00	6.623	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	13:00	4.491	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	14:00	5.180	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	15:00	6.766	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	13:00	4.612	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	14:00	4.951	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	15:00	6.553	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	13:00	4.459	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	14:00	5.029	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	15:00	6.535	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	13:00	4.536	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	14:00	5.146	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	15:00	6.831	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	13:00	4.272	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	14:00	5.171	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	15:00	6.627	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	13:00	4.492	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	14:00	5.121	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	15:00	6.682	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	13:00	4.532	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	14:00	5.146	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	15:00	6.680	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	13:00	4.572	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	14:00	5.420	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	15:00	6.666	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	13:00	2.227	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	14:00	2.176	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	15:00	2.088	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	13:00	4.202	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	14:00	4.928	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	15:00	6.144	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	13:00	4.605	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	14:00	5.338	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	15:00	6.554	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	13:00	4.582	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	14:00	5.300	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	15:00	6.603	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	13:00	3.283	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	14:00	3.587	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	15:00	4.356	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	13:00	3.342	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	14:00	3.687	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	15:00	3.904	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	13:00	3.091	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	14:00	3.425	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	15:00	4.181	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	13:00	3.203	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	14:00	3.800	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	15:00	4.275	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	13:00	3.240	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	14:00	3.632	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	15:00	4.155	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	13:00	2.364	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	14:00	2.384	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	15:00	3.442	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	13:00	2.753	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	14:00	2.997	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	15:00	3.711	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	13:00	4.658	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	14:00	5.159	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	15:00	6.302	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	13:00	2.552	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	14:00	2.803	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	15:00	3.281	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	13:00	4.593	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	14:00	5.112	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	15:00	6.493	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	13:00	4.209	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	14:00	5.169	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	15:00	6.447	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	13:00	4.637	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	14:00	5.353	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	15:00	6.816	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	13:00	4.466	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	14:00	5.150	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	15:00	6.564	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	13:00	4.736	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	14:00	5.278	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	15:00	6.484	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	13:00	4.501	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	14:00	5.447	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	15:00	6.668	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	13:00	2.873	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	14:00	3.473	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	15:00	4.388	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	13:00	4.508	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	14:00	5.251	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	15:00	6.647	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	13:00	4.394	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	14:00	5.141	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	15:00	5.539	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	13:00	4.640	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	14:00	5.522	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	15:00	6.413	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	13:00	4.670	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	14:00	5.293	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	15:00	6.178	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	13:00	5.000	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	14:00	5.640	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	15:00	6.382	15	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	13:00	4.122	13	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	14:00	4.480	14	5
A-2	SEC PK007+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	15:00	5.352	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	13:00	2.954	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	14:00	3.036	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	15:00	3.408	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	13:00	2.883	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	14:00	2.990	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	15:00	4.120	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	13:00	2.783	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	14:00	3.087	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	15:00	4.159	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	13:00	2.775	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	14:00	3.078	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	15:00	4.140	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	13:00	2.933	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	14:00	3.136	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	15:00	4.043	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	13:00	2.877	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	14:00	3.017	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	15:00	4.273	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	13:00	2.820	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	14:00	3.128	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	15:00	4.195	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	13:00	2.852	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	14:00	3.130	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	15:00	4.330	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	13:00	2.949	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	14:00	3.087	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	15:00	4.238	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	13:00	2.887	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	14:00	3.142	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	15:00	4.218	15	5

A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	13:00	2.973	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	14:00	3.091	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	15:00	4.159	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	13:00	2.944	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	14:00	3.180	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	15:00	4.343	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	13:00	2.829	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	14:00	3.011	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	15:00	4.295	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	13:00	2.854	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	14:00	3.256	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	15:00	4.349	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	13:00	3.096	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	14:00	3.294	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	15:00	4.101	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	13:00	1.829	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	14:00	1.818	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	15:00	1.691	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	13:00	3.084	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	14:00	3.221	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	15:00	4.188	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	13:00	1.951	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	14:00	1.959	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	15:00	1.898	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	13:00	3.021	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	14:00	3.352	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	15:00	4.026	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	13:00	2.731	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	14:00	2.906	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	15:00	3.675	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	13:00	3.097	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	14:00	3.323	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	15:00	3.776	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	13:00	2.959	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	14:00	3.313	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	15:00	4.313	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	13:00	3.001	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	14:00	3.274	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	15:00	4.228	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	13:00	3.217	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	14:00	3.399	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	15:00	4.102	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	13:00	2.862	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	14:00	2.895	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	15:00	3.497	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	13:00	3.007	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	14:00	3.249	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	15:00	4.112	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	13:00	3.077	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	14:00	3.262	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	15:00	4.066	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	13:00	2.834	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	14:00	2.972	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	15:00	3.894	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	13:00	2.737	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	14:00	2.884	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	15:00	3.854	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	13:00	2.614	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	14:00	2.803	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	15:00	3.593	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	13:00	2.217	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	14:00	2.367	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	15:00	2.990	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	13:00	1.686	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	14:00	1.605	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	15:00	1.545	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	13:00	2.188	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	14:00	2.237	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	15:00	2.451	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	13:00	2.532	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	14:00	2.647	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	15:00	3.383	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	13:00	2.758	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	14:00	3.043	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	15:00	3.825	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	13:00	3.002	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	14:00	3.268	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	15:00	4.169	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	13:00	2.981	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	14:00	3.258	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	15:00	4.215	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	13:00	3.075	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	14:00	3.375	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	15:00	4.189	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	13:00	2.903	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	14:00	3.466	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	15:00	4.157	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	13:00	3.347	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	14:00	3.794	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	15:00	4.154	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	13:00	2.981	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	14:00	3.297	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	15:00	4.203	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	13:00	2.943	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	14:00	3.273	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	15:00	4.325	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	13:00	3.070	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	14:00	3.356	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	15:00	4.078	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	13:00	3.046	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	14:00	3.257	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	15:00	4.158	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	13:00	3.073	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	14:00	3.200	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	15:00	4.004	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	13:00	3.057	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	14:00	3.261	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	15:00	4.391	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	13:00	2.920	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	14:00	3.161	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	15:00	3.735	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	13:00	3.073	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	14:00	3.439	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	15:00	4.208	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	13:00	3.209	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	14:00	3.504	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	15:00	4.198	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	13:00	3.507	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	14:00	3.780	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	15:00	3.858	15	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	13:00	2.582	13	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	14:00	3.328	14	5
A-2	SEC PK008+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	15:00	3.331	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	03/01/2014	13:00	3.965	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	03/01/2014	14:00	4.334	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	03/01/2014	15:00	5.278	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	10/01/2014	13:00	4.190	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	10/01/2014	14:00	4.441	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	10/01/2014	15:00	5.825	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	17/01/2014	13:00	4.010	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	17/01/2014	14:00	4.545	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	17/01/2014	15:00	6.136	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	24/01/2014	13:00	4.021	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	24/01/2014	14:00	4.665	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	24/01/2014	15:00	6.123	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	31/01/2014	13:00	4.129	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	31/01/2014	14:00	4.690	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	31/01/2014	15:00	6.117	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/02/2014	13:00	3.961	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/02/2014	14:00	4.632	14	5

A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/02/2014	15:00	6.225	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/02/2014	13:00	4.086	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/02/2014	14:00	4.551	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/02/2014	15:00	6.215	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/02/2014	13:00	3.939	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/02/2014	14:00	4.705	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/02/2014	15:00	6.155	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/02/2014	13:00	4.125	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/02/2014	14:00	4.704	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/02/2014	15:00	5.943	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/03/2014	13:00	4.115	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/03/2014	14:00	4.775	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/03/2014	15:00	6.240	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/03/2014	13:00	4.138	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/03/2014	14:00	4.924	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/03/2014	15:00	6.290	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/03/2014	13:00	3.993	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/03/2014	14:00	4.935	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/03/2014	15:00	6.315	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/03/2014	13:00	4.206	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/03/2014	14:00	4.963	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/03/2014	15:00	6.368	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	04/04/2014	13:00	4.141	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	04/04/2014	14:00	4.842	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	04/04/2014	15:00	6.503	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	11/04/2014	13:00	4.356	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	11/04/2014	14:00	5.238	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	11/04/2014	15:00	6.363	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	18/04/2014	13:00	2.249	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	18/04/2014	14:00	2.183	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	18/04/2014	15:00	2.021	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	25/04/2014	13:00	4.407	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	25/04/2014	14:00	4.855	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	25/04/2014	15:00	6.275	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	02/05/2014	13:00	2.728	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	02/05/2014	14:00	2.660	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	02/05/2014	15:00	2.496	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	09/05/2014	13:00	4.160	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	09/05/2014	14:00	4.876	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	09/05/2014	15:00	6.103	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	16/05/2014	13:00	3.914	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	16/05/2014	14:00	4.564	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	16/05/2014	15:00	5.762	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	23/05/2014	13:00	4.137	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	23/05/2014	14:00	5.079	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	23/05/2014	15:00	5.998	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	30/05/2014	13:00	4.174	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	30/05/2014	14:00	5.030	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	30/05/2014	15:00	6.261	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	06/06/2014	13:00	4.239	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	06/06/2014	14:00	4.896	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	06/06/2014	15:00	6.310	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	13/06/2014	13:00	4.229	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	13/06/2014	14:00	5.047	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	13/06/2014	15:00	5.356	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	20/06/2014	13:00	3.860	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	20/06/2014	14:00	4.492	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	20/06/2014	15:00	5.743	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	27/06/2014	13:00	4.274	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	27/06/2014	14:00	5.106	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	27/06/2014	15:00	5.852	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	04/07/2014	13:00	4.172	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	04/07/2014	14:00	4.925	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	04/07/2014	15:00	6.129	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	11/07/2014	13:00	3.965	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	11/07/2014	14:00	4.758	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	11/07/2014	15:00	6.299	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	18/07/2014	13:00	3.959	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	18/07/2014	14:00	4.729	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	18/07/2014	15:00	6.186	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	25/07/2014	13:00	3.945	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	25/07/2014	14:00	4.562	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	25/07/2014	15:00	6.139	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	01/08/2014	13:00	4.078	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	01/08/2014	14:00	4.435	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	01/08/2014	15:00	5.753	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	12/09/2014	13:00	3.999	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	12/09/2014	14:00	4.785	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	12/09/2014	15:00	5.772	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	19/09/2014	13:00	4.115	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	19/09/2014	14:00	4.900	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	19/09/2014	15:00	6.284	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	26/09/2014	13:00	4.393	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	26/09/2014	14:00	5.089	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	26/09/2014	15:00	6.200	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	03/10/2014	13:00	4.335	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	03/10/2014	14:00	4.943	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	03/10/2014	15:00	6.003	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	10/10/2014	13:00	3.964	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	10/10/2014	14:00	4.861	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	10/10/2014	15:00	6.216	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	17/10/2014	13:00	4.189	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	17/10/2014	14:00	4.950	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	17/10/2014	15:00	6.335	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	24/10/2014	13:00	4.205	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	24/10/2014	14:00	4.923	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	24/10/2014	15:00	6.350	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	31/10/2014	13:00	4.323	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	31/10/2014	14:00	5.023	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	31/10/2014	15:00	6.195	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/11/2014	13:00	4.321	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/11/2014	14:00	5.121	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	07/11/2014	15:00	6.346	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/11/2014	13:00	4.121	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/11/2014	14:00	4.885	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	14/11/2014	15:00	6.106	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/11/2014	13:00	4.115	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/11/2014	14:00	4.908	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	21/11/2014	15:00	6.356	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/11/2014	13:00	4.149	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/11/2014	14:00	4.779	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	28/11/2014	15:00	4.952	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	05/12/2014	13:00	4.372	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	05/12/2014	14:00	5.238	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	05/12/2014	15:00	5.338	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	12/12/2014	13:00	4.304	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	12/12/2014	14:00	5.012	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	12/12/2014	15:00	5.569	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	19/12/2014	13:00	4.748	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	19/12/2014	14:00	5.229	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	19/12/2014	15:00	5.810	15	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	26/12/2014	13:00	3.940	13	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	26/12/2014	14:00	4.138	14	5
A-2	SEC PK009+580C T A-2	CRE	3	26/12/2014	15:00	5.050	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	13:00	2.479	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	14:00	2.790	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	15:00	3.379	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	13:00	2.678	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	14:00	2.802	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	15:00	3.597	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	13:00	2.447	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	14:00	2.740	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	15:00	3.777	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	13:00	2.505	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	14:00	2.842	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	15:00	3.804	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	13:00	2.595	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	14:00	2.867	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	15:00	3.756	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	13:00	2.556	13	5

A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	14:00	2.898	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	15:00	3.908	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	13:00	2.554	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	14:00	2.864	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	15:00	3.905	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	13:00	2.492	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	14:00	2.926	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	15:00	3.885	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	13:00	2.629	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	14:00	2.903	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	15:00	3.741	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	13:00	2.581	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	14:00	2.905	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	15:00	3.946	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	13:00	2.592	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	14:00	3.027	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	15:00	3.970	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	13:00	2.433	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	14:00	3.012	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	15:00	3.842	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	13:00	2.579	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	14:00	2.990	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	15:00	3.881	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	13:00	2.639	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	14:00	2.940	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	15:00	3.990	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	13:00	2.708	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	14:00	3.139	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	15:00	3.960	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	13:00	1.484	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	14:00	1.371	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	15:00	1.123	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	13:00	2.784	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	14:00	2.990	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	15:00	3.868	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	13:00	1.944	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	14:00	1.718	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	15:00	1.489	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	13:00	2.581	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	14:00	2.980	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	15:00	3.770	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	13:00	2.436	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	14:00	2.899	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	15:00	3.582	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	13:00	2.563	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	14:00	3.055	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	15:00	3.867	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	13:00	2.627	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	14:00	2.957	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	15:00	3.942	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	13:00	2.664	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	14:00	3.109	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	15:00	3.252	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	13:00	2.468	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	14:00	2.802	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	15:00	3.570	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	13:00	2.498	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	14:00	3.033	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	15:00	3.567	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	13:00	2.595	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	14:00	2.925	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	15:00	3.781	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	11/07/2014	13:00	2.447	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	11/07/2014	14:00	2.876	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	11/07/2014	15:00	3.843	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	13:00	2.425	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	14:00	2.917	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	15:00	3.937	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	13:00	2.450	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	14:00	2.752	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	15:00	3.817	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	13:00	2.504	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	14:00	2.715	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	15:00	3.624	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	13:00	2.092	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	14:00	2.352	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	15:00	3.172	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	13:00	1.430	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	14:00	1.290	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	15:00	1.128	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	13:00	1.827	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	14:00	2.014	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	15:00	2.963	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	13:00	2.116	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	14:00	2.457	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	15:00	3.422	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	13:00	2.422	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	14:00	2.764	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	15:00	3.807	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	13:00	2.449	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	14:00	2.844	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	15:00	3.595	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	13:00	2.519	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	14:00	2.982	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	15:00	3.900	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	13:00	2.674	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	14:00	3.066	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	15:00	3.801	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	13:00	2.661	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	14:00	2.968	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	15:00	3.815	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	13:00	2.421	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	14:00	2.942	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	15:00	3.803	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	13:00	2.573	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	14:00	2.916	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	15:00	3.856	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	13:00	2.466	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	14:00	2.894	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	15:00	3.859	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	13:00	2.786	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	14:00	3.083	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	15:00	3.943	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	13:00	2.667	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	14:00	2.945	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	15:00	3.905	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	13:00	2.493	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	14:00	2.937	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	14/11/2014	15:00	3.782	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	13:00	2.576	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	14:00	2.918	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	15:00	3.902	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	13:00	2.652	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	14:00	2.935	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	15:00	3.139	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	13:00	2.759	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	14:00	3.178	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	15:00	3.516	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	13:00	2.620	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	14:00	3.012	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	15:00	3.610	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	13:00	2.974	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	14:00	3.097	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	15:00	3.537	15	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	13:00	2.582	13	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	14:00	2.655	14	5
A-2	SEC PK010+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	15:00	3.260	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	03/01/2014	13:00	3.215	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	03/01/2014	14:00	3.356	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	03/01/2014	15:00	4.039	15	5

A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	10/01/2014	13:00	3.012	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	10/01/2014	14:00	3.337	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	10/01/2014	15:00	4.369	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	17/01/2014	13:00	2.885	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	17/01/2014	14:00	3.352	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	17/01/2014	15:00	4.561	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	24/01/2014	13:00	2.939	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	24/01/2014	14:00	3.460	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	24/01/2014	15:00	4.072	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	31/01/2014	13:00	3.063	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	31/01/2014	14:00	3.511	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	31/01/2014	15:00	4.560	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/02/2014	13:00	2.969	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/02/2014	14:00	3.532	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/02/2014	15:00	4.619	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/02/2014	13:00	3.000	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/02/2014	14:00	3.437	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/02/2014	15:00	4.625	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/02/2014	13:00	3.244	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/02/2014	14:00	3.569	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/02/2014	15:00	4.599	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/03/2014	13:00	3.044	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/03/2014	14:00	3.492	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/03/2014	15:00	4.670	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	14/03/2014	13:00	3.019	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	14/03/2014	14:00	3.613	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	14/03/2014	15:00	4.623	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/03/2014	13:00	2.977	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/03/2014	14:00	3.554	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/03/2014	15:00	4.734	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/03/2014	13:00	3.011	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/03/2014	14:00	3.671	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/03/2014	15:00	4.733	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	04/04/2014	13:00	3.134	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	04/04/2014	14:00	3.574	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	04/04/2014	15:00	4.820	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	18/04/2014	13:00	2.467	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	18/04/2014	14:00	2.079	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	18/04/2014	15:00	1.551	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	25/04/2014	13:00	3.202	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	25/04/2014	14:00	3.638	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	25/04/2014	15:00	4.587	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	02/05/2014	13:00	2.991	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	02/05/2014	14:00	2.444	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	02/05/2014	15:00	1.994	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	09/05/2014	13:00	3.118	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	09/05/2014	14:00	3.577	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	09/05/2014	15:00	4.489	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	16/05/2014	13:00	2.959	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	16/05/2014	14:00	3.355	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	16/05/2014	15:00	4.379	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	23/05/2014	13:00	2.890	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	23/05/2014	14:00	3.538	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	23/05/2014	15:00	4.460	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	30/05/2014	13:00	3.072	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	30/05/2014	14:00	3.602	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	30/05/2014	15:00	4.702	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	06/06/2014	13:00	3.116	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	06/06/2014	14:00	3.520	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	06/06/2014	15:00	4.721	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	13/06/2014	13:00	3.110	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	13/06/2014	14:00	3.573	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	13/06/2014	15:00	4.088	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	20/06/2014	13:00	3.100	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	20/06/2014	14:00	3.295	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	20/06/2014	15:00	4.298	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	27/06/2014	13:00	3.375	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	27/06/2014	14:00	3.948	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	27/06/2014	15:00	4.449	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	04/07/2014	13:00	2.987	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	04/07/2014	14:00	3.604	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	04/07/2014	15:00	4.486	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	11/07/2014	13:00	3.061	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	11/07/2014	14:00	3.521	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	11/07/2014	15:00	4.561	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	18/07/2014	13:00	2.915	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	18/07/2014	14:00	3.590	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	18/07/2014	15:00	4.687	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	25/07/2014	13:00	3.003	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	25/07/2014	14:00	3.413	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	25/07/2014	15:00	4.534	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	01/08/2014	13:00	3.194	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	01/08/2014	14:00	3.481	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	01/08/2014	15:00	4.473	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	08/08/2014	13:00	2.692	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	08/08/2014	14:00	3.127	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	08/08/2014	15:00	4.084	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	15/08/2014	13:00	2.224	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	15/08/2014	14:00	1.993	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	15/08/2014	15:00	1.564	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	22/08/2014	13:00	2.486	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	22/08/2014	14:00	2.708	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	22/08/2014	15:00	3.972	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	29/08/2014	13:00	2.843	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	29/08/2014	14:00	3.167	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	29/08/2014	15:00	4.291	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	05/09/2014	13:00	3.011	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	05/09/2014	14:00	3.392	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	05/09/2014	15:00	4.600	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	12/09/2014	13:00	2.998	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	12/09/2014	14:00	3.527	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	12/09/2014	15:00	4.414	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	19/09/2014	13:00	3.106	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	19/09/2014	14:00	3.505	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	19/09/2014	15:00	4.703	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	26/09/2014	13:00	3.205	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	26/09/2014	14:00	3.599	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	26/09/2014	15:00	4.676	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	03/10/2014	13:00	3.027	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	03/10/2014	14:00	3.547	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	03/10/2014	15:00	4.555	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	10/10/2014	13:00	2.901	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	10/10/2014	14:00	3.582	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	10/10/2014	15:00	4.613	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	17/10/2014	13:00	3.072	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	17/10/2014	14:00	3.541	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	17/10/2014	15:00	4.422	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	24/10/2014	13:00	2.932	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	24/10/2014	14:00	3.666	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	24/10/2014	15:00	4.516	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	31/10/2014	13:00	3.468	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	31/10/2014	14:00	3.838	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	31/10/2014	15:00	4.519	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/11/2014	13:00	3.145	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/11/2014	14:00	3.629	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	07/11/2014	15:00	4.782	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	14/11/2014	13:00	2.896	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	14/11/2014	14:00	3.526	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	14/11/2014	15:00	4.461	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/11/2014	13:00	3.153	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/11/2014	14:00	3.621	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	21/11/2014	15:00	4.704	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/11/2014	13:00	3.042	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/11/2014	14:00	3.479	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	28/11/2014	15:00	3.708	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	05/12/2014	13:00	3.274	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	05/12/2014	14:00	3.891	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	05/12/2014	15:00	4.156	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	12/12/2014	13:00	3.161	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	12/12/2014	14:00	3.597	14	5

A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	12/12/2014	15:00	4.417	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	19/12/2014	13:00	3.595	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	19/12/2014	14:00	3.770	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	19/12/2014	15:00	4.302	15	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	26/12/2014	13:00	3.239	13	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	26/12/2014	14:00	3.305	14	5
A-2	SEC PK013+000C T A-2	CRE	3	26/12/2014	15:00	3.978	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	13:00	2.319	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	14:00	2.527	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	03/01/2014	15:00	3.256	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	13:00	2.546	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	14:00	2.615	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	10/01/2014	15:00	3.527	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	13:00	1.968	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	14:00	2.437	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	17/01/2014	15:00	3.702	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	13:00	1.956	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	14:00	2.468	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	24/01/2014	15:00	3.432	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	13:00	2.071	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	14:00	2.517	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	31/01/2014	15:00	3.776	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	13:00	1.865	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	14:00	2.519	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/02/2014	15:00	3.747	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	13:00	2.103	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	14:00	2.570	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	14/02/2014	15:00	3.844	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	13:00	1.984	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	14:00	2.495	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/02/2014	15:00	3.845	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	13:00	2.221	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	14:00	2.545	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/02/2014	15:00	3.738	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	13:00	2.145	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	14:00	2.493	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/03/2014	15:00	3.788	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	13:00	2.060	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	14:00	2.562	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	14/03/2014	15:00	3.791	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	13:00	1.985	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	14:00	2.587	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/03/2014	15:00	3.807	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	13:00	2.033	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	14:00	2.608	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/03/2014	15:00	3.790	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	13:00	2.180	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	14:00	2.565	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	04/04/2014	15:00	3.922	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	13:00	2.331	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	14:00	2.692	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	11/04/2014	15:00	3.820	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	13:00	1.434	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	14:00	1.249	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	18/04/2014	15:00	961	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	13:00	2.259	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	14:00	2.634	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	25/04/2014	15:00	3.722	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	13:00	1.912	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	14:00	1.560	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	02/05/2014	15:00	1.349	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	13:00	2.160	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	14:00	2.537	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	09/05/2014	15:00	3.628	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	13:00	2.079	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	14:00	2.405	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	16/05/2014	15:00	3.424	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	13:00	2.105	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	14:00	2.610	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	23/05/2014	15:00	3.623	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	13:00	2.126	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	14:00	2.590	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	30/05/2014	15:00	3.805	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	13:00	2.169	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	14:00	2.581	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	06/06/2014	15:00	3.853	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	13:00	2.177	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	14:00	2.630	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	13/06/2014	15:00	3.350	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	13:00	2.225	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	14:00	2.323	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	20/06/2014	15:00	3.343	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	13:00	2.420	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	14:00	2.867	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	27/06/2014	15:00	3.564	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	13:00	2.042	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	14:00	2.692	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	04/07/2014	15:00	3.654	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	11/07/2014	13:00	2.115	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	11/07/2014	14:00	2.552	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	11/07/2014	15:00	3.554	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	13:00	2.006	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	14:00	2.554	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	18/07/2014	15:00	3.772	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	13:00	2.087	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	14:00	2.502	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	25/07/2014	15:00	3.607	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	13:00	2.225	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	14:00	2.488	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	01/08/2014	15:00	3.536	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	13:00	1.849	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	14:00	2.192	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	08/08/2014	15:00	3.158	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	13:00	1.374	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	14:00	1.251	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	15/08/2014	15:00	1.039	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	13:00	1.701	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	14:00	1.924	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	22/08/2014	15:00	3.026	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	13:00	2.075	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	14:00	2.351	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	29/08/2014	15:00	3.337	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	13:00	2.093	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	14:00	2.469	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	05/09/2014	15:00	3.678	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	13:00	2.120	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	14:00	2.527	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	12/09/2014	15:00	3.476	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	13:00	2.190	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	14:00	2.558	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	19/09/2014	15:00	3.801	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	13:00	2.248	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	14:00	2.611	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	26/09/2014	15:00	3.768	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	13:00	2.114	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	14:00	2.581	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	03/10/2014	15:00	3.655	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	13:00	2.110	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	14:00	2.674	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	10/10/2014	15:00	3.728	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	13:00	2.176	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	14:00	2.639	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	17/10/2014	15:00	3.568	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	13:00	2.037	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	14:00	2.661	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	24/10/2014	15:00	3.652	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	13:00	2.413	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	14:00	2.780	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	31/10/2014	15:00	3.632	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	13:00	2.208	13	5

A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	14:00	2.641	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	07/11/2014	15:00	3.766	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	13:00	3.627	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	14:00	4.318	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	21/11/2014	15:00	5.780	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	13:00	3.664	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	14:00	4.085	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	28/11/2014	15:00	4.945	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	13:00	3.926	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	14:00	4.684	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	05/12/2014	15:00	5.383	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	13:00	3.775	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	14:00	4.305	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	12/12/2014	15:00	5.423	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	13:00	4.241	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	14:00	4.561	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	19/12/2014	15:00	5.426	15	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	13:00	3.818	13	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	14:00	3.949	14	5
A-2	SEC PK015+500C T A-2	CRE	3	26/12/2014	15:00	4.925	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	03/01/2014	13:00	3.725	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	03/01/2014	14:00	4.063	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	03/01/2014	15:00	5.037	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	10/01/2014	13:00	3.394	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	10/01/2014	14:00	4.042	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	10/01/2014	15:00	5.393	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	17/01/2014	13:00	3.428	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	17/01/2014	14:00	4.078	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	17/01/2014	15:00	5.429	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	24/01/2014	13:00	3.408	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	24/01/2014	14:00	4.157	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	24/01/2014	15:00	5.276	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	31/01/2014	13:00	3.619	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	31/01/2014	14:00	4.273	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	31/01/2014	15:00	5.535	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/02/2014	13:00	3.415	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/02/2014	14:00	4.179	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/02/2014	15:00	5.662	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/02/2014	13:00	3.576	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/02/2014	14:00	4.198	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/02/2014	15:00	5.657	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/02/2014	13:00	3.472	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/02/2014	14:00	4.239	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/02/2014	15:00	5.757	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/02/2014	13:00	3.814	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/02/2014	14:00	4.254	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/02/2014	15:00	5.612	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/03/2014	13:00	3.653	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/03/2014	14:00	4.171	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/03/2014	15:00	5.688	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/03/2014	13:00	3.604	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/03/2014	14:00	4.324	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/03/2014	15:00	5.821	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/03/2014	13:00	3.450	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/03/2014	14:00	4.347	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/03/2014	15:00	5.692	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/03/2014	13:00	3.546	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/03/2014	14:00	4.346	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/03/2014	15:00	5.907	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	04/04/2014	13:00	3.607	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	04/04/2014	14:00	4.219	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	04/04/2014	15:00	5.808	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	11/04/2014	13:00	3.868	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	11/04/2014	14:00	4.594	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	11/04/2014	15:00	5.738	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	18/04/2014	13:00	2.847	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	18/04/2014	14:00	2.500	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	18/04/2014	15:00	1.990	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	25/04/2014	13:00	3.723	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	25/04/2014	14:00	4.387	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	25/04/2014	15:00	5.584	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	02/05/2014	13:00	3.460	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	02/05/2014	14:00	3.016	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	02/05/2014	15:00	2.602	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	09/05/2014	13:00	3.626	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	09/05/2014	14:00	4.329	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	09/05/2014	15:00	5.547	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	16/05/2014	13:00	3.546	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	16/05/2014	14:00	4.176	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	16/05/2014	15:00	5.454	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	23/05/2014	13:00	3.507	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	23/05/2014	14:00	4.270	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	23/05/2014	15:00	5.590	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	30/05/2014	13:00	3.678	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	30/05/2014	14:00	4.315	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	30/05/2014	15:00	5.782	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	06/06/2014	13:00	3.878	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	06/06/2014	14:00	4.308	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	06/06/2014	15:00	5.777	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	13/06/2014	13:00	3.714	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	13/06/2014	14:00	4.385	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	13/06/2014	15:00	5.309	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	20/06/2014	13:00	3.787	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	20/06/2014	14:00	4.069	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	20/06/2014	15:00	5.279	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	27/06/2014	13:00	3.780	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	27/06/2014	14:00	4.561	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	27/06/2014	15:00	5.444	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	04/07/2014	13:00	3.576	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	04/07/2014	14:00	4.529	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	04/07/2014	15:00	5.373	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	11/07/2014	13:00	3.618	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	11/07/2014	14:00	4.148	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	11/07/2014	15:00	5.404	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	25/07/2014	13:00	3.569	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	25/07/2014	14:00	4.125	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	25/07/2014	15:00	5.610	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	01/08/2014	13:00	3.811	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	01/08/2014	14:00	4.290	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	01/08/2014	15:00	5.574	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	08/08/2014	13:00	3.141	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	08/08/2014	14:00	3.794	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	08/08/2014	15:00	5.144	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	15/08/2014	13:00	2.601	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	15/08/2014	14:00	2.406	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	15/08/2014	15:00	2.051	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	22/08/2014	13:00	2.988	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	22/08/2014	14:00	3.316	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	22/08/2014	15:00	5.040	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	29/08/2014	13:00	3.411	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	29/08/2014	14:00	3.858	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	29/08/2014	15:00	5.257	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	05/09/2014	13:00	3.563	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	05/09/2014	14:00	4.240	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	05/09/2014	15:00	5.620	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	12/09/2014	13:00	3.715	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	12/09/2014	14:00	4.278	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	12/09/2014	15:00	5.399	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	19/09/2014	13:00	3.774	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	19/09/2014	14:00	4.334	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	19/09/2014	15:00	5.791	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	26/09/2014	13:00	3.836	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	26/09/2014	14:00	4.462	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	26/09/2014	15:00	5.742	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	03/10/2014	13:00	3.641	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	03/10/2014	14:00	4.343	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	03/10/2014	15:00	5.571	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	10/10/2014	13:00	3.460	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	10/10/2014	14:00	4.307	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	10/10/2014	15:00	5.605	15	5

A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	17/10/2014	13:00	3.602	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	17/10/2014	14:00	4.330	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	17/10/2014	15:00	5.623	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	24/10/2014	13:00	3.532	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	24/10/2014	14:00	4.395	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	24/10/2014	15:00	5.457	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	31/10/2014	13:00	4.090	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	31/10/2014	14:00	4.579	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	31/10/2014	15:00	5.592	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/11/2014	13:00	3.782	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/11/2014	14:00	4.497	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	07/11/2014	15:00	5.625	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/11/2014	13:00	3.548	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/11/2014	14:00	4.316	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	14/11/2014	15:00	5.506	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/11/2014	13:00	3.622	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/11/2014	14:00	4.372	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	21/11/2014	15:00	5.685	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/11/2014	13:00	3.686	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/11/2014	14:00	4.153	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	28/11/2014	15:00	4.820	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	05/12/2014	13:00	3.973	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	05/12/2014	14:00	4.621	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	05/12/2014	15:00	5.234	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	12/12/2014	13:00	3.799	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	12/12/2014	14:00	4.438	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	12/12/2014	15:00	5.306	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	19/12/2014	13:00	4.256	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	19/12/2014	14:00	4.627	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	19/12/2014	15:00	5.298	15	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	26/12/2014	13:00	3.957	13	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	26/12/2014	14:00	4.159	14	5
A-2	SEC PK016+680C T A-2	CRE	3	26/12/2014	15:00	5.080	15	5

Aforos:

Período: 01/01/2014 01 | 01/01/2015 00
Período de integración: Hora

A-2
P.K. 5+500 a M-50 DECRECIENTE
LABORABLES
07:00, 08:00 HORAS
AÑO 2014

Carretera	Aforos	Sentido	Nº Carriles	Fecha	Intensidad en periodo de agreg (Veh/periodo)	Hora	Día
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/01/2014 07:00	748	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/01/2014 08:00	932	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/01/2014 07:00	1.487	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/01/2014 08:00	2.994	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/01/2014 07:00	1.481	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/01/2014 08:00	3.039	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/01/2014 07:00	701	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/01/2014 08:00	791	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/01/2014 07:00	1.774	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/01/2014 08:00	3.789	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/01/2014 07:00	1.897	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/01/2014 08:00	4.357	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/01/2014 07:00	1.857	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/01/2014 08:00	4.177	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/01/2014 07:00	1.716	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/01/2014 08:00	4.204	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/01/2014 07:00	1.923	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/01/2014 08:00	4.276	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/01/2014 07:00	1.907	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/01/2014 08:00	4.312	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/01/2014 07:00	1.861	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/01/2014 08:00	4.369	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/01/2014 07:00	1.772	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/01/2014 08:00	4.130	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/01/2014 07:00	1.861	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/01/2014 08:00	4.325	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/01/2014 07:00	1.961	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/01/2014 08:00	4.367	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/01/2014 07:00	1.921	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/01/2014 08:00	4.369	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/01/2014 07:00	1.938	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/01/2014 08:00	4.410	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/01/2014 07:00	1.916	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/01/2014 08:00	4.443	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/01/2014 07:00	1.847	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/01/2014 08:00	4.353	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/01/2014 07:00	1.993	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/01/2014 08:00	4.325	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/01/2014 07:00	1.905	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/01/2014 08:00	4.412	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/01/2014 07:00	1.894	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/01/2014 08:00	4.280	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/01/2014 07:00	1.939	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/01/2014 08:00	4.281	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	31/01/2014 07:00	1.873	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	31/01/2014 08:00	4.199	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/02/2014 07:00	2.067	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/02/2014 08:00	4.281	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/02/2014 07:00	1.929	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/02/2014 08:00	4.453	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/02/2014 07:00	1.763	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/02/2014 08:00	4.254	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/02/2014 07:00	1.826	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/02/2014 08:00	4.197	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/02/2014 07:00	1.832	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/02/2014 08:00	4.335	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/02/2014 07:00	1.874	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/02/2014 08:00	4.278	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/02/2014 07:00	1.843	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/02/2014 08:00	4.267	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/02/2014 07:00	1.877	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/02/2014 08:00	4.317	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/02/2014 07:00	1.806	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/02/2014 08:00	4.322	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/02/2014 07:00	1.761	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/02/2014 08:00	4.170	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/02/2014 07:00	1.947	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/02/2014 08:00	4.327	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/02/2014 07:00	1.890	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/02/2014 08:00	4.358	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/02/2014 07:00	1.966	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/02/2014 08:00	4.390	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/02/2014 07:00	1.857	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/02/2014 08:00	4.385	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/02/2014 07:00	1.823	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/02/2014 08:00	4.349	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/02/2014 07:00	1.863	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/02/2014 08:00	4.185	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/02/2014 07:00	1.888	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/02/2014 08:00	4.410	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/02/2014 07:00	1.945	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/02/2014 08:00	4.402	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/02/2014 07:00	1.862	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/02/2014 08:00	4.390	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/02/2014 07:00	1.763	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/02/2014 08:00	4.214	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/03/2014 07:00	1.919	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/03/2014 08:00	4.424	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/03/2014 07:00	1.805	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/03/2014 08:00	4.377	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/03/2014 07:00	1.950	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/03/2014 08:00	4.358	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/03/2014 07:00	1.988	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/03/2014 08:00	4.353	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/03/2014 07:00	1.952	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/03/2014 08:00	4.536	8	5

A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/03/2014 07:00	2.112	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/03/2014 08:00	4.389	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/03/2014 07:00	1.933	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/03/2014 08:00	4.526	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/03/2014 07:00	1.959	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/03/2014 08:00	4.553	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/03/2014 07:00	1.999	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/03/2014 08:00	4.508	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/03/2014 07:00	1.912	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/03/2014 08:00	4.552	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/03/2014 07:00	1.977	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/03/2014 08:00	4.443	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/03/2014 07:00	1.878	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/03/2014 08:00	4.441	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/03/2014 07:00	1.849	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/03/2014 08:00	4.290	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/03/2014 07:00	1.931	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/03/2014 08:00	4.477	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/03/2014 07:00	1.838	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/03/2014 08:00	4.524	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/03/2014 07:00	2.189	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/03/2014 08:00	4.488	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/03/2014 07:00	1.950	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/03/2014 08:00	4.513	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/03/2014 07:00	1.876	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/03/2014 08:00	4.508	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/03/2014 07:00	1.793	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/03/2014 08:00	4.324	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/03/2014 07:00	2.050	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/03/2014 08:00	4.547	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	31/03/2014 07:00	1.981	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	31/03/2014 08:00	4.033	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/04/2014 07:00	2.042	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/04/2014 08:00	4.268	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/04/2014 07:00	1.885	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/04/2014 08:00	4.306	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/04/2014 07:00	1.953	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/04/2014 08:00	4.400	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/04/2014 07:00	1.974	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/04/2014 08:00	4.543	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/04/2014 07:00	2.086	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/04/2014 08:00	4.443	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/04/2014 07:00	1.940	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/04/2014 08:00	4.471	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/04/2014 07:00	2.041	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/04/2014 08:00	4.396	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/04/2014 07:00	2.000	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/04/2014 08:00	4.397	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/04/2014 07:00	2.012	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/04/2014 08:00	4.372	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/04/2014 07:00	1.742	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/04/2014 08:00	3.828	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/04/2014 07:00	1.567	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/04/2014 08:00	3.725	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/04/2014 07:00	1.577	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/04/2014 08:00	3.534	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/04/2014 07:00	905	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/04/2014 08:00	1.145	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/04/2014 07:00	566	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/04/2014 08:00	735	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/04/2014 07:00	1.714	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/04/2014 08:00	3.955	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/04/2014 07:00	1.983	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/04/2014 08:00	4.478	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/04/2014 07:00	1.937	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/04/2014 08:00	4.440	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/04/2014 07:00	2.042	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/04/2014 08:00	4.420	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/04/2014 07:00	1.956	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/04/2014 08:00	4.479	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/04/2014 07:00	2.041	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/04/2014 08:00	4.419	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/04/2014 07:00	1.997	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/04/2014 08:00	4.431	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/04/2014 07:00	1.871	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/04/2014 08:00	4.500	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/05/2014 07:00	1.081	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/05/2014 08:00	1.409	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/05/2014 07:00	729	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/05/2014 08:00	1.045	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/05/2014 07:00	2.128	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/05/2014 08:00	4.251	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/05/2014 07:00	2.109	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/05/2014 08:00	4.486	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/05/2014 07:00	2.084	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/05/2014 08:00	4.465	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/05/2014 07:00	2.002	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/05/2014 08:00	4.448	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/05/2014 07:00	2.044	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/05/2014 08:00	4.528	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/05/2014 07:00	2.174	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/05/2014 08:00	4.476	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/05/2014 07:00	1.987	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/05/2014 08:00	4.435	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/05/2014 07:00	2.086	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/05/2014 08:00	4.531	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/05/2014 07:00	1.151	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/05/2014 08:00	1.441	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/05/2014 07:00	1.766	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/05/2014 08:00	3.977	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/05/2014 07:00	2.214	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/05/2014 08:00	4.533	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/05/2014 07:00	2.082	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/05/2014 08:00	4.528	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/05/2014 07:00	2.121	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/05/2014 08:00	4.410	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/05/2014 07:00	2.003	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/05/2014 08:00	4.451	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/05/2014 07:00	2.114	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/05/2014 08:00	4.581	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/05/2014 07:00	2.305	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/05/2014 08:00	4.436	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/05/2014 07:00	2.138	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/05/2014 08:00	4.551	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/05/2014 07:00	2.021	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/05/2014 08:00	4.359	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/05/2014 07:00	2.070	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/05/2014 08:00	4.555	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/05/2014 07:00	2.041	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/05/2014 08:00	4.586	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/06/2014 07:00	2.241	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/06/2014 08:00	4.461	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/06/2014 07:00	2.179	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/06/2014 08:00	4.496	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/06/2014 07:00	2.128	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/06/2014 08:00	4.468	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/06/2014 07:00	2.185	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/06/2014 08:00	4.375	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/06/2014 07:00	2.090	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/06/2014 08:00	4.634	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/06/2014 07:00	2.225	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/06/2014 08:00	4.515	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/06/2014 07:00	2.206	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/06/2014 08:00	4.492	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/09/2014 07:00	1.867	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/09/2014 08:00	4.229	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/09/2014 07:00	1.842	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/09/2014 08:00	3.914	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/09/2014 07:00	1.781	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/09/2014 08:00	4.399	8	5

A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/09/2014 07:00	1.956	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/09/2014 08:00	4.232	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/09/2014 07:00	1.895	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/09/2014 08:00	4.337	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/09/2014 07:00	1.860	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/09/2014 08:00	4.254	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/09/2014 07:00	1.872	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/09/2014 08:00	4.140	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/09/2014 07:00	1.890	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/09/2014 08:00	4.282	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/09/2014 07:00	1.983	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/09/2014 08:00	4.257	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/09/2014 07:00	1.971	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/09/2014 08:00	4.194	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/09/2014 07:00	1.955	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/09/2014 08:00	4.145	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/09/2014 07:00	2.007	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/09/2014 08:00	4.348	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/09/2014 07:00	1.999	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/09/2014 08:00	4.311	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/09/2014 07:00	2.187	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/09/2014 08:00	4.286	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/09/2014 07:00	1.952	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/09/2014 08:00	4.386	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/10/2014 07:00	2.045	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/10/2014 08:00	4.449	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/10/2014 07:00	1.976	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/10/2014 08:00	4.187	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/10/2014 07:00	1.940	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/10/2014 08:00	4.287	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/10/2014 07:00	2.071	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/10/2014 08:00	4.204	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/10/2014 07:00	2.047	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/10/2014 08:00	4.339	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/10/2014 07:00	1.969	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/10/2014 08:00	4.277	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/10/2014 07:00	1.941	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/10/2014 08:00	4.170	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/10/2014 07:00	1.666	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/10/2014 08:00	3.713	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/10/2014 07:00	1.917	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/10/2014 08:00	3.839	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/10/2014 07:00	1.791	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/10/2014 08:00	4.014	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/10/2014 07:00	2.093	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/10/2014 08:00	4.290	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/10/2014 07:00	1.934	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/10/2014 08:00	4.261	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/10/2014 07:00	1.981	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/10/2014 08:00	4.306	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/10/2014 07:00	2.084	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/10/2014 08:00	4.239	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/10/2014 07:00	1.977	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/10/2014 08:00	4.447	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/10/2014 07:00	2.007	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/10/2014 08:00	4.430	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/10/2014 07:00	2.080	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/10/2014 08:00	4.388	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/10/2014 07:00	2.034	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/10/2014 08:00	4.333	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/10/2014 07:00	2.185	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/10/2014 08:00	4.499	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/10/2014 07:00	2.065	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/10/2014 08:00	4.537	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/10/2014 07:00	2.032	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/10/2014 08:00	4.592	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/10/2014 07:00	2.121	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/10/2014 08:00	4.336	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	31/10/2014 07:00	1.965	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	31/10/2014 08:00	4.175	8	5

A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/11/2014 07:00	2.025	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/11/2014 08:00	4.238	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/11/2014 07:00	2.017	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/11/2014 08:00	4.175	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/11/2014 07:00	2.188	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/11/2014 08:00	4.370	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/11/2014 07:00	2.009	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	06/11/2014 08:00	4.365	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/11/2014 07:00	1.930	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	07/11/2014 08:00	4.254	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/11/2014 07:00	1.049	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/11/2014 08:00	1.302	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/11/2014 07:00	2.070	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/11/2014 08:00	3.978	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/11/2014 07:00	2.015	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/11/2014 08:00	4.221	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/11/2014 07:00	1.971	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	13/11/2014 08:00	4.299	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/11/2014 07:00	1.983	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	14/11/2014 08:00	4.295	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/11/2014 07:00	2.096	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/11/2014 08:00	4.154	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/11/2014 07:00	1.965	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/11/2014 08:00	4.166	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/11/2014 07:00	2.026	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/11/2014 08:00	4.330	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/11/2014 07:00	2.045	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	20/11/2014 08:00	4.338	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/11/2014 07:00	1.963	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	21/11/2014 08:00	4.269	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/11/2014 07:00	2.087	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/11/2014 08:00	4.261	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/11/2014 07:00	2.036	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/11/2014 08:00	4.326	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/11/2014 07:00	2.102	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/11/2014 08:00	4.176	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/11/2014 07:00	2.015	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	27/11/2014 08:00	4.396	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/11/2014 07:00	1.993	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	28/11/2014 08:00	3.975	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/12/2014 07:00	2.155	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	01/12/2014 08:00	4.317	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/12/2014 07:00	2.022	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	02/12/2014 08:00	4.405	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/12/2014 07:00	2.057	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	03/12/2014 08:00	4.377	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/12/2014 07:00	2.058	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	04/12/2014 08:00	4.329	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/12/2014 07:00	2.045	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	05/12/2014 08:00	4.402	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/12/2014 07:00	826	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	08/12/2014 08:00	1.015	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/12/2014 07:00	2.167	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	09/12/2014 08:00	4.295	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/12/2014 07:00	2.019	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	10/12/2014 08:00	4.343	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/12/2014 07:00	2.056	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	11/12/2014 08:00	4.194	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/12/2014 07:00	1.937	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	12/12/2014 08:00	4.376	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/12/2014 07:00	2.082	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	15/12/2014 08:00	4.214	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/12/2014 07:00	1.959	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	16/12/2014 08:00	3.827	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/12/2014 07:00	1.984	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	17/12/2014 08:00	4.457	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/12/2014 07:00	2.130	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	18/12/2014 08:00	4.158	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/12/2014 07:00	2.092	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	19/12/2014 08:00	4.299	8	5

A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/12/2014 07:00	1.987	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	22/12/2014 08:00	3.858	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/12/2014 07:00	1.831	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	23/12/2014 08:00	3.646	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/12/2014 07:00	1.310	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	24/12/2014 08:00	1.868	8	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/12/2014 07:00	488	7	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	25/12/2014 08:00	598	8	4
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/12/2014 07:00	1.474	7	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	26/12/2014 08:00	2.739	8	5
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/12/2014 07:00	1.647	7	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	29/12/2014 08:00	2.988	8	1
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/12/2014 07:00	1.649	7	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	30/12/2014 08:00	3.026	8	2
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	31/12/2014 07:00	1.188	7	3
A-2	SEC PK005+550D T A-2	DEC	3	31/12/2014 08:00	1.774	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/01/2014 07:00	724	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/01/2014 08:00	824	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/01/2014 07:00	1.383	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/01/2014 08:00	3.353	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/01/2014 07:00	1.313	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/01/2014 08:00	3.358	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/01/2014 07:00	664	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/01/2014 08:00	727	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/01/2014 07:00	1.677	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/01/2014 08:00	4.195	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/01/2014 07:00	1.626	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/01/2014 08:00	4.815	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/01/2014 07:00	1.662	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/01/2014 08:00	4.617	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/01/2014 07:00	1.517	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/01/2014 08:00	4.603	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/01/2014 07:00	1.752	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/01/2014 08:00	4.775	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/01/2014 07:00	1.731	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/01/2014 08:00	4.784	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/01/2014 07:00	1.677	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/01/2014 08:00	4.857	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/01/2014 07:00	1.640	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/01/2014 08:00	4.609	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/01/2014 07:00	1.659	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/01/2014 08:00	4.884	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/01/2014 07:00	1.844	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/01/2014 08:00	4.832	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/01/2014 07:00	1.754	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/01/2014 08:00	4.850	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/01/2014 07:00	1.769	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/01/2014 08:00	4.953	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/01/2014 07:00	1.745	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/01/2014 08:00	4.940	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/01/2014 07:00	1.814	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/01/2014 08:00	4.854	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/01/2014 07:00	1.724	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/01/2014 08:00	4.837	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/01/2014 07:00	1.742	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/01/2014 08:00	4.786	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/01/2014 07:00	1.782	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/01/2014 08:00	4.804	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/01/2014 07:00	1.652	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/01/2014 08:00	4.746	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/02/2014 07:00	1.862	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/02/2014 08:00	4.703	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/02/2014 07:00	1.788	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/02/2014 08:00	4.899	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/02/2014 07:00	1.755	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/02/2014 08:00	4.876	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/02/2014 07:00	1.790	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/02/2014 08:00	4.905	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/02/2014 07:00	1.858	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/02/2014 08:00	5.038	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/02/2014 07:00	1.986	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/02/2014 08:00	4.975	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/02/2014 07:00	1.919	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/02/2014 08:00	4.978	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/02/2014 07:00	1.884	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/02/2014 08:00	4.992	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/02/2014 07:00	1.924	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/02/2014 08:00	5.084	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/02/2014 07:00	1.800	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/02/2014 08:00	4.873	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/02/2014 07:00	2.007	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/02/2014 08:00	5.012	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/02/2014 07:00	1.939	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/02/2014 08:00	5.132	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/02/2014 07:00	1.906	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/02/2014 08:00	5.017	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/02/2014 07:00	1.908	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/02/2014 08:00	5.066	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/02/2014 07:00	1.840	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/02/2014 08:00	5.089	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/02/2014 07:00	1.964	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/02/2014 08:00	4.910	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/02/2014 07:00	1.965	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/02/2014 08:00	5.073	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/02/2014 07:00	1.974	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/02/2014 08:00	5.116	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/02/2014 07:00	1.911	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/02/2014 08:00	5.114	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/02/2014 07:00	1.884	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/02/2014 08:00	4.932	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/03/2014 07:00	2.059	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/03/2014 08:00	5.136	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/03/2014 07:00	1.884	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/03/2014 08:00	5.109	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/03/2014 07:00	1.992	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/03/2014 08:00	5.110	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/03/2014 07:00	2.014	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/03/2014 08:00	5.037	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/03/2014 07:00	1.994	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/03/2014 08:00	5.245	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/03/2014 07:00	2.165	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/03/2014 08:00	5.084	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/03/2014 07:00	2.029	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/03/2014 08:00	5.265	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/03/2014 07:00	2.014	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/03/2014 08:00	5.232	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/03/2014 07:00	1.921	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/03/2014 08:00	5.117	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/03/2014 07:00	1.910	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/03/2014 08:00	5.190	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/03/2014 07:00	2.007	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/03/2014 08:00	5.080	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/03/2014 07:00	1.954	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/03/2014 08:00	5.105	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/03/2014 07:00	1.880	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/03/2014 08:00	4.921	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/03/2014 07:00	1.973	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/03/2014 08:00	5.168	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/03/2014 07:00	1.875	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/03/2014 08:00	5.247	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/03/2014 07:00	2.129	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/03/2014 08:00	5.222	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/03/2014 07:00	2.004	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/03/2014 08:00	5.217	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/03/2014 07:00	1.908	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/03/2014 08:00	5.218	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/03/2014 07:00	1.956	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/03/2014 08:00	5.161	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/03/2014 07:00	1.989	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/03/2014 08:00	5.311	8	5

A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/03/2014 07:00	2.077	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/03/2014 08:00	4.658	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/04/2014 07:00	1.987	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/04/2014 08:00	4.970	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/04/2014 07:00	1.865	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/04/2014 08:00	5.001	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/04/2014 07:00	1.858	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/04/2014 08:00	4.995	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/04/2014 07:00	1.863	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/04/2014 08:00	5.098	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/04/2014 07:00	2.086	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/04/2014 08:00	4.966	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/04/2014 07:00	1.887	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/04/2014 08:00	5.067	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/04/2014 07:00	1.880	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/04/2014 08:00	4.979	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/04/2014 07:00	1.943	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/04/2014 08:00	4.950	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/04/2014 07:00	1.934	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/04/2014 08:00	4.950	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/04/2014 07:00	1.669	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/04/2014 08:00	4.291	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/04/2014 07:00	1.525	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/04/2014 08:00	3.832	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/04/2014 07:00	1.497	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/04/2014 08:00	3.949	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/04/2014 07:00	860	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/04/2014 08:00	1.079	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/04/2014 07:00	583	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/04/2014 08:00	695	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/04/2014 07:00	1.903	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/04/2014 08:00	5.012	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/04/2014 07:00	1.864	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/04/2014 08:00	5.036	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/04/2014 07:00	1.877	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/04/2014 08:00	5.015	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/04/2014 07:00	1.821	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/04/2014 08:00	5.075	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/04/2014 07:00	2.024	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/04/2014 08:00	5.000	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/04/2014 07:00	1.907	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/04/2014 08:00	4.962	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/05/2014 07:00	245	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/05/2014 08:00	671	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/05/2014 07:00	2.016	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/05/2014 08:00	5.045	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/05/2014 07:00	1.954	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/05/2014 08:00	5.050	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/05/2014 07:00	1.984	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/05/2014 08:00	5.170	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/05/2014 07:00	2.185	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/05/2014 08:00	5.109	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/05/2014 07:00	1.997	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/05/2014 08:00	4.981	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/05/2014 07:00	2.028	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/05/2014 08:00	5.114	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/05/2014 07:00	1.010	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/05/2014 08:00	1.433	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/05/2014 07:00	1.653	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/05/2014 08:00	4.520	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/05/2014 07:00	2.047	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/05/2014 08:00	5.116	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/05/2014 07:00	2.074	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/05/2014 08:00	4.920	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/05/2014 07:00	1.971	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/05/2014 08:00	5.048	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/05/2014 07:00	2.021	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/05/2014 08:00	5.179	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/05/2014 07:00	2.203	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/05/2014 08:00	5.095	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/05/2014 07:00	2.084	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/05/2014 08:00	5.177	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/05/2014 07:00	1.989	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/05/2014 08:00	4.936	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/05/2014 07:00	2.014	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/05/2014 08:00	5.131	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/05/2014 07:00	2.001	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/05/2014 08:00	5.158	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/06/2014 07:00	2.040	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/06/2014 08:00	5.104	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/06/2014 07:00	2.031	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/06/2014 08:00	5.110	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/06/2014 07:00	2.072	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/06/2014 08:00	4.944	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/06/2014 07:00	2.007	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/06/2014 08:00	5.217	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/06/2014 07:00	2.135	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/06/2014 08:00	5.078	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/06/2014 07:00	2.129	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/06/2014 08:00	5.128	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/06/2014 07:00	1.957	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/06/2014 08:00	5.162	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/06/2014 07:00	2.124	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/06/2014 08:00	4.964	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/06/2014 07:00	2.044	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/06/2014 08:00	4.548	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/06/2014 08:00	5.653	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/06/2014 07:00	1.875	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/06/2014 07:00	1.432	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/06/2014 08:00	3.838	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/06/2014 07:00	2.165	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/06/2014 08:00	5.010	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/07/2014 07:00	2.079	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/07/2014 08:00	5.111	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/07/2014 07:00	2.062	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/07/2014 08:00	5.068	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/07/2014 07:00	1.459	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/07/2014 08:00	3.744	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/07/2014 07:00	1.429	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/07/2014 08:00	3.655	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/07/2014 07:00	2.123	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/07/2014 08:00	5.094	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/07/2014 07:00	2.061	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/07/2014 08:00	5.035	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/07/2014 07:00	2.032	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/07/2014 08:00	4.957	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/07/2014 07:00	2.025	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/07/2014 08:00	4.952	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/07/2014 07:00	1.999	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/07/2014 08:00	4.919	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/07/2014 07:00	2.041	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/07/2014 08:00	4.770	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/07/2014 07:00	1.926	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/07/2014 08:00	4.845	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/07/2014 07:00	1.907	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/07/2014 08:00	4.757	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/07/2014 07:00	1.929	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/07/2014 08:00	4.883	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/07/2014 07:00	1.909	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/07/2014 08:00	4.931	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/07/2014 07:00	2.009	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/07/2014 08:00	4.804	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/07/2014 07:00	1.913	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/07/2014 08:00	4.817	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/07/2014 07:00	1.946	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/07/2014 08:00	4.804	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/07/2014 07:00	1.934	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/07/2014 08:00	4.855	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/07/2014 07:00	1.841	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/07/2014 08:00	4.848	8	5

A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/07/2014 07:00	1.944	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/07/2014 08:00	4.675	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/07/2014 07:00	1.833	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/07/2014 08:00	4.748	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/07/2014 07:00	1.848	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/07/2014 08:00	4.615	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/07/2014 07:00	1.791	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/07/2014 08:00	3.758	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/08/2014 07:00	1.848	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/08/2014 08:00	4.630	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/08/2014 07:00	1.695	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/08/2014 08:00	4.156	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/08/2014 07:00	1.614	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/08/2014 08:00	4.128	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/08/2014 07:00	1.498	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/08/2014 08:00	4.095	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/08/2014 07:00	1.550	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/08/2014 08:00	4.050	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/08/2014 07:00	1.543	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/08/2014 08:00	3.977	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/08/2014 07:00	1.477	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/08/2014 08:00	3.781	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/08/2014 07:00	1.449	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/08/2014 08:00	3.796	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/08/2014 07:00	1.422	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/08/2014 08:00	3.561	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/08/2014 07:00	1.474	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/08/2014 08:00	3.600	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/08/2014 07:00	828	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/08/2014 08:00	1.075	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/08/2014 07:00	1.484	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/08/2014 08:00	3.662	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/08/2014 07:00	1.461	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/08/2014 08:00	3.687	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/08/2014 07:00	1.455	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/08/2014 08:00	3.698	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/08/2014 07:00	1.386	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/08/2014 08:00	3.731	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/08/2014 07:00	1.439	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/08/2014 08:00	3.635	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/08/2014 07:00	1.561	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/08/2014 08:00	4.096	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/08/2014 07:00	1.604	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/08/2014 08:00	4.193	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/08/2014 07:00	1.589	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/08/2014 08:00	4.199	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/08/2014 07:00	1.585	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/08/2014 08:00	4.271	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/08/2014 07:00	1.597	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/08/2014 08:00	4.333	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/09/2014 07:00	2.037	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/09/2014 08:00	4.765	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/09/2014 07:00	1.972	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/09/2014 08:00	4.751	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/09/2014 07:00	1.890	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/09/2014 08:00	4.823	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/09/2014 07:00	1.944	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/09/2014 08:00	4.832	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/09/2014 07:00	1.949	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/09/2014 08:00	4.889	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/09/2014 07:00	2.089	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/09/2014 08:00	4.932	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/09/2014 07:00	2.014	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/09/2014 08:00	4.872	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/09/2014 07:00	2.124	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/09/2014 08:00	5.068	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/09/2014 07:00	2.038	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/09/2014 08:00	4.903	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/09/2014 07:00	1.999	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/09/2014 08:00	5.211	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/09/2014 07:00	2.204	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/09/2014 08:00	5.117	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/09/2014 07:00	2.224	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/09/2014 08:00	5.175	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/09/2014 07:00	2.079	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/09/2014 08:00	5.213	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/09/2014 07:00	2.109	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/09/2014 08:00	5.021	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/09/2014 07:00	2.086	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/09/2014 08:00	5.206	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/09/2014 07:00	2.201	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/09/2014 08:00	5.162	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/09/2014 07:00	2.217	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/09/2014 08:00	5.051	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/09/2014 07:00	2.164	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/09/2014 08:00	5.005	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/09/2014 07:00	2.180	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/09/2014 08:00	5.186	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/09/2014 07:00	2.209	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/09/2014 08:00	5.257	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/09/2014 07:00	2.360	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/09/2014 08:00	5.170	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/09/2014 07:00	2.289	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/09/2014 08:00	5.259	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/10/2014 07:00	2.294	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/10/2014 08:00	5.307	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/10/2014 07:00	2.239	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/10/2014 08:00	5.126	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/10/2014 07:00	2.268	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/10/2014 08:00	5.147	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/10/2014 07:00	2.435	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/10/2014 08:00	5.084	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/10/2014 07:00	2.334	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/10/2014 08:00	5.219	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/10/2014 07:00	592	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/10/2014 08:00	2.183	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/10/2014 07:00	657	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/10/2014 08:00	2.094	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/10/2014 07:00	661	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/10/2014 08:00	1.859	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/10/2014 07:00	716	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/10/2014 08:00	2.081	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/10/2014 07:00	624	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/10/2014 08:00	1.907	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/10/2014 07:00	628	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/10/2014 08:00	2.180	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/10/2014 07:00	636	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/10/2014 08:00	2.165	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/10/2014 07:00	700	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/10/2014 08:00	2.048	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/10/2014 07:00	769	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/10/2014 08:00	2.225	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/10/2014 07:00	640	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/10/2014 08:00	2.085	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/10/2014 07:00	633	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/10/2014 08:00	2.148	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/10/2014 07:00	2.155	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/10/2014 08:00	5.117	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/10/2014 07:00	2.079	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/10/2014 08:00	5.055	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/10/2014 07:00	2.334	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/10/2014 08:00	5.262	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/10/2014 07:00	2.161	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/10/2014 08:00	5.269	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/10/2014 07:00	2.190	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/10/2014 08:00	5.284	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/10/2014 07:00	2.206	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/10/2014 08:00	5.120	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/10/2014 07:00	2.111	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/10/2014 08:00	4.884	8	5

A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/11/2014 07:00	2.255	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/11/2014 08:00	4.930	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/11/2014 07:00	2.138	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/11/2014 08:00	4.840	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/11/2014 07:00	2.262	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/11/2014 08:00	5.163	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/11/2014 07:00	2.185	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	06/11/2014 08:00	5.158	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/11/2014 07:00	2.115	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	07/11/2014 08:00	5.067	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/11/2014 07:00	992	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/11/2014 08:00	1.246	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/11/2014 07:00	2.207	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/11/2014 08:00	4.724	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/11/2014 07:00	2.119	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/11/2014 08:00	5.020	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/11/2014 07:00	2.160	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	13/11/2014 08:00	5.068	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/11/2014 07:00	2.049	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	14/11/2014 08:00	5.056	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/11/2014 07:00	2.246	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/11/2014 08:00	4.837	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/11/2014 07:00	2.138	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/11/2014 08:00	5.007	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/11/2014 07:00	2.184	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/11/2014 08:00	5.135	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/11/2014 07:00	2.176	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	20/11/2014 08:00	5.063	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/11/2014 07:00	2.122	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	21/11/2014 08:00	5.011	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/11/2014 07:00	2.289	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/11/2014 08:00	5.015	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/11/2014 07:00	2.164	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/11/2014 08:00	5.058	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/11/2014 07:00	2.372	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/11/2014 08:00	4.953	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/11/2014 07:00	2.306	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	27/11/2014 08:00	5.181	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/11/2014 07:00	2.221	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	28/11/2014 08:00	4.626	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/12/2014 07:00	2.390	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	01/12/2014 08:00	5.027	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/12/2014 07:00	2.257	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	02/12/2014 08:00	5.200	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/12/2014 07:00	2.273	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	03/12/2014 08:00	5.085	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/12/2014 07:00	2.251	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	04/12/2014 08:00	5.043	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/12/2014 07:00	2.307	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	05/12/2014 08:00	5.152	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/12/2014 07:00	833	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	08/12/2014 08:00	995	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/12/2014 07:00	2.405	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	09/12/2014 08:00	5.051	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/12/2014 07:00	2.224	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	10/12/2014 08:00	5.081	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/12/2014 07:00	2.306	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	11/12/2014 08:00	4.953	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/12/2014 07:00	2.217	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	12/12/2014 08:00	5.057	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/12/2014 07:00	2.307	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	15/12/2014 08:00	5.006	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/12/2014 07:00	2.304	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	16/12/2014 08:00	4.479	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/12/2014 07:00	2.235	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	17/12/2014 08:00	5.247	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/12/2014 07:00	2.352	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	18/12/2014 08:00	4.791	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/12/2014 07:00	2.279	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	19/12/2014 08:00	5.043	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/12/2014 07:00	2.189	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	22/12/2014 08:00	4.440	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/12/2014 07:00	2.030	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	23/12/2014 08:00	4.155	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/12/2014 07:00	1.356	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	24/12/2014 08:00	2.045	8	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/12/2014 07:00	512	7	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	25/12/2014 08:00	565	8	4
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/12/2014 07:00	1.664	7	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	26/12/2014 08:00	3.073	8	5
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/12/2014 07:00	1.866	7	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	29/12/2014 08:00	3.465	8	1
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/12/2014 07:00	1.774	7	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	30/12/2014 08:00	3.427	8	2
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/12/2014 07:00	1.277	7	3
A-2	SEC PK006+600D T A-2	DEC	3	31/12/2014 08:00	1.983	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/01/2014 07:00	666	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/01/2014 08:00	779	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/01/2014 07:00	1.467	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/01/2014 08:00	3.064	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/01/2014 07:00	1.363	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/01/2014 08:00	3.129	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/01/2014 07:00	624	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/01/2014 08:00	701	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/01/2014 07:00	1.709	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/01/2014 08:00	3.831	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/01/2014 07:00	1.613	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/01/2014 08:00	4.353	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/01/2014 07:00	1.676	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/01/2014 08:00	4.152	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/01/2014 07:00	1.541	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/01/2014 08:00	4.163	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/01/2014 07:00	1.777	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/01/2014 08:00	4.330	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/01/2014 07:00	1.713	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/01/2014 08:00	4.311	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/01/2014 07:00	1.717	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/01/2014 08:00	4.444	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/01/2014 07:00	1.662	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/01/2014 08:00	4.227	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/01/2014 07:00	1.672	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/01/2014 08:00	4.417	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/01/2014 07:00	1.895	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/01/2014 08:00	4.272	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/01/2014 07:00	1.738	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/01/2014 08:00	4.349	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/01/2014 07:00	1.804	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/01/2014 08:00	4.445	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/01/2014 07:00	1.695	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/01/2014 08:00	4.440	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/01/2014 07:00	1.978	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/01/2014 08:00	4.470	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/01/2014 07:00	1.818	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/01/2014 08:00	4.450	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/01/2014 07:00	1.855	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/01/2014 08:00	4.348	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/01/2014 07:00	1.881	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/01/2014 08:00	4.383	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	31/01/2014 07:00	1.836	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	31/01/2014 08:00	4.311	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/02/2014 07:00	2.008	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/02/2014 08:00	4.294	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/02/2014 07:00	1.948	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/02/2014 08:00	4.496	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/02/2014 07:00	1.843	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/02/2014 08:00	4.449	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/02/2014 07:00	1.911	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/02/2014 08:00	4.438	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/02/2014 07:00	1.915	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/02/2014 08:00	4.606	8	5

A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/02/2014 07:00	2.009	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/02/2014 08:00	4.426	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/02/2014 07:00	1.951	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/02/2014 08:00	4.406	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/02/2014 07:00	1.871	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/02/2014 08:00	4.503	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/02/2014 07:00	1.901	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/02/2014 08:00	4.509	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/02/2014 07:00	1.803	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/02/2014 08:00	4.291	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/02/2014 07:00	2.015	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/02/2014 08:00	4.436	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/02/2014 07:00	1.944	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/02/2014 08:00	4.508	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/02/2014 07:00	1.865	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/02/2014 08:00	4.473	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/02/2014 07:00	1.900	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/02/2014 08:00	4.523	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/02/2014 07:00	1.837	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/02/2014 08:00	4.618	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/02/2014 07:00	1.942	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/02/2014 08:00	4.279	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/02/2014 07:00	1.972	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/02/2014 08:00	4.605	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/02/2014 07:00	1.333	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/02/2014 08:00	2.484	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/02/2014 07:00	1.777	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/02/2014 08:00	4.449	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/02/2014 07:00	1.798	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/02/2014 08:00	4.302	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/03/2014 07:00	2.016	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/03/2014 08:00	4.559	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/03/2014 07:00	1.835	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/03/2014 08:00	4.454	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/03/2014 07:00	1.906	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/03/2014 08:00	4.476	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/03/2014 07:00	1.925	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/03/2014 08:00	4.422	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/03/2014 07:00	1.924	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/03/2014 08:00	4.598	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/03/2014 07:00	2.046	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/03/2014 08:00	4.419	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/03/2014 07:00	1.943	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/03/2014 08:00	4.545	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/03/2014 07:00	1.833	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/03/2014 08:00	4.610	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/03/2014 07:00	1.822	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/03/2014 08:00	4.410	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/03/2014 07:00	1.824	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/03/2014 08:00	4.471	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/03/2014 07:00	1.897	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/03/2014 08:00	4.402	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/03/2014 07:00	1.906	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/03/2014 08:00	4.329	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/03/2014 07:00	1.884	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/03/2014 08:00	4.278	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/03/2014 07:00	1.865	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/03/2014 08:00	4.515	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/03/2014 07:00	1.827	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/03/2014 08:00	4.499	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/03/2014 07:00	2.047	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/03/2014 08:00	4.520	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/03/2014 07:00	1.960	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/03/2014 08:00	4.553	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/03/2014 07:00	1.791	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/03/2014 08:00	4.555	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/03/2014 07:00	1.902	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/03/2014 08:00	4.397	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/03/2014 07:00	1.865	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/03/2014 08:00	4.650	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	31/03/2014 07:00	1.995	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	31/03/2014 08:00	4.037	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/04/2014 07:00	1.919	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/04/2014 08:00	4.325	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/04/2014 07:00	1.688	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/04/2014 08:00	4.355	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/04/2014 07:00	418	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/04/2014 08:00	782	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/04/2014 07:00	1.748	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/04/2014 08:00	4.512	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/04/2014 07:00	2.009	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/04/2014 08:00	4.260	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/04/2014 07:00	1.808	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/04/2014 08:00	4.388	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/04/2014 07:00	1.746	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/04/2014 08:00	4.355	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/04/2014 07:00	1.805	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/04/2014 08:00	4.423	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/04/2014 07:00	1.795	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/04/2014 08:00	4.339	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/04/2014 07:00	1.591	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/04/2014 08:00	3.792	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/04/2014 07:00	1.525	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/04/2014 08:00	3.424	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/04/2014 07:00	1.439	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/04/2014 08:00	3.444	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/04/2014 07:00	846	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/04/2014 08:00	1.079	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/04/2014 07:00	503	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/04/2014 08:00	674	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/05/2014 07:00	1.388	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/05/2014 08:00	2.474	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/05/2014 07:00	1.357	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/05/2014 08:00	2.562	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/05/2014 07:00	1.008	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/05/2014 08:00	1.440	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/05/2014 07:00	1.718	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/05/2014 08:00	4.085	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/05/2014 07:00	2.142	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/05/2014 08:00	4.504	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/05/2014 07:00	2.013	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/05/2014 08:00	4.558	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/05/2014 07:00	2.005	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/05/2014 08:00	4.312	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/05/2014 07:00	1.935	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/05/2014 08:00	4.430	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/05/2014 07:00	1.995	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/05/2014 08:00	4.576	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/05/2014 07:00	2.127	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/05/2014 08:00	4.442	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/05/2014 07:00	2.054	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/05/2014 08:00	4.597	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/05/2014 07:00	1.978	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/05/2014 08:00	4.388	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/05/2014 07:00	1.920	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/05/2014 08:00	4.474	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/05/2014 07:00	1.954	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/05/2014 08:00	4.510	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/06/2014 07:00	2.198	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/06/2014 08:00	4.480	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/06/2014 07:00	2.005	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/06/2014 08:00	4.439	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/06/2014 07:00	2.016	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/06/2014 08:00	4.504	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/06/2014 07:00	2.059	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/06/2014 08:00	4.358	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/06/2014 07:00	1.966	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/06/2014 08:00	4.541	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/06/2014 07:00	2.101	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/06/2014 08:00	4.501	8	1

A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/06/2014 07:00	2.029	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/06/2014 08:00	4.450	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/06/2014 07:00	1.984	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/06/2014 08:00	4.539	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/06/2014 07:00	2.090	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/06/2014 08:00	4.325	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/06/2014 07:00	2.018	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/06/2014 08:00	4.192	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/06/2014 07:00	2.153	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/06/2014 08:00	4.484	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/06/2014 07:00	2.057	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/06/2014 08:00	4.463	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/06/2014 07:00	2.047	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/06/2014 08:00	4.450	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/06/2014 07:00	1.078	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/06/2014 08:00	1.480	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/06/2014 07:00	1.944	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/06/2014 08:00	4.300	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/06/2014 07:00	1.923	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/06/2014 08:00	4.061	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/06/2014 07:00	2.025	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/06/2014 08:00	4.457	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/06/2014 07:00	1.876	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/06/2014 08:00	4.024	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/06/2014 07:00	1.978	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/06/2014 08:00	4.541	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/06/2014 07:00	2.014	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/06/2014 08:00	4.341	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/07/2014 07:00	1.975	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/07/2014 08:00	4.575	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/07/2014 07:00	1.976	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/07/2014 08:00	4.422	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/07/2014 07:00	1.931	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/07/2014 08:00	4.404	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/07/2014 07:00	1.948	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/07/2014 08:00	4.219	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/07/2014 07:00	2.065	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/07/2014 08:00	4.405	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/07/2014 07:00	2.055	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/07/2014 08:00	4.458	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/07/2014 07:00	1.975	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/07/2014 08:00	4.384	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/07/2014 07:00	1.296	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/07/2014 08:00	2.468	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/08/2014 08:00	2.042	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/08/2014 07:00	999	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/08/2014 08:00	2.154	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/08/2014 07:00	963	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/08/2014 08:00	2.169	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/08/2014 07:00	983	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/08/2014 08:00	2.115	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/08/2014 07:00	1.034	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/08/2014 08:00	2.338	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/08/2014 07:00	1.060	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/08/2014 08:00	2.221	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/08/2014 07:00	1.037	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/08/2014 08:00	2.393	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/08/2014 07:00	1.109	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/08/2014 08:00	2.351	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/08/2014 07:00	1.034	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/08/2014 08:00	2.396	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/09/2014 07:00	1.302	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/09/2014 08:00	2.514	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/09/2014 07:00	1.362	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/09/2014 08:00	2.544	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/09/2014 07:00	1.338	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/09/2014 08:00	2.507	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/09/2014 07:00	1.292	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/09/2014 08:00	2.481	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/09/2014 07:00	1.303	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/09/2014 08:00	2.502	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/09/2014 07:00	1.297	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/09/2014 08:00	2.577	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/09/2014 07:00	1.388	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/09/2014 08:00	2.548	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/09/2014 07:00	1.354	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/09/2014 08:00	2.548	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/09/2014 07:00	1.304	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/09/2014 08:00	2.475	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/09/2014 07:00	1.325	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/09/2014 08:00	2.596	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/09/2014 07:00	1.364	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/09/2014 08:00	2.566	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/09/2014 07:00	1.422	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/09/2014 08:00	2.554	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/09/2014 07:00	2.019	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/09/2014 08:00	4.440	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/10/2014 07:00	1.946	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/10/2014 08:00	4.478	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/10/2014 07:00	1.731	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/10/2014 08:00	3.682	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/10/2014 07:00	1.923	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/10/2014 08:00	4.385	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/10/2014 07:00	2.049	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/10/2014 08:00	4.288	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/10/2014 07:00	1.981	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/10/2014 08:00	4.435	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/10/2014 07:00	1.949	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/10/2014 08:00	4.398	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/10/2014 07:00	1.958	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/10/2014 08:00	4.265	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/10/2014 07:00	1.739	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/10/2014 08:00	3.787	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/10/2014 07:00	1.929	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/10/2014 08:00	3.755	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/10/2014 07:00	1.721	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/10/2014 08:00	3.994	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/10/2014 07:00	2.036	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/10/2014 08:00	4.313	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/10/2014 07:00	1.998	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/10/2014 08:00	4.401	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/10/2014 07:00	1.907	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/10/2014 08:00	4.339	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/10/2014 07:00	2.140	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/10/2014 08:00	4.372	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/10/2014 07:00	1.930	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/10/2014 08:00	4.413	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/10/2014 07:00	964	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/10/2014 08:00	2.730	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/10/2014 07:00	967	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/10/2014 08:00	2.735	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/10/2014 07:00	995	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/10/2014 08:00	2.683	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/10/2014 07:00	1.135	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/10/2014 08:00	2.886	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/10/2014 07:00	1.049	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/10/2014 08:00	2.807	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/10/2014 07:00	1.077	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/10/2014 08:00	2.908	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/10/2014 07:00	1.059	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/10/2014 08:00	2.764	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	31/10/2014 07:00	1.037	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	31/10/2014 08:00	2.620	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/11/2014 07:00	1.136	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/11/2014 08:00	2.684	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/11/2014 07:00	1.051	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/11/2014 08:00	2.697	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/11/2014 07:00	1.078	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/11/2014 08:00	2.785	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/11/2014 07:00	977	7	4

A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	06/11/2014 08:00	3.140	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/11/2014 07:00	2.111	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	07/11/2014 08:00	4.451	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/11/2014 07:00	1.056	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/11/2014 08:00	1.282	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/11/2014 07:00	2.090	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/11/2014 08:00	4.117	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/11/2014 07:00	2.058	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/11/2014 08:00	4.403	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/11/2014 07:00	2.112	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	13/11/2014 08:00	4.448	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/11/2014 07:00	2.005	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	14/11/2014 08:00	4.448	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/11/2014 07:00	2.159	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/11/2014 08:00	4.286	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/11/2014 07:00	2.049	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/11/2014 08:00	4.398	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/11/2014 07:00	2.150	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/11/2014 08:00	4.482	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/11/2014 07:00	2.131	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	20/11/2014 08:00	4.477	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/11/2014 07:00	2.072	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	21/11/2014 08:00	4.356	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/11/2014 07:00	2.239	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/11/2014 08:00	4.431	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/11/2014 07:00	2.091	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/11/2014 08:00	4.475	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/11/2014 07:00	2.172	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/11/2014 08:00	4.341	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/11/2014 07:00	2.083	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	27/11/2014 08:00	4.563	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/11/2014 07:00	2.053	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	28/11/2014 08:00	4.052	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/12/2014 07:00	2.227	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	01/12/2014 08:00	4.448	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/12/2014 07:00	2.087	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	02/12/2014 08:00	4.567	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/12/2014 07:00	2.158	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	03/12/2014 08:00	4.480	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/12/2014 07:00	2.119	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	04/12/2014 08:00	4.464	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/12/2014 07:00	2.115	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	05/12/2014 08:00	4.539	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/12/2014 07:00	757	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	08/12/2014 08:00	922	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/12/2014 07:00	2.264	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	09/12/2014 08:00	4.397	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/12/2014 07:00	2.074	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	10/12/2014 08:00	4.508	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/12/2014 07:00	2.169	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	11/12/2014 08:00	4.330	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/12/2014 07:00	2.045	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	12/12/2014 08:00	4.454	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/12/2014 07:00	2.137	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	15/12/2014 08:00	4.400	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/12/2014 07:00	2.134	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	16/12/2014 08:00	3.853	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/12/2014 07:00	2.047	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	17/12/2014 08:00	4.594	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/12/2014 07:00	2.199	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	18/12/2014 08:00	4.195	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/12/2014 07:00	2.163	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	19/12/2014 08:00	4.393	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/12/2014 07:00	2.043	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	22/12/2014 08:00	3.925	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/12/2014 07:00	1.879	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	23/12/2014 08:00	3.738	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/12/2014 07:00	1.256	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	24/12/2014 08:00	1.874	8	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/12/2014 07:00	439	7	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	25/12/2014 08:00	547	8	4
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/12/2014 07:00	1.550	7	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	26/12/2014 08:00	2.738	8	5
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/12/2014 07:00	1.724	7	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	29/12/2014 08:00	3.131	8	1
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/12/2014 07:00	1.701	7	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	30/12/2014 08:00	3.088	8	2
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	31/12/2014 07:00	1.205	7	3
A-2	SEC PK007+500D T A-2	DEC	3	31/12/2014 08:00	1.821	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/01/2014 07:00	895	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/01/2014 08:00	909	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/01/2014 07:00	1.536	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/01/2014 08:00	2.652	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/01/2014 07:00	1.565	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/01/2014 08:00	2.566	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/01/2014 07:00	833	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/01/2014 08:00	960	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/01/2014 07:00	1.978	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/01/2014 08:00	3.469	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/01/2014 07:00	1.958	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/01/2014 08:00	3.699	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/01/2014 07:00	1.942	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/01/2014 08:00	3.721	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/01/2014 07:00	1.717	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/01/2014 08:00	3.622	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/01/2014 07:00	2.140	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/01/2014 08:00	3.897	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/01/2014 07:00	1.946	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/01/2014 08:00	3.734	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/01/2014 07:00	1.979	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/01/2014 08:00	3.752	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/01/2014 07:00	1.989	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/01/2014 08:00	3.577	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/01/2014 07:00	1.865	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/01/2014 08:00	3.753	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/01/2014 07:00	2.168	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/01/2014 08:00	3.935	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/01/2014 07:00	2.021	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/01/2014 08:00	3.765	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/01/2014 07:00	1.957	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/01/2014 08:00	3.837	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/01/2014 07:00	1.919	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/01/2014 08:00	3.776	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/01/2014 07:00	1.968	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/01/2014 08:00	3.861	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/01/2014 07:00	2.128	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/01/2014 08:00	3.972	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/01/2014 07:00	1.948	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/01/2014 08:00	3.810	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/01/2014 07:00	1.959	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/01/2014 08:00	3.672	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/01/2014 07:00	2.024	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/01/2014 08:00	3.804	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/01/2014 07:00	1.992	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/01/2014 08:00	3.651	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/02/2014 07:00	2.127	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/02/2014 08:00	4.082	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/02/2014 07:00	2.075	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/02/2014 08:00	3.876	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/02/2014 07:00	1.959	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/02/2014 08:00	3.805	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/02/2014 07:00	1.985	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/02/2014 08:00	3.859	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/02/2014 07:00	1.828	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/02/2014 08:00	3.833	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/02/2014 07:00	2.210	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/02/2014 08:00	3.889	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/02/2014 07:00	2.080	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/02/2014 08:00	3.997	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/02/2014 07:00	1.980	7	3

A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/02/2014 08:00	4.048	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/02/2014 07:00	1.934	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/02/2014 08:00	3.884	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/02/2014 07:00	1.930	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/02/2014 08:00	3.712	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/02/2014 07:00	2.127	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/02/2014 08:00	4.037	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/02/2014 07:00	2.059	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/02/2014 08:00	3.844	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/02/2014 07:00	2.050	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/02/2014 08:00	3.850	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/02/2014 07:00	1.982	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/02/2014 08:00	3.903	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/02/2014 07:00	1.906	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/02/2014 08:00	3.937	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/02/2014 07:00	2.150	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/02/2014 08:00	3.861	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/02/2014 07:00	2.090	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/02/2014 08:00	3.965	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/02/2014 07:00	2.092	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/02/2014 08:00	3.959	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/02/2014 07:00	2.055	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/02/2014 08:00	3.943	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/02/2014 07:00	1.902	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/02/2014 08:00	3.905	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/03/2014 07:00	2.173	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/03/2014 08:00	4.163	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/03/2014 07:00	2.069	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/03/2014 08:00	4.027	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/03/2014 07:00	2.036	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/03/2014 08:00	4.017	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/03/2014 07:00	2.127	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/03/2014 08:00	3.926	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/03/2014 07:00	1.875	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/03/2014 08:00	3.896	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/03/2014 07:00	2.215	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/03/2014 08:00	3.089	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/03/2014 07:00	2.139	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/03/2014 08:00	3.947	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/03/2014 07:00	2.136	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/03/2014 08:00	4.122	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/03/2014 07:00	2.154	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/03/2014 08:00	4.048	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/03/2014 07:00	2.035	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/03/2014 08:00	3.995	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/03/2014 07:00	2.172	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/03/2014 08:00	4.217	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/03/2014 07:00	2.197	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/03/2014 08:00	4.141	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/03/2014 07:00	2.069	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/03/2014 08:00	3.959	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/03/2014 07:00	2.070	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/03/2014 08:00	4.075	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/03/2014 07:00	1.990	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/03/2014 08:00	4.129	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/03/2014 07:00	2.410	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/03/2014 08:00	4.117	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/03/2014 07:00	1.946	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/03/2014 08:00	3.818	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/03/2014 07:00	2.105	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/03/2014 08:00	4.008	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/03/2014 07:00	2.182	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/03/2014 08:00	3.943	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/04/2014 07:00	1.975	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/04/2014 08:00	4.062	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/04/2014 07:00	1.909	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/04/2014 08:00	4.071	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/04/2014 07:00	1.954	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/04/2014 08:00	3.936	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/04/2014 07:00	2.089	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/04/2014 08:00	4.020	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/04/2014 07:00	2.230	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/04/2014 08:00	4.203	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/04/2014 07:00	2.187	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/04/2014 08:00	4.077	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/04/2014 07:00	2.065	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/04/2014 08:00	4.044	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/04/2014 07:00	2.110	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/04/2014 08:00	4.010	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/04/2014 07:00	2.064	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/04/2014 08:00	3.935	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/04/2014 07:00	1.657	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/04/2014 08:00	3.283	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/04/2014 07:00	1.517	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/04/2014 08:00	3.019	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/04/2014 07:00	1.505	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/04/2014 08:00	2.888	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/04/2014 07:00	1.122	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/04/2014 08:00	1.240	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/04/2014 07:00	575	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/04/2014 08:00	664	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/04/2014 07:00	1.906	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/04/2014 08:00	3.328	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/04/2014 07:00	2.078	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/04/2014 08:00	4.072	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/04/2014 07:00	1.990	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/04/2014 08:00	3.983	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/04/2014 07:00	2.097	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/04/2014 08:00	4.003	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/04/2014 07:00	2.131	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/04/2014 08:00	3.797	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/04/2014 07:00	2.298	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/04/2014 08:00	4.175	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/04/2014 07:00	2.195	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/04/2014 08:00	3.907	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/04/2014 07:00	1.998	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/04/2014 08:00	3.957	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/05/2014 07:00	1.263	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/05/2014 08:00	1.498	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/05/2014 07:00	793	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/05/2014 08:00	1.186	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/05/2014 07:00	2.150	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/05/2014 08:00	3.965	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/05/2014 07:00	2.186	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/05/2014 08:00	4.143	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/05/2014 07:00	2.002	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/05/2014 08:00	4.043	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/05/2014 07:00	1.920	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/05/2014 08:00	3.949	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/05/2014 07:00	1.963	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/05/2014 08:00	3.901	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/05/2014 07:00	2.246	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/05/2014 08:00	4.122	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/05/2014 07:00	1.994	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/05/2014 08:00	4.038	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/05/2014 07:00	2.010	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/05/2014 08:00	3.921	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/05/2014 07:00	1.467	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/05/2014 08:00	2.355	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/05/2014 07:00	1.617	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/05/2014 08:00	3.341	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/05/2014 07:00	2.321	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/05/2014 08:00	4.260	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/05/2014 07:00	2.281	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/05/2014 08:00	4.085	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/05/2014 07:00	2.144	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/05/2014 08:00	3.898	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/05/2014 07:00	2.116	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/05/2014 08:00	4.095	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/05/2014 07:00	2.105	7	5

A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/05/2014 08:00	4.094	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/05/2014 07:00	2.321	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/05/2014 08:00	4.200	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/05/2014 07:00	2.205	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/05/2014 08:00	4.175	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/05/2014 07:00	2.012	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/05/2014 08:00	3.878	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/05/2014 07:00	2.069	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/05/2014 08:00	4.079	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/05/2014 07:00	2.049	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/05/2014 08:00	4.074	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/06/2014 07:00	2.342	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/06/2014 08:00	4.222	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/06/2014 07:00	2.236	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/06/2014 08:00	4.084	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/06/2014 07:00	2.227	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/06/2014 08:00	4.083	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/06/2014 07:00	2.220	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/06/2014 08:00	3.994	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/06/2014 07:00	2.119	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/06/2014 08:00	4.018	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/06/2014 07:00	2.250	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/06/2014 08:00	4.130	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/06/2014 07:00	2.333	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/06/2014 08:00	4.170	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/06/2014 07:00	2.046	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/06/2014 08:00	3.923	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/06/2014 07:00	2.133	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/06/2014 08:00	4.052	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/06/2014 07:00	2.113	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/06/2014 08:00	3.984	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/06/2014 07:00	2.421	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/06/2014 08:00	4.084	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/06/2014 07:00	2.267	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/06/2014 08:00	3.890	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/06/2014 07:00	2.255	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/06/2014 08:00	4.068	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/06/2014 07:00	1.290	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/06/2014 08:00	1.660	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/06/2014 07:00	1.603	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/06/2014 08:00	3.168	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/06/2014 07:00	2.213	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/06/2014 08:00	3.928	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/06/2014 07:00	2.311	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/06/2014 08:00	4.132	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/07/2014 07:00	2.216	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/07/2014 08:00	4.183	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/07/2014 07:00	2.169	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/07/2014 08:00	4.103	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/07/2014 07:00	2.224	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/07/2014 08:00	4.111	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/07/2014 07:00	2.129	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/07/2014 08:00	3.894	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/07/2014 07:00	2.244	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/07/2014 08:00	4.145	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/07/2014 07:00	2.200	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/07/2014 08:00	3.895	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/07/2014 07:00	2.122	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/07/2014 08:00	3.978	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/07/2014 07:00	2.113	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/07/2014 08:00	3.844	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/07/2014 07:00	2.056	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/07/2014 08:00	3.835	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/07/2014 07:00	2.033	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/07/2014 08:00	3.781	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/07/2014 07:00	2.171	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/07/2014 08:00	3.821	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/07/2014 07:00	2.074	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/07/2014 08:00	3.779	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/07/2014 07:00	2.073	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/07/2014 08:00	3.826	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/07/2014 07:00	2.175	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/07/2014 08:00	3.759	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/07/2014 07:00	2.021	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/07/2014 08:00	3.647	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/07/2014 07:00	2.231	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/07/2014 08:00	3.778	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/07/2014 07:00	2.037	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/07/2014 08:00	3.666	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/07/2014 07:00	2.084	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/07/2014 08:00	3.656	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/07/2014 07:00	2.011	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/07/2014 08:00	3.628	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/08/2014 07:00	1.982	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/08/2014 08:00	3.472	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/08/2014 07:00	1.709	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/08/2014 08:00	3.180	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/08/2014 07:00	1.798	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/08/2014 08:00	2.973	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/08/2014 07:00	1.677	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/08/2014 08:00	2.819	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/08/2014 07:00	1.639	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/08/2014 08:00	2.964	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/08/2014 07:00	1.731	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/08/2014 08:00	2.954	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/08/2014 07:00	1.527	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/08/2014 08:00	2.748	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/08/2014 07:00	1.553	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/08/2014 08:00	2.692	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/08/2014 07:00	1.444	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/08/2014 08:00	2.562	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/08/2014 07:00	1.509	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/08/2014 08:00	2.513	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/08/2014 07:00	924	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/08/2014 08:00	1.128	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/08/2014 07:00	1.567	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/08/2014 08:00	2.750	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/08/2014 07:00	1.446	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/08/2014 08:00	2.720	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/08/2014 07:00	1.461	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/08/2014 08:00	2.689	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/08/2014 07:00	1.474	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/08/2014 08:00	2.732	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/08/2014 07:00	1.537	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/08/2014 08:00	2.634	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/08/2014 07:00	1.733	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/08/2014 08:00	3.024	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/08/2014 07:00	1.695	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/08/2014 08:00	3.020	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/08/2014 07:00	1.689	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/08/2014 08:00	2.998	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/08/2014 07:00	1.711	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/08/2014 08:00	3.078	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/08/2014 07:00	1.690	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/08/2014 08:00	3.106	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/09/2014 07:00	2.051	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/09/2014 08:00	3.934	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/09/2014 07:00	1.978	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/09/2014 08:00	3.808	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/09/2014 07:00	2.013	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/09/2014 08:00	3.790	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/09/2014 07:00	2.009	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/09/2014 08:00	3.736	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/09/2014 07:00	2.001	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/09/2014 08:00	3.708	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/09/2014 07:00	2.165	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/09/2014 08:00	3.933	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/09/2014 07:00	2.139	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/09/2014 08:00	3.910	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/09/2014 07:00	2.156	7	3

A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/09/2014 08:00	3.930	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/09/2014 07:00	2.165	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/09/2014 08:00	3.694	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/09/2014 07:00	1.984	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/09/2014 08:00	3.765	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/09/2014 07:00	2.312	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/09/2014 08:00	4.170	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/09/2014 07:00	2.330	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/09/2014 08:00	4.060	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/09/2014 07:00	2.228	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/09/2014 08:00	4.013	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/09/2014 07:00	2.229	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/09/2014 08:00	4.011	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/09/2014 07:00	2.155	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/09/2014 08:00	4.021	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/09/2014 07:00	2.167	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/09/2014 08:00	4.117	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/09/2014 07:00	2.311	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/09/2014 08:00	4.060	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/09/2014 07:00	2.152	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/09/2014 08:00	3.802	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/09/2014 07:00	2.299	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/09/2014 08:00	4.025	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/09/2014 07:00	2.191	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/09/2014 08:00	4.038	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/09/2014 07:00	2.507	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/09/2014 08:00	4.173	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/09/2014 07:00	2.311	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/09/2014 08:00	4.265	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/10/2014 07:00	2.321	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/10/2014 08:00	4.174	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/10/2014 07:00	2.263	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/10/2014 08:00	4.131	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/10/2014 07:00	2.147	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/10/2014 08:00	4.072	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/10/2014 07:00	2.319	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/10/2014 08:00	4.204	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/10/2014 07:00	2.232	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/10/2014 08:00	4.170	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/10/2014 07:00	2.148	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/10/2014 08:00	4.067	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/10/2014 07:00	2.212	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/10/2014 08:00	3.470	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/10/2014 07:00	2.037	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/10/2014 08:00	3.667	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/10/2014 07:00	2.121	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/10/2014 08:00	3.823	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/10/2014 07:00	2.220	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/10/2014 08:00	3.880	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/10/2014 07:00	2.209	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/10/2014 08:00	4.071	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/10/2014 07:00	2.086	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/10/2014 08:00	4.144	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/10/2014 07:00	2.120	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/10/2014 08:00	4.019	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/10/2014 07:00	2.350	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/10/2014 08:00	4.234	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/10/2014 07:00	2.305	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/10/2014 08:00	4.148	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/10/2014 07:00	2.159	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/10/2014 08:00	3.969	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/10/2014 07:00	2.204	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/10/2014 08:00	4.079	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/10/2014 07:00	2.101	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/10/2014 08:00	4.021	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/10/2014 07:00	2.401	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/10/2014 08:00	4.257	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/10/2014 07:00	2.162	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/10/2014 08:00	4.106	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/10/2014 07:00	2.309	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/10/2014 08:00	4.187	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/10/2014 07:00	2.147	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/10/2014 08:00	4.013	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/10/2014 07:00	2.122	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/10/2014 08:00	4.057	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/11/2014 07:00	2.260	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/11/2014 08:00	4.181	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/11/2014 07:00	2.074	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/11/2014 08:00	4.000	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/11/2014 07:00	2.288	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/11/2014 08:00	4.095	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/11/2014 07:00	2.205	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	06/11/2014 08:00	3.991	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/11/2014 07:00	2.085	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	07/11/2014 08:00	3.976	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/11/2014 07:00	1.325	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/11/2014 08:00	2.319	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/11/2014 07:00	2.045	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/11/2014 08:00	3.789	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/11/2014 07:00	2.105	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/11/2014 08:00	3.969	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/11/2014 07:00	2.042	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	13/11/2014 08:00	4.015	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/11/2014 07:00	1.902	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	14/11/2014 08:00	2.532	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/11/2014 07:00	2.174	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/11/2014 08:00	4.092	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/11/2014 07:00	2.196	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/11/2014 08:00	3.955	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/11/2014 07:00	2.158	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/11/2014 08:00	3.984	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/11/2014 07:00	2.071	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	20/11/2014 08:00	3.981	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/11/2014 07:00	2.108	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	21/11/2014 08:00	3.864	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/11/2014 07:00	2.261	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/11/2014 08:00	4.124	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/11/2014 07:00	2.147	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/11/2014 08:00	4.059	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/11/2014 07:00	2.176	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/11/2014 08:00	3.954	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/11/2014 07:00	2.162	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	27/11/2014 08:00	3.877	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/11/2014 07:00	1.996	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	28/11/2014 08:00	3.648	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/12/2014 07:00	2.288	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	01/12/2014 08:00	4.120	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/12/2014 07:00	2.225	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	02/12/2014 08:00	4.007	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/12/2014 07:00	2.088	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	03/12/2014 08:00	3.911	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/12/2014 07:00	2.114	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	04/12/2014 08:00	3.949	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/12/2014 07:00	2.095	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	05/12/2014 08:00	3.988	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/12/2014 07:00	904	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	08/12/2014 08:00	1.084	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/12/2014 07:00	2.275	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	09/12/2014 08:00	4.064	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/12/2014 07:00	2.164	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	10/12/2014 08:00	3.742	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/12/2014 07:00	2.110	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	11/12/2014 08:00	3.932	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/12/2014 07:00	1.976	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	12/12/2014 08:00	3.600	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/12/2014 07:00	2.171	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	15/12/2014 08:00	3.156	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/12/2014 07:00	2.143	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	16/12/2014 08:00	3.370	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/12/2014 07:00	2.073	7	3

A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	17/12/2014 08:00	3.961	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/12/2014 07:00	2.087	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	18/12/2014 08:00	3.885	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/12/2014 07:00	2.185	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	19/12/2014 08:00	3.818	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/12/2014 07:00	1.844	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	22/12/2014 08:00	3.342	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/12/2014 07:00	1.679	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	23/12/2014 08:00	3.159	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/12/2014 07:00	1.035	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	24/12/2014 08:00	1.522	8	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/12/2014 07:00	484	7	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	25/12/2014 08:00	541	8	4
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/12/2014 07:00	1.311	7	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	26/12/2014 08:00	2.306	8	5
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/12/2014 07:00	1.663	7	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	29/12/2014 08:00	2.586	8	1
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/12/2014 07:00	1.456	7	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	30/12/2014 08:00	2.450	8	2
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/12/2014 07:00	989	7	3
A-2	SEC PK008+500D T A-2	DEC	3	31/12/2014 08:00	1.480	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/01/2014 07:00	199	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/01/2014 08:00	243	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/01/2014 07:00	1.269	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/01/2014 08:00	2.607	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/01/2014 07:00	1.088	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/01/2014 08:00	2.650	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/01/2014 07:00	204	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/01/2014 08:00	229	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/01/2014 07:00	1.440	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/01/2014 08:00	3.387	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/01/2014 07:00	1.433	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/01/2014 08:00	3.792	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/01/2014 07:00	1.437	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/01/2014 08:00	3.561	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/01/2014 07:00	1.417	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/01/2014 08:00	3.551	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/01/2014 07:00	1.604	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/01/2014 08:00	3.722	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/01/2014 07:00	1.590	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/01/2014 08:00	3.835	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/01/2014 07:00	1.522	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/01/2014 08:00	3.826	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/01/2014 07:00	1.472	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/01/2014 08:00	3.548	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/01/2014 07:00	1.502	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/01/2014 08:00	3.639	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/01/2014 07:00	1.599	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/01/2014 08:00	3.617	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/01/2014 07:00	1.550	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/01/2014 08:00	3.356	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/01/2014 07:00	1.617	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/01/2014 08:00	3.819	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/01/2014 07:00	1.567	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/01/2014 08:00	3.914	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/01/2014 07:00	1.441	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/01/2014 08:00	3.422	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/01/2014 07:00	1.732	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/01/2014 08:00	3.826	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/01/2014 07:00	1.594	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/01/2014 08:00	3.521	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/01/2014 07:00	1.599	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/01/2014 08:00	3.459	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/01/2014 07:00	1.627	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/01/2014 08:00	3.384	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/01/2014 07:00	1.552	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/01/2014 08:00	3.858	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/02/2014 07:00	1.691	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/02/2014 08:00	3.234	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/02/2014 07:00	1.653	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/02/2014 08:00	3.674	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/02/2014 07:00	1.511	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/02/2014 08:00	3.604	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/02/2014 07:00	1.564	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/02/2014 08:00	3.899	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/02/2014 07:00	1.543	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/02/2014 08:00	3.820	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/02/2014 07:00	1.575	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/02/2014 08:00	3.259	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/02/2014 07:00	1.579	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/02/2014 08:00	3.525	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/02/2014 07:00	1.517	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/02/2014 08:00	3.205	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/02/2014 07:00	1.524	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/02/2014 08:00	3.563	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/02/2014 07:00	1.488	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/02/2014 08:00	3.570	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/02/2014 07:00	1.617	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/02/2014 08:00	3.417	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/02/2014 07:00	1.616	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/02/2014 08:00	3.783	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/02/2014 07:00	1.564	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/02/2014 08:00	3.356	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/02/2014 07:00	1.485	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/02/2014 08:00	3.361	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/02/2014 07:00	1.493	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/02/2014 08:00	3.437	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/02/2014 07:00	1.579	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/02/2014 08:00	3.170	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/02/2014 07:00	1.474	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/02/2014 08:00	3.369	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/02/2014 07:00	1.527	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/02/2014 08:00	3.428	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/02/2014 07:00	1.494	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/02/2014 08:00	3.372	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/02/2014 07:00	1.515	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/02/2014 08:00	3.300	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/03/2014 07:00	1.659	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/03/2014 08:00	3.411	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/03/2014 07:00	1.498	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/03/2014 08:00	3.418	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/03/2014 07:00	1.600	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/03/2014 08:00	3.480	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/03/2014 07:00	1.631	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/03/2014 08:00	3.420	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/03/2014 07:00	1.606	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/03/2014 08:00	3.641	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/03/2014 07:00	1.847	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/03/2014 08:00	3.327	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/03/2014 07:00	1.626	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/03/2014 08:00	3.342	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/03/2014 07:00	1.573	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/03/2014 08:00	3.499	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/03/2014 07:00	1.609	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/03/2014 08:00	3.440	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/03/2014 07:00	1.605	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/03/2014 08:00	3.542	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/03/2014 07:00	1.640	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/03/2014 08:00	3.225	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/03/2014 07:00	1.613	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/03/2014 08:00	3.281	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/03/2014 07:00	1.537	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/03/2014 08:00	3.110	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/03/2014 07:00	1.665	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/03/2014 08:00	3.248	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/03/2014 07:00	1.599	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/03/2014 08:00	3.410	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/03/2014 07:00	1.917	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/03/2014 08:00	3.689	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/03/2014 07:00	1.735	7	2

A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/03/2014 08:00	3.627	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/03/2014 07:00	1.725	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/03/2014 08:00	3.663	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/03/2014 07:00	1.724	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/03/2014 08:00	3.528	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/03/2014 07:00	1.736	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/03/2014 08:00	3.764	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/03/2014 07:00	1.760	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/03/2014 08:00	3.356	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/04/2014 07:00	1.816	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/04/2014 08:00	3.746	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/04/2014 07:00	1.689	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/04/2014 08:00	3.296	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/04/2014 07:00	1.573	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/04/2014 08:00	3.394	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/04/2014 07:00	1.661	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/04/2014 08:00	3.585	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/04/2014 07:00	1.493	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/04/2014 08:00	3.281	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/04/2014 07:00	1.503	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/04/2014 08:00	3.016	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/04/2014 07:00	1.456	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/04/2014 08:00	3.128	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/04/2014 07:00	1.289	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/04/2014 08:00	2.843	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/04/2014 07:00	1.102	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/04/2014 08:00	2.741	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/04/2014 07:00	1.075	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/04/2014 08:00	2.575	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/04/2014 07:00	214	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/04/2014 08:00	424	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/04/2014 07:00	109	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/04/2014 08:00	175	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/04/2014 07:00	933	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/04/2014 08:00	1.850	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/04/2014 07:00	1.045	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/04/2014 08:00	1.883	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/04/2014 07:00	1.047	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/04/2014 08:00	2.252	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/04/2014 07:00	1.005	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/04/2014 08:00	2.300	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/04/2014 07:00	1.015	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/04/2014 08:00	2.226	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/04/2014 07:00	1.068	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/04/2014 08:00	2.283	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/04/2014 07:00	1.026	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/04/2014 08:00	1.990	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/04/2014 07:00	1.069	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/04/2014 08:00	2.385	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/05/2014 07:00	299	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/05/2014 08:00	531	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/05/2014 07:00	206	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/05/2014 08:00	402	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/05/2014 07:00	1.624	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/05/2014 08:00	2.820	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/05/2014 07:00	1.501	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/05/2014 08:00	2.880	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/05/2014 07:00	1.420	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/05/2014 08:00	2.803	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/05/2014 07:00	1.520	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/05/2014 08:00	2.647	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/05/2014 07:00	1.512	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/05/2014 08:00	2.796	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/05/2014 07:00	1.728	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/05/2014 08:00	2.863	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/05/2014 07:00	1.585	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/05/2014 08:00	2.738	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/05/2014 07:00	1.616	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/05/2014 08:00	2.880	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/05/2014 07:00	484	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/05/2014 08:00	883	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/05/2014 07:00	1.318	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/05/2014 08:00	2.615	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/05/2014 07:00	1.713	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/05/2014 08:00	2.892	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/05/2014 07:00	1.549	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/05/2014 08:00	2.882	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/05/2014 07:00	1.534	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/05/2014 08:00	2.732	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/05/2014 07:00	1.535	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/05/2014 08:00	2.846	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/05/2014 07:00	1.234	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/05/2014 08:00	2.408	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/05/2014 07:00	1.631	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/05/2014 08:00	2.861	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/05/2014 07:00	1.295	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/05/2014 08:00	2.739	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/05/2014 07:00	1.270	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/05/2014 08:00	2.676	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/05/2014 07:00	1.515	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/05/2014 08:00	2.940	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/05/2014 07:00	1.459	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/05/2014 08:00	2.735	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/06/2014 07:00	1.726	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/06/2014 08:00	2.874	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/06/2014 07:00	1.590	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/06/2014 08:00	2.872	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/06/2014 07:00	1.574	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/06/2014 08:00	2.937	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/06/2014 07:00	1.472	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/06/2014 08:00	2.794	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/06/2014 07:00	1.472	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/06/2014 08:00	2.708	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/06/2014 07:00	1.604	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/06/2014 08:00	2.891	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/06/2014 07:00	1.535	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/06/2014 08:00	2.690	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/06/2014 07:00	1.432	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/06/2014 08:00	2.675	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/06/2014 07:00	1.677	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/06/2014 08:00	2.783	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/06/2014 07:00	515	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/06/2014 08:00	988	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/06/2014 07:00	1.335	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/06/2014 08:00	2.414	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/06/2014 07:00	1.529	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/06/2014 08:00	2.741	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/06/2014 07:00	1.421	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/06/2014 08:00	2.634	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/06/2014 07:00	1.498	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/06/2014 08:00	2.829	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/06/2014 07:00	1.437	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/06/2014 08:00	2.453	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/06/2014 07:00	1.537	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/06/2014 08:00	2.721	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/06/2014 07:00	1.600	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/06/2014 08:00	2.514	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/07/2014 07:00	1.541	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/07/2014 08:00	2.832	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/07/2014 07:00	1.585	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/07/2014 08:00	2.899	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/07/2014 07:00	1.452	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/07/2014 08:00	2.787	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/07/2014 07:00	1.514	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/07/2014 08:00	2.732	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/07/2014 07:00	1.542	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/07/2014 08:00	2.851	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/07/2014 07:00	1.402	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/07/2014 08:00	2.766	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/07/2014 07:00	1.556	7	3

A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/07/2014 08:00	2.789	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/07/2014 07:00	1.530	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/07/2014 08:00	2.792	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/07/2014 07:00	1.677	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/07/2014 08:00	3.284	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/07/2014 07:00	1.713	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/07/2014 08:00	3.628	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/07/2014 07:00	1.690	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/07/2014 08:00	3.649	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/07/2014 07:00	1.704	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/07/2014 08:00	3.610	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/07/2014 07:00	1.627	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/07/2014 08:00	3.773	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/07/2014 07:00	1.656	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/07/2014 08:00	3.792	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/07/2014 07:00	1.653	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/07/2014 08:00	3.200	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/07/2014 07:00	1.728	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/07/2014 08:00	3.728	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/07/2014 07:00	1.702	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/07/2014 08:00	3.818	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/07/2014 07:00	1.660	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/07/2014 08:00	3.811	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/07/2014 07:00	1.619	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/07/2014 08:00	3.793	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/07/2014 07:00	1.674	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/07/2014 08:00	3.625	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/07/2014 07:00	1.668	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/07/2014 08:00	3.688	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/07/2014 07:00	1.631	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/07/2014 08:00	3.581	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/07/2014 07:00	1.445	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/07/2014 08:00	2.592	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/08/2014 07:00	1.659	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/08/2014 08:00	3.629	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/09/2014 07:00	1.678	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/09/2014 08:00	3.744	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/09/2014 07:00	1.638	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/09/2014 08:00	3.666	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/09/2014 07:00	1.512	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/09/2014 08:00	3.779	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/09/2014 07:00	1.717	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/09/2014 08:00	3.370	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/09/2014 07:00	1.620	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/09/2014 08:00	3.520	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/09/2014 07:00	1.554	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/09/2014 08:00	3.461	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/09/2014 07:00	1.587	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/09/2014 08:00	3.307	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/09/2014 07:00	1.656	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/09/2014 08:00	3.478	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/09/2014 07:00	1.693	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/09/2014 08:00	3.293	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/09/2014 07:00	1.686	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/09/2014 08:00	3.281	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/09/2014 07:00	1.690	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/09/2014 08:00	3.164	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/09/2014 07:00	1.712	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/09/2014 08:00	3.257	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/09/2014 07:00	1.731	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/09/2014 08:00	3.397	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/09/2014 07:00	1.777	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/09/2014 08:00	3.278	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/09/2014 07:00	1.765	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/09/2014 08:00	3.374	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/10/2014 07:00	1.742	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/10/2014 08:00	3.434	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/10/2014 07:00	1.725	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/10/2014 08:00	3.308	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/10/2014 07:00	1.734	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/10/2014 08:00	3.362	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/10/2014 07:00	1.842	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/10/2014 08:00	3.209	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/10/2014 07:00	1.834	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/10/2014 08:00	3.335	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/10/2014 07:00	1.778	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/10/2014 08:00	3.421	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/10/2014 07:00	1.711	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/10/2014 08:00	3.279	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/10/2014 07:00	1.529	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/10/2014 08:00	2.547	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/10/2014 07:00	1.635	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/10/2014 08:00	2.867	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/10/2014 07:00	1.499	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/10/2014 08:00	2.959	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/10/2014 07:00	1.852	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/10/2014 08:00	3.332	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/10/2014 07:00	1.810	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/10/2014 08:00	3.472	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/10/2014 07:00	1.763	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/10/2014 08:00	3.418	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/10/2014 07:00	1.903	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/10/2014 08:00	3.363	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/10/2014 07:00	1.792	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/10/2014 08:00	3.471	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/10/2014 07:00	1.859	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/10/2014 08:00	3.483	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/10/2014 07:00	1.907	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/10/2014 08:00	3.485	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/10/2014 07:00	1.809	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/10/2014 08:00	3.435	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/10/2014 07:00	1.876	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/10/2014 08:00	3.441	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/10/2014 07:00	1.699	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/10/2014 08:00	3.307	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/11/2014 07:00	1.790	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/11/2014 08:00	3.218	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/11/2014 07:00	1.727	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/11/2014 08:00	3.358	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/11/2014 07:00	1.793	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/11/2014 08:00	3.426	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/11/2014 07:00	1.781	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	06/11/2014 08:00	3.486	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/11/2014 07:00	1.713	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	07/11/2014 08:00	3.459	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/11/2014 07:00	651	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/11/2014 08:00	864	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/11/2014 07:00	1.759	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/11/2014 08:00	3.036	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/11/2014 07:00	1.761	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/11/2014 08:00	3.314	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/11/2014 07:00	1.908	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	13/11/2014 08:00	3.121	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/11/2014 07:00	1.847	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	14/11/2014 08:00	3.071	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/11/2014 07:00	2.014	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/11/2014 08:00	2.804	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/11/2014 07:00	2.665	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/11/2014 08:00	5.038	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/11/2014 07:00	2.794	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/11/2014 08:00	5.214	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/11/2014 07:00	2.746	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	20/11/2014 08:00	5.156	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/11/2014 07:00	2.651	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	21/11/2014 08:00	5.028	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/11/2014 07:00	2.858	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/11/2014 08:00	5.103	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/11/2014 07:00	2.699	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/11/2014 08:00	5.208	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/11/2014 07:00	2.740	7	3

A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/11/2014 08:00	5.043	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/11/2014 07:00	2.784	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	27/11/2014 08:00	5.262	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/11/2014 07:00	2.683	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	28/11/2014 08:00	4.643	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/12/2014 07:00	2.897	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	01/12/2014 08:00	5.177	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/12/2014 07:00	2.793	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	02/12/2014 08:00	5.213	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/12/2014 07:00	2.785	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	03/12/2014 08:00	5.197	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/12/2014 07:00	2.707	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	04/12/2014 08:00	5.137	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/12/2014 07:00	2.800	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	05/12/2014 08:00	5.213	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/12/2014 07:00	836	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	08/12/2014 08:00	950	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/12/2014 07:00	2.894	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	09/12/2014 08:00	5.222	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/12/2014 07:00	2.677	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	10/12/2014 08:00	5.139	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/12/2014 07:00	2.736	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	11/12/2014 08:00	5.046	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/12/2014 07:00	2.688	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	12/12/2014 08:00	5.152	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/12/2014 07:00	2.826	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	15/12/2014 08:00	5.150	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/12/2014 07:00	2.886	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	16/12/2014 08:00	4.353	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/12/2014 07:00	2.727	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	17/12/2014 08:00	5.393	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/12/2014 07:00	2.841	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	18/12/2014 08:00	4.845	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/12/2014 07:00	2.835	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	19/12/2014 08:00	5.155	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/12/2014 07:00	2.613	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	22/12/2014 08:00	4.664	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/12/2014 07:00	2.406	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	23/12/2014 08:00	4.373	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/12/2014 07:00	1.460	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	24/12/2014 08:00	2.268	8	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/12/2014 07:00	512	7	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	25/12/2014 08:00	517	8	4
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/12/2014 07:00	1.942	7	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	26/12/2014 08:00	3.144	8	5
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/12/2014 07:00	2.021	7	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	29/12/2014 08:00	3.623	8	1
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/12/2014 07:00	1.907	7	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	30/12/2014 08:00	3.569	8	2
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/12/2014 07:00	1.323	7	3
A-2	SEC PK009+750D T A-2	DEC	3	31/12/2014 08:00	2.081	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/01/2014 07:00	354	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/01/2014 08:00	329	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/01/2014 07:00	1.555	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/01/2014 08:00	2.680	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/01/2014 07:00	1.497	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/01/2014 08:00	2.797	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/01/2014 07:00	258	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/01/2014 08:00	246	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/01/2014 07:00	1.863	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/01/2014 08:00	3.314	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/01/2014 07:00	1.953	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/01/2014 08:00	3.767	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/01/2014 07:00	2.076	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/01/2014 08:00	3.444	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/01/2014 07:00	1.953	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/01/2014 08:00	3.636	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/01/2014 07:00	1.912	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/01/2014 08:00	3.625	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/01/2014 07:00	1.860	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/01/2014 08:00	3.699	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/01/2014 07:00	1.910	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/01/2014 08:00	3.669	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/01/2014 07:00	1.768	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/01/2014 08:00	3.407	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/01/2014 07:00	1.871	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/01/2014 08:00	3.761	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/01/2014 07:00	1.905	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/01/2014 08:00	3.581	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/01/2014 07:00	2.035	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/01/2014 08:00	3.634	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/01/2014 07:00	1.916	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/01/2014 08:00	3.633	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/01/2014 07:00	1.890	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/01/2014 08:00	3.754	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/01/2014 07:00	1.902	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/01/2014 08:00	3.694	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/01/2014 07:00	1.917	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/01/2014 08:00	3.755	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/01/2014 07:00	1.920	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/01/2014 08:00	3.649	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/01/2014 07:00	1.971	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/01/2014 08:00	3.520	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/01/2014 07:00	1.926	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/01/2014 08:00	3.648	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/01/2014 07:00	1.829	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/01/2014 08:00	3.734	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/02/2014 07:00	1.907	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/02/2014 08:00	3.579	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/02/2014 07:00	1.898	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/02/2014 08:00	3.668	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/02/2014 07:00	1.913	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/02/2014 08:00	3.695	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/02/2014 07:00	1.938	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/02/2014 08:00	3.746	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/02/2014 07:00	1.951	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/02/2014 08:00	3.704	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/02/2014 07:00	1.866	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/02/2014 08:00	3.679	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/02/2014 07:00	1.976	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/02/2014 08:00	3.670	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/02/2014 07:00	1.981	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/02/2014 08:00	3.715	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/02/2014 07:00	1.944	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/02/2014 08:00	3.731	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/02/2014 07:00	1.931	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/02/2014 08:00	3.443	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/02/2014 07:00	1.918	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/02/2014 08:00	3.604	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/02/2014 07:00	1.911	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/02/2014 08:00	3.729	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/02/2014 07:00	1.971	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/02/2014 08:00	3.669	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/02/2014 07:00	1.981	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/02/2014 08:00	3.755	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/02/2014 07:00	2.052	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/02/2014 08:00	3.765	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/02/2014 07:00	1.922	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/02/2014 08:00	3.628	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/02/2014 07:00	2.004	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/02/2014 08:00	3.700	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/02/2014 07:00	1.946	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/02/2014 08:00	3.690	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/02/2014 07:00	1.956	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/02/2014 08:00	3.720	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/02/2014 07:00	1.938	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/02/2014 08:00	3.719	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/03/2014 07:00	1.976	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/03/2014 08:00	3.622	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/03/2014 07:00	1.866	7	2

A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/03/2014 08:00	3.724	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/03/2014 07:00	2.036	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/03/2014 08:00	3.763	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/03/2014 07:00	2.040	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/03/2014 08:00	3.856	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/03/2014 07:00	2.145	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/03/2014 08:00	3.871	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/03/2014 07:00	2.105	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/03/2014 08:00	3.671	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/03/2014 07:00	2.123	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/03/2014 08:00	3.802	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/03/2014 07:00	2.044	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/03/2014 08:00	3.908	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/03/2014 07:00	2.024	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/03/2014 08:00	3.837	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/03/2014 07:00	2.054	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/03/2014 08:00	3.857	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/03/2014 07:00	2.012	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/03/2014 08:00	3.706	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/03/2014 07:00	1.547	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/03/2014 07:00	2.048	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/03/2014 08:00	3.605	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/03/2014 07:00	2.032	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/03/2014 08:00	3.779	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/03/2014 07:00	2.110	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/03/2014 08:00	3.879	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/03/2014 07:00	2.178	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/03/2014 08:00	3.778	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/03/2014 07:00	2.112	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/03/2014 08:00	3.798	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/03/2014 07:00	2.081	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/03/2014 08:00	3.859	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/03/2014 07:00	1.979	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/03/2014 08:00	3.864	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/03/2014 07:00	2.147	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/03/2014 08:00	3.899	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/03/2014 07:00	2.111	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/03/2014 08:00	3.557	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/04/2014 07:00	2.165	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/04/2014 08:00	3.711	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/04/2014 07:00	2.079	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/04/2014 08:00	3.875	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/04/2014 07:00	2.070	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/04/2014 08:00	3.740	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/04/2014 07:00	2.065	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/04/2014 08:00	3.848	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/04/2014 07:00	2.206	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/04/2014 08:00	3.683	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/04/2014 07:00	2.069	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/04/2014 08:00	3.759	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/04/2014 07:00	2.179	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/04/2014 08:00	3.767	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/04/2014 07:00	2.080	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/04/2014 08:00	3.590	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/04/2014 07:00	2.119	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/04/2014 08:00	3.730	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/04/2014 07:00	1.799	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/04/2014 08:00	3.490	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/04/2014 07:00	1.722	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/04/2014 08:00	3.377	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/04/2014 07:00	1.626	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/04/2014 08:00	3.217	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/04/2014 07:00	476	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/04/2014 08:00	737	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/04/2014 07:00	258	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/04/2014 08:00	373	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/04/2014 07:00	1.737	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/04/2014 08:00	3.518	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/04/2014 07:00	2.082	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/04/2014 08:00	3.651	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/04/2014 07:00	2.126	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/04/2014 08:00	3.747	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/04/2014 07:00	2.115	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/04/2014 08:00	3.766	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/04/2014 07:00	2.002	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/04/2014 08:00	3.815	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/04/2014 07:00	2.046	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/04/2014 08:00	3.726	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/04/2014 07:00	2.095	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/04/2014 08:00	3.739	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/04/2014 07:00	2.138	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/04/2014 08:00	3.823	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/05/2014 07:00	420	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/05/2014 08:00	688	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/05/2014 07:00	374	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/05/2014 08:00	692	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/05/2014 07:00	1.956	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/05/2014 08:00	3.621	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/05/2014 07:00	2.008	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/05/2014 08:00	3.784	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/05/2014 07:00	488	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/05/2014 08:00	1.053	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/05/2014 07:00	1.723	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/05/2014 08:00	3.460	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/05/2014 07:00	2.021	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/05/2014 08:00	3.638	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/05/2014 07:00	1.990	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/05/2014 08:00	3.736	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/05/2014 07:00	2.038	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/05/2014 08:00	3.471	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/05/2014 07:00	1.999	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/05/2014 08:00	3.880	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/05/2014 07:00	2.042	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/05/2014 08:00	3.777	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/05/2014 07:00	2.069	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/05/2014 08:00	3.736	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/05/2014 07:00	2.013	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/05/2014 08:00	3.822	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/05/2014 07:00	1.957	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/05/2014 08:00	3.515	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/05/2014 07:00	2.030	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/05/2014 08:00	3.742	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/05/2014 07:00	2.062	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/05/2014 08:00	3.809	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/06/2014 07:00	2.074	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/06/2014 08:00	3.713	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/06/2014 07:00	1.987	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/06/2014 08:00	3.671	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/06/2014 07:00	2.034	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/06/2014 08:00	3.604	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/06/2014 07:00	2.034	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/06/2014 08:00	3.576	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/06/2014 07:00	2.063	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/06/2014 08:00	3.868	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/06/2014 07:00	2.061	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/06/2014 08:00	3.667	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/06/2014 07:00	2.150	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/06/2014 08:00	3.675	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/06/2014 07:00	2.011	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/06/2014 08:00	3.750	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/06/2014 07:00	2.077	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/06/2014 08:00	3.874	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/06/2014 07:00	2.080	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/06/2014 08:00	3.721	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/06/2014 07:00	2.035	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/06/2014 08:00	3.595	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/06/2014 07:00	2.144	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/06/2014 08:00	3.619	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/06/2014 07:00	584	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/06/2014 08:00	952	8	4

A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/06/2014 07:00	1.730	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/06/2014 08:00	3.419	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/06/2014 07:00	2.006	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/06/2014 08:00	3.629	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/06/2014 07:00	1.903	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/06/2014 08:00	3.297	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/06/2014 07:00	2.084	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/06/2014 08:00	3.763	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/06/2014 07:00	1.847	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/06/2014 08:00	3.217	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/06/2014 07:00	2.084	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/06/2014 08:00	3.812	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/06/2014 07:00	1.998	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/06/2014 08:00	3.636	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/07/2014 07:00	2.065	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/07/2014 08:00	3.656	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/07/2014 07:00	2.108	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/07/2014 08:00	3.700	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/07/2014 07:00	2.006	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/07/2014 08:00	3.637	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/07/2014 07:00	1.984	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/07/2014 08:00	3.422	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/07/2014 07:00	2.092	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/07/2014 08:00	3.550	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/07/2014 07:00	2.070	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/07/2014 08:00	3.729	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/07/2014 07:00	2.110	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/07/2014 08:00	3.570	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/07/2014 07:00	2.064	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/07/2014 08:00	3.678	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/07/2014 07:00	2.029	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/07/2014 08:00	3.596	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/07/2014 07:00	2.084	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/07/2014 08:00	3.502	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/07/2014 07:00	1.975	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/07/2014 08:00	3.552	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/07/2014 07:00	2.017	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/07/2014 08:00	3.489	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/07/2014 07:00	1.893	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/07/2014 08:00	3.651	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/07/2014 07:00	1.961	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/07/2014 08:00	3.639	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/07/2014 07:00	1.938	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/07/2014 08:00	3.514	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/07/2014 07:00	1.936	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/07/2014 08:00	3.482	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/07/2014 07:00	1.932	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/07/2014 08:00	3.697	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/07/2014 07:00	2.013	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/07/2014 08:00	3.686	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/07/2014 07:00	1.942	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/07/2014 08:00	3.598	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/07/2014 07:00	1.951	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/07/2014 08:00	3.441	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/07/2014 07:00	1.870	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/07/2014 08:00	3.521	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/07/2014 07:00	1.945	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/07/2014 08:00	3.464	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/07/2014 07:00	1.706	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/07/2014 08:00	2.232	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/08/2014 07:00	1.974	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/08/2014 08:00	3.586	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/08/2014 07:00	1.747	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/08/2014 08:00	3.338	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/08/2014 07:00	1.690	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/08/2014 08:00	3.352	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/08/2014 07:00	1.661	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/08/2014 08:00	3.349	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/08/2014 07:00	1.694	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/08/2014 08:00	3.344	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/08/2014 07:00	1.625	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/08/2014 08:00	3.198	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/08/2014 07:00	1.548	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/08/2014 08:00	3.161	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/08/2014 07:00	1.631	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/08/2014 08:00	3.143	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/08/2014 07:00	1.546	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/08/2014 08:00	3.029	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/09/2014 07:00	1.884	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/09/2014 08:00	3.571	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/09/2014 07:00	1.925	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/09/2014 08:00	3.582	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/09/2014 07:00	1.891	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/09/2014 08:00	3.593	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/09/2014 07:00	1.989	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/09/2014 08:00	3.549	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/09/2014 07:00	1.905	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/09/2014 08:00	3.643	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/09/2014 07:00	1.865	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/09/2014 08:00	3.604	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/09/2014 07:00	1.959	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/09/2014 08:00	3.622	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/09/2014 07:00	1.931	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/09/2014 08:00	3.654	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/09/2014 07:00	1.977	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/09/2014 08:00	3.649	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/09/2014 07:00	2.009	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/09/2014 08:00	3.457	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/09/2014 07:00	1.979	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/09/2014 08:00	3.410	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/09/2014 07:00	2.043	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/09/2014 08:00	3.643	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/09/2014 07:00	2.096	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/09/2014 08:00	3.604	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/09/2014 07:00	2.067	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/09/2014 08:00	3.463	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/09/2014 07:00	2.059	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/09/2014 08:00	3.680	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/10/2014 07:00	2.072	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/10/2014 08:00	3.794	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/10/2014 07:00	2.086	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/10/2014 08:00	3.651	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/10/2014 07:00	2.108	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/10/2014 08:00	3.693	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/10/2014 07:00	2.145	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/10/2014 08:00	3.714	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/10/2014 07:00	2.080	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/10/2014 08:00	3.689	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/10/2014 07:00	2.133	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/10/2014 08:00	3.700	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/10/2014 07:00	2.141	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/10/2014 08:00	3.434	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/10/2014 07:00	1.825	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/10/2014 08:00	2.634	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/10/2014 07:00	1.832	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/10/2014 08:00	2.852	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/10/2014 07:00	1.666	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/10/2014 08:00	3.417	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/10/2014 07:00	2.113	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/10/2014 08:00	3.707	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/10/2014 07:00	2.084	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/10/2014 08:00	3.779	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/10/2014 07:00	2.199	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/10/2014 08:00	3.724	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/10/2014 07:00	2.255	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/10/2014 08:00	3.673	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/10/2014 07:00	2.229	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/10/2014 08:00	3.816	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/10/2014 07:00	2.208	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/10/2014 08:00	3.789	8	3

A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/10/2014 07:00	2.306	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/10/2014 08:00	3.659	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/10/2014 07:00	2.299	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/10/2014 08:00	3.769	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/10/2014 07:00	2.154	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/10/2014 08:00	3.769	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/10/2014 07:00	2.225	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/10/2014 08:00	3.681	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/10/2014 07:00	2.124	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/10/2014 08:00	3.814	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/10/2014 07:00	2.289	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/10/2014 08:00	3.621	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/10/2014 07:00	2.080	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/10/2014 08:00	3.533	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/11/2014 07:00	2.180	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/11/2014 08:00	3.570	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/11/2014 07:00	2.095	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/11/2014 08:00	3.669	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/11/2014 07:00	2.234	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/11/2014 08:00	3.694	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/11/2014 07:00	2.104	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	06/11/2014 08:00	3.704	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/11/2014 07:00	2.046	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	07/11/2014 08:00	3.588	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/11/2014 07:00	622	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/11/2014 08:00	844	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/11/2014 07:00	2.098	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/11/2014 08:00	3.420	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/11/2014 07:00	2.088	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/11/2014 08:00	3.656	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/11/2014 07:00	2.302	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	13/11/2014 08:00	3.633	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/11/2014 07:00	2.167	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	14/11/2014 08:00	3.563	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/11/2014 07:00	2.115	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/11/2014 08:00	3.559	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/11/2014 07:00	2.134	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/11/2014 08:00	3.550	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/11/2014 07:00	2.260	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/11/2014 08:00	3.663	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/11/2014 07:00	2.203	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	20/11/2014 08:00	3.659	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/11/2014 07:00	2.263	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	21/11/2014 08:00	3.594	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/11/2014 07:00	2.195	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/11/2014 08:00	3.560	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/11/2014 07:00	2.215	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/11/2014 08:00	3.621	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/11/2014 07:00	2.185	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/11/2014 08:00	3.687	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/11/2014 07:00	2.236	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	27/11/2014 08:00	3.657	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/11/2014 07:00	2.140	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	28/11/2014 08:00	3.216	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/12/2014 07:00	2.262	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	01/12/2014 08:00	3.622	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/12/2014 07:00	2.281	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	02/12/2014 08:00	3.667	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/12/2014 07:00	2.207	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	03/12/2014 08:00	3.638	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/12/2014 07:00	2.218	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	04/12/2014 08:00	3.548	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/12/2014 07:00	2.196	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	05/12/2014 08:00	3.737	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/12/2014 07:00	314	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	08/12/2014 08:00	509	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/12/2014 07:00	2.232	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	09/12/2014 08:00	3.594	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/12/2014 07:00	2.180	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	10/12/2014 08:00	3.665	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/12/2014 07:00	2.172	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	11/12/2014 08:00	3.592	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/12/2014 07:00	2.224	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	12/12/2014 08:00	3.610	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/12/2014 07:00	2.164	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	15/12/2014 08:00	3.574	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/12/2014 07:00	2.291	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	16/12/2014 08:00	3.321	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/12/2014 07:00	2.238	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	17/12/2014 08:00	3.778	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/12/2014 07:00	2.257	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	18/12/2014 08:00	3.417	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/12/2014 07:00	2.156	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	19/12/2014 08:00	3.562	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/12/2014 07:00	2.205	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	22/12/2014 08:00	3.413	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/12/2014 07:00	1.955	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	23/12/2014 08:00	3.162	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/12/2014 07:00	1.045	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	24/12/2014 08:00	1.681	8	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/12/2014 07:00	190	7	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	25/12/2014 08:00	225	8	4
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/12/2014 07:00	1.430	7	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	26/12/2014 08:00	2.314	8	5
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/12/2014 07:00	1.663	7	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	29/12/2014 08:00	2.804	8	1
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/12/2014 07:00	1.594	7	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	30/12/2014 08:00	2.677	8	2
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/12/2014 07:00	895	7	3
A-2	SEC PK011+400D T A-2	DEC	3	31/12/2014 08:00	1.540	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/01/2014 07:00	949	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/01/2014 08:00	770	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/01/2014 07:00	2.686	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/01/2014 08:00	4.308	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/01/2014 07:00	2.673	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/01/2014 08:00	4.417	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/01/2014 07:00	848	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/01/2014 08:00	735	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/01/2014 07:00	3.311	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/01/2014 08:00	5.201	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/01/2014 07:00	3.422	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/01/2014 08:00	5.718	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/01/2014 07:00	3.420	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/01/2014 08:00	5.313	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/01/2014 07:00	3.487	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/01/2014 08:00	5.538	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/01/2014 07:00	3.490	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/01/2014 08:00	5.670	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/01/2014 07:00	3.582	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/01/2014 08:00	5.663	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/01/2014 07:00	3.552	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/01/2014 08:00	5.680	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/01/2014 07:00	3.385	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/01/2014 08:00	5.207	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/01/2014 07:00	3.585	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/01/2014 08:00	5.762	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/01/2014 07:00	3.507	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/01/2014 08:00	5.639	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/01/2014 07:00	3.597	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/01/2014 08:00	5.662	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/01/2014 07:00	3.644	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/01/2014 08:00	5.681	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/01/2014 07:00	3.649	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/01/2014 08:00	5.760	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/01/2014 07:00	3.487	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/01/2014 08:00	5.727	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/01/2014 07:00	3.661	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/01/2014 08:00	5.629	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/01/2014 07:00	3.628	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/01/2014 08:00	5.682	8	2

A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/01/2014 07:00	3.627	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/01/2014 08:00	5.440	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/01/2014 07:00	3.661	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/01/2014 08:00	5.654	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/01/2014 07:00	3.549	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/01/2014 08:00	5.773	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/02/2014 07:00	3.647	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/02/2014 08:00	5.534	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/02/2014 07:00	3.650	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/02/2014 08:00	5.534	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/02/2014 07:00	3.609	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/02/2014 08:00	5.607	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/02/2014 07:00	3.712	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/02/2014 08:00	5.792	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/02/2014 07:00	3.510	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/02/2014 08:00	5.782	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/02/2014 07:00	3.533	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/02/2014 08:00	5.669	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/02/2014 07:00	3.457	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/02/2014 08:00	5.570	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/02/2014 07:00	3.334	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/02/2014 08:00	5.658	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/02/2014 07:00	3.514	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/02/2014 08:00	5.610	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/02/2014 07:00	3.465	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/02/2014 08:00	5.743	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/02/2014 07:00	3.498	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/02/2014 08:00	5.660	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/02/2014 07:00	3.428	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/02/2014 08:00	5.694	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/02/2014 07:00	3.597	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/02/2014 08:00	5.684	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/02/2014 07:00	3.600	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/02/2014 08:00	5.573	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/02/2014 07:00	3.504	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/02/2014 08:00	5.689	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/02/2014 07:00	3.483	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/02/2014 08:00	5.728	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/02/2014 07:00	3.507	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/02/2014 08:00	5.746	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/02/2014 07:00	3.350	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/02/2014 08:00	5.718	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/03/2014 07:00	3.549	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/03/2014 08:00	5.581	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/03/2014 07:00	3.468	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/03/2014 08:00	5.626	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/03/2014 07:00	3.573	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/03/2014 08:00	5.679	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/03/2014 07:00	3.586	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/03/2014 08:00	5.813	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/03/2014 07:00	3.639	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/03/2014 08:00	5.779	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/03/2014 07:00	3.698	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/03/2014 08:00	5.440	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/03/2014 07:00	3.730	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/03/2014 08:00	5.702	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/03/2014 07:00	3.695	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/03/2014 08:00	5.822	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/03/2014 07:00	3.690	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/03/2014 08:00	5.714	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/03/2014 07:00	3.629	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/03/2014 08:00	5.807	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/03/2014 07:00	3.600	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/03/2014 08:00	5.519	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/03/2014 07:00	3.635	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/03/2014 08:00	5.628	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/03/2014 07:00	3.571	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/03/2014 08:00	5.293	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/03/2014 07:00	3.772	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/03/2014 08:00	5.577	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/03/2014 07:00	3.722	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/03/2014 08:00	5.728	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/03/2014 07:00	3.818	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/03/2014 08:00	5.704	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/03/2014 07:00	3.669	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/03/2014 08:00	5.735	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/03/2014 07:00	3.631	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/03/2014 08:00	5.844	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/03/2014 07:00	3.536	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/03/2014 08:00	5.702	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/03/2014 07:00	3.764	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/03/2014 08:00	5.880	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/03/2014 07:00	3.545	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/03/2014 08:00	5.383	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/04/2014 07:00	3.661	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/04/2014 08:00	5.745	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/04/2014 07:00	3.633	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/04/2014 08:00	5.773	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/04/2014 07:00	3.614	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/04/2014 08:00	5.692	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/04/2014 07:00	3.692	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/04/2014 08:00	5.756	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/04/2014 07:00	3.715	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/04/2014 08:00	5.613	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/04/2014 07:00	3.659	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/04/2014 08:00	5.697	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/04/2014 07:00	3.779	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/04/2014 08:00	5.773	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/04/2014 07:00	2.778	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/04/2014 08:00	5.313	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/04/2014 07:00	2.716	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/04/2014 08:00	5.166	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/04/2014 07:00	1.386	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/04/2014 08:00	1.564	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/04/2014 07:00	934	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/04/2014 08:00	919	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/04/2014 07:00	2.817	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/04/2014 08:00	5.285	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/04/2014 07:00	3.314	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/04/2014 08:00	5.526	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/04/2014 07:00	3.268	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/04/2014 08:00	5.647	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/04/2014 07:00	3.248	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/04/2014 08:00	5.762	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/04/2014 07:00	3.166	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/04/2014 08:00	5.701	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/04/2014 07:00	3.320	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/04/2014 08:00	5.638	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/04/2014 07:00	3.429	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/04/2014 08:00	5.554	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/04/2014 07:00	3.207	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/04/2014 08:00	5.693	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/05/2014 07:00	1.295	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/05/2014 08:00	1.485	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/05/2014 07:00	1.095	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/05/2014 08:00	1.287	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/05/2014 07:00	3.319	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/05/2014 08:00	5.671	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/05/2014 07:00	3.313	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/05/2014 08:00	5.687	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/05/2014 07:00	3.322	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/05/2014 08:00	5.699	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/05/2014 07:00	3.302	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/05/2014 08:00	5.755	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/05/2014 07:00	3.396	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/05/2014 08:00	5.684	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/05/2014 07:00	3.364	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/05/2014 08:00	5.508	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/05/2014 07:00	3.364	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/05/2014 08:00	5.408	8	2

A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/05/2014 07:00	3.309	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/05/2014 08:00	5.711	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/05/2014 07:00	1.400	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/05/2014 08:00	1.900	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/05/2014 07:00	2.880	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/05/2014 08:00	5.357	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/05/2014 07:00	3.381	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/05/2014 08:00	5.498	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/05/2014 07:00	3.424	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/05/2014 08:00	5.709	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/05/2014 07:00	3.402	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/05/2014 08:00	5.121	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/05/2014 07:00	3.352	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/05/2014 08:00	5.763	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/05/2014 07:00	3.417	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/05/2014 08:00	5.839	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/05/2014 07:00	3.443	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/05/2014 08:00	5.644	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/05/2014 07:00	3.425	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/05/2014 08:00	5.699	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/05/2014 07:00	3.335	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/05/2014 08:00	5.331	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/05/2014 07:00	3.477	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/05/2014 08:00	5.741	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/05/2014 07:00	3.464	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/05/2014 08:00	5.676	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/06/2014 07:00	3.543	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/06/2014 08:00	5.648	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/06/2014 07:00	3.480	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/06/2014 08:00	5.492	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/06/2014 07:00	3.431	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/06/2014 08:00	5.482	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/06/2014 07:00	3.537	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/06/2014 08:00	5.244	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/06/2014 07:00	3.500	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/06/2014 08:00	5.835	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/06/2014 07:00	3.517	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/06/2014 08:00	5.589	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/06/2014 07:00	3.527	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/06/2014 08:00	5.547	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/06/2014 07:00	3.429	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/06/2014 08:00	5.536	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/06/2014 07:00	3.572	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/06/2014 08:00	4.918	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/06/2014 07:00	3.513	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/06/2014 08:00	5.643	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/06/2014 07:00	3.489	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/06/2014 08:00	5.547	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/06/2014 07:00	3.582	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/06/2014 08:00	5.360	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/06/2014 07:00	3.559	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/06/2014 08:00	5.561	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/06/2014 07:00	1.469	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/06/2014 08:00	1.810	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/06/2014 07:00	2.922	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/06/2014 08:00	5.328	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/06/2014 07:00	3.397	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/06/2014 08:00	5.374	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/06/2014 07:00	3.271	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/06/2014 08:00	4.864	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/06/2014 07:00	3.494	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/06/2014 08:00	5.592	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/06/2014 07:00	3.175	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/06/2014 08:00	4.647	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/06/2014 07:00	3.413	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/06/2014 08:00	5.748	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/06/2014 07:00	3.446	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/06/2014 08:00	5.525	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/07/2014 07:00	3.529	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/07/2014 08:00	5.549	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/07/2014 07:00	3.501	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/07/2014 08:00	5.576	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/07/2014 07:00	3.451	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/07/2014 08:00	5.545	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/07/2014 07:00	3.502	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/07/2014 08:00	5.336	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/07/2014 07:00	3.457	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/07/2014 08:00	5.579	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/07/2014 07:00	3.493	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/07/2014 08:00	5.569	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/07/2014 07:00	3.461	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/07/2014 08:00	5.467	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/07/2014 07:00	3.381	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/07/2014 08:00	5.541	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/07/2014 07:00	3.371	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/07/2014 08:00	5.460	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/07/2014 07:00	3.447	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/07/2014 08:00	5.282	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/07/2014 07:00	3.262	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/07/2014 08:00	5.326	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/07/2014 07:00	3.307	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/07/2014 08:00	5.444	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/07/2014 07:00	3.241	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/07/2014 08:00	5.607	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/07/2014 07:00	3.261	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/07/2014 08:00	5.573	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/07/2014 07:00	3.263	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/07/2014 08:00	5.430	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/07/2014 07:00	3.183	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/07/2014 08:00	5.443	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/07/2014 07:00	3.219	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/07/2014 08:00	5.598	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/07/2014 07:00	3.228	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/07/2014 08:00	5.639	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/07/2014 07:00	3.161	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/07/2014 08:00	5.610	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/07/2014 07:00	3.265	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/07/2014 08:00	5.364	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/07/2014 07:00	3.191	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/07/2014 08:00	5.403	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/07/2014 07:00	3.140	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/07/2014 08:00	5.375	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/07/2014 07:00	3.053	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/07/2014 08:00	2.877	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/08/2014 07:00	3.301	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/08/2014 08:00	5.442	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/08/2014 07:00	2.999	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/08/2014 08:00	5.228	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/08/2014 07:00	2.995	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/08/2014 08:00	5.257	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/08/2014 07:00	2.918	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/08/2014 08:00	5.177	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/08/2014 07:00	2.913	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/08/2014 08:00	5.203	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/08/2014 07:00	2.888	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/08/2014 08:00	4.971	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/08/2014 07:00	2.692	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/08/2014 08:00	4.967	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/08/2014 07:00	2.781	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/08/2014 08:00	5.048	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/08/2014 07:00	2.666	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/08/2014 08:00	4.643	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/08/2014 07:00	2.630	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/08/2014 08:00	4.692	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/08/2014 07:00	1.223	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/08/2014 08:00	1.379	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/08/2014 07:00	2.652	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/08/2014 08:00	4.872	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/08/2014 07:00	2.655	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/08/2014 08:00	4.900	8	2

A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/08/2014 07:00	2.616	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/08/2014 08:00	4.999	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/08/2014 07:00	2.579	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/08/2014 08:00	4.941	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/08/2014 07:00	2.567	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/08/2014 08:00	4.922	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/08/2014 07:00	2.727	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/08/2014 08:00	5.283	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/08/2014 07:00	2.857	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/08/2014 08:00	5.275	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/08/2014 07:00	2.759	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/08/2014 08:00	5.278	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/08/2014 07:00	2.865	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/08/2014 08:00	5.299	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/08/2014 07:00	2.815	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/08/2014 08:00	5.314	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/09/2014 07:00	3.350	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/09/2014 08:00	5.444	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/09/2014 07:00	3.243	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/09/2014 08:00	5.480	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/09/2014 07:00	3.268	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/09/2014 08:00	5.404	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/09/2014 07:00	3.273	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/09/2014 08:00	5.439	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/09/2014 07:00	3.214	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/09/2014 08:00	5.443	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/09/2014 07:00	3.311	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/09/2014 08:00	5.253	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/09/2014 07:00	3.240	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/09/2014 08:00	5.224	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/09/2014 07:00	3.299	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/09/2014 08:00	5.429	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/09/2014 07:00	3.256	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/09/2014 08:00	5.366	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/09/2014 07:00	3.238	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/09/2014 08:00	5.320	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/09/2014 07:00	3.388	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/09/2014 08:00	5.361	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/09/2014 07:00	3.397	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/09/2014 08:00	5.464	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/09/2014 07:00	3.167	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/09/2014 08:00	5.501	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/09/2014 07:00	3.396	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/09/2014 08:00	5.419	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/09/2014 07:00	3.367	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/09/2014 08:00	5.465	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/09/2014 07:00	3.346	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/09/2014 08:00	5.495	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/09/2014 07:00	3.500	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/09/2014 08:00	5.145	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/09/2014 07:00	3.396	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/09/2014 08:00	5.180	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/09/2014 07:00	3.436	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/09/2014 08:00	5.607	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/09/2014 07:00	3.482	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/09/2014 08:00	5.480	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/09/2014 07:00	3.498	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/09/2014 08:00	5.191	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/09/2014 07:00	3.502	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/09/2014 08:00	5.585	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/10/2014 07:00	3.512	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/10/2014 08:00	5.711	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/10/2014 07:00	3.520	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/10/2014 08:00	5.550	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/10/2014 07:00	3.482	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/10/2014 08:00	5.552	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/10/2014 07:00	3.559	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/10/2014 08:00	5.597	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/10/2014 07:00	3.516	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/10/2014 08:00	5.583	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/10/2014 07:00	3.598	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/10/2014 08:00	5.621	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/10/2014 07:00	3.476	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/10/2014 08:00	5.267	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/10/2014 07:00	3.078	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/10/2014 08:00	3.984	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/10/2014 07:00	3.050	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/10/2014 08:00	4.163	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/10/2014 07:00	2.758	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/10/2014 08:00	4.935	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/10/2014 07:00	3.689	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/10/2014 08:00	5.542	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/10/2014 07:00	3.627	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/10/2014 08:00	5.693	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/10/2014 07:00	3.604	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/10/2014 08:00	5.576	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/10/2014 07:00	3.664	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/10/2014 08:00	5.472	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/10/2014 07:00	3.687	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/10/2014 08:00	5.619	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/10/2014 07:00	3.740	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/10/2014 08:00	5.581	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/10/2014 07:00	3.760	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/10/2014 08:00	5.568	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/10/2014 07:00	3.827	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/10/2014 08:00	5.619	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/10/2014 07:00	3.703	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/10/2014 08:00	5.628	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/10/2014 07:00	3.805	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/10/2014 08:00	5.601	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/10/2014 07:00	3.649	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/10/2014 08:00	5.668	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/10/2014 07:00	3.809	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/10/2014 08:00	5.500	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/10/2014 07:00	3.632	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/10/2014 08:00	5.382	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/11/2014 07:00	3.746	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/11/2014 08:00	5.195	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/11/2014 07:00	3.624	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/11/2014 08:00	5.632	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/11/2014 07:00	3.815	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/11/2014 08:00	5.508	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/11/2014 07:00	3.728	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	06/11/2014 08:00	5.652	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/11/2014 07:00	3.536	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	07/11/2014 08:00	5.416	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/11/2014 07:00	1.514	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/11/2014 08:00	1.674	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/11/2014 07:00	3.600	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/11/2014 08:00	5.119	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/11/2014 07:00	3.730	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/11/2014 08:00	5.497	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/11/2014 07:00	3.855	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	13/11/2014 08:00	5.534	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/11/2014 07:00	3.694	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	14/11/2014 08:00	5.503	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/11/2014 07:00	3.704	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/11/2014 08:00	5.626	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/11/2014 07:00	3.721	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/11/2014 08:00	5.314	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/11/2014 07:00	3.831	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/11/2014 08:00	5.478	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/11/2014 07:00	3.913	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	20/11/2014 08:00	5.534	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/11/2014 07:00	3.800	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	21/11/2014 08:00	5.417	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/11/2014 07:00	3.809	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/11/2014 08:00	5.433	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/11/2014 07:00	3.822	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/11/2014 08:00	5.526	8	2

A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/11/2014	07:00	3.868	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/11/2014	08:00	5.554	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/11/2014	07:00	3.930	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	27/11/2014	08:00	5.548	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/11/2014	07:00	3.686	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	28/11/2014	08:00	4.877	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/12/2014	07:00	3.872	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	01/12/2014	08:00	5.490	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/12/2014	07:00	3.945	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	02/12/2014	08:00	5.476	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/12/2014	07:00	3.865	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	03/12/2014	08:00	5.523	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/12/2014	07:00	3.872	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	04/12/2014	08:00	5.368	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/12/2014	07:00	3.886	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	05/12/2014	08:00	5.688	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/12/2014	07:00	1.168	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	08/12/2014	08:00	1.180	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/12/2014	07:00	3.915	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	09/12/2014	08:00	5.493	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/12/2014	07:00	3.840	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	10/12/2014	08:00	5.441	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/12/2014	07:00	3.826	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	11/12/2014	08:00	5.341	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/12/2014	07:00	3.855	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	12/12/2014	08:00	5.509	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/12/2014	07:00	3.673	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	15/12/2014	08:00	5.433	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/12/2014	07:00	3.873	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	16/12/2014	08:00	5.223	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/12/2014	07:00	3.734	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	17/12/2014	08:00	5.702	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/12/2014	07:00	3.839	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	18/12/2014	08:00	5.146	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/12/2014	07:00	3.717	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	19/12/2014	08:00	5.400	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/12/2014	07:00	3.496	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	22/12/2014	08:00	5.358	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/12/2014	07:00	3.467	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	23/12/2014	08:00	5.066	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/12/2014	07:00	2.130	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	24/12/2014	08:00	2.808	8	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/12/2014	07:00	768	7	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	25/12/2014	08:00	670	8	4
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/12/2014	07:00	2.629	7	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	26/12/2014	08:00	3.748	8	5
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/12/2014	07:00	3.026	7	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	29/12/2014	08:00	4.353	8	1
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/12/2014	07:00	2.892	7	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	30/12/2014	08:00	4.388	8	2
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/12/2014	07:00	1.957	7	3
A-2	SEC PK013+000D T A-2	DEC	3	31/12/2014	08:00	2.567	8	3

APÉNDICE 5. MATRICES ORIGEN/DESTINO

Hora punta 7h Matrices base

Ligeros Hora punta 7h BASE

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	17025	17062	17063	Totales
Barajas	14432	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	10
A-2 hacia Barcelona	14434	0	0	2.931	201	582	0	321	39	79	15	81	71	0	1	278	0	0	0	79	79	28	25	0	0	0	4.810
A-2 hacia Madrid	14436	0	1.703	0	73	1.191	0	1	52	0	99	48	0	0	1	0	0	27	0	0	0	381	231	0	0	0	3.807
M-40 Norte	14438	19	210	110	0	286	2	1.325	187	0	36	11	1	19	1	5	19	4	19	1	1	7	91	0	2	0	2.355
M-14 Norte	14440	13	4	974	179	0	1	6	268	0	0	0	0	12	1	27	12	3	12	0	0	1	0	0	1	0	1.518
Calle Obenque	14442	6	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	135	2	2	6	0	0	0	0	38	0	0	211
Via servicio Calle Alc	14444	1	23	10	150	34	0	1	53	0	4	1	0	2	1	0	2	0	2	0	0	1	10	0	0	0	295
M-14 Sur	14446	19	210	110	1.020	2.286	2	0	187	0	36	11	1	19	1	5	19	4	19	1	1	7	91	0	2	0	4.050
M-21	14448	75	336	168	1.631	515	5	17	0	2	118	26	4	59	17	13	59	10	59	4	4	15	236	0	6	0	3.381
M-22	14450	26	0	46	0	0	3	0	0	0	0	2	2	26	1	2	40	40	26	2	2	1	0	0	4	0	220
Zona Plenilunio Nort	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	31	1	1	1	1	1	1	1	1	1	219	111	0	0	0	379
Calle Rejas	14624	43	0	77	0	0	5	0	0	1	0	0	1	43	1	5	53	53	43	14	1	0	0	0	5	0	345
Barajas este	15846	21	0	44	0	0	3	0	0	1	0	1	0	21	1	2	34	34	21	1	1	0	0	0	3	0	191
Hacia Aeropuerto	15847	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	9
Zona Plenilunio Sur	15869	2	28	14	147	39	0	0	0	0	5	1	0	2	0	1	2	0	2	0	0	1	12	0	0	0	259
A-2 Madrid ramales	16123	83	596	91	1	0	26	0	0	3	20	25	4	71	1	0	71	112	77	4	4	12	73	19	9	0	1.302
Alameda Norte	16127	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	1	2	0	0	0	0	10	0	0	21
M-40 N ramales	16131	2	8	119	1.132	0	0	8	405	0	0	3	0	1	1	106	1	0	2	0	0	1	1	0	0	0	1.791
Poligono Oeste	16136	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Poligono centro	16144	22	0	31	0	0	3	0	0	1	0	1	1	22	1	1	35	35	22	0	1	0	0	0	4	0	180
Poligono este	16147	21	0	76	0	0	3	0	0	1	0	1	1	21	1	5	33	33	21	1	0	0	0	0	3	0	221
A-2 B (VS)	16154	0	5	215	53	38	0	0	19	155	0	239	214	0	1	15	0	0	0	4	236	1	1	0	0	0	1.198
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	0	0	0	0	23
Calle Pinos de Osuna	17025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	214	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	224
	Totales	360	3.125	5.035	4.590	4.974	54	1.682	1.213	247	336	483	302	326	40	816	404	366	337	112	332	680	883	67	41	2	26.808

Pesados Hora punta 7h BASE

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	17025	17062	17063	Totales
Barajas	14432	0	0	7	2	7	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	25
A-2 hacia Barcelona	14434	13	0	64	0	0	0	0	0	2	0	0	0	13	1	2	16	16	13	7	0	0	0	0	0	1	147
A-2 hacia Madrid	14436	0	33	0	0	39	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	9	12	0	0	0	95
M-40 Norte	14438	0	5	4	0	2	0	65	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	93
M-14 Norte	14440	2	10	14	52	0	0	4	33	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	2	3	0	0	0	127
Calle Obenque	14442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	10
Via servicio Calle Alc	14444	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
M-14 Sur	14446	0	5	4	22	2	0	0	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	50
M-21	14448	3	25	16	82	12	0	7	0	1	0	1	2	2	7	0	2	0	2	2	2	11	15	0	0	0	193
M-22	14450	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Zona Plenilunio Nort	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	17
Calle Rejas	14624	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	21
Barajas este	15846	2	0	12	3	13	0	0	1	0	0	1	0	2	1	0	3	3	2	1	1	0	0	0	0	0	49
Hacia Aeropuerto	15847	1	0	7	2	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	25
Zona Plenilunio Sur	15869	0	2	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	15
A-2 Madrid ramales	16123	0	11	0	0	13	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	4	10	0	0	49
Alameda Norte	16127	1	0	10	2	10	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	45	0	0	77
M-40 N ramales	16131	1	8	14	56	6	0	3	29	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	2	3	0	0	0	129
Poligono Oeste	16136	1	0	7	2	7	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	24
Poligono centro	16144	2	0	12	3	13	0	0	1	0	0	1	1	2	1	0	3	3	2	0	1	0	0	0	0	0	49
Poligono este	16147	2	0	9	3	13	0	0	1	0	0	1	1	2	1	0	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	46
A-2 B (VS)	16154	2	0	13	0	0	0	0	0	3	0	7	7	2	1	0	3	3	2	1	7	0	0	0	0	0	53
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	19
Calle Pinos de Osuna	17025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42
	Totales	36	103	205	242	151	7	82	93	10	1	16	18	33	27	40	62	38	34	17	18	34	43	56	0	2	1.368

Hora punta 14h Matrices base

Ligeros Hora punta 14h BASE

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	17025	17062	17063	Totales
Barajas	14432	0	1	58	5	2	1	0	2	12	0	4	4	1	1	5	14	14	1	4	4	1	1	0	2	1	137
A-2 hacia Barcelona	14434	0	0	2.291	558	505	0	319	77	268	35	76	72	0	1	357	0	0	0	1	74	24	24	0	0	0	4.685
A-2 hacia Madrid	14436	0	2.798	0	203	1.303	0	4	159	0	102	60	0	0	1	0	0	156	0	0	0	533	533	0	0	0	5.853
M-40 Norte	14438	1	385	88	0	119	5	2.058	244	4	51	29	2	11	1	6	11	8	11	2	2	11	11	0	1	0	3.061
M-14 Norte	14440	5	14	873	477	0	4	767	240	16	0	0	7	34	1	36	34	25	34	7	7	503	3	0	5	1	3.094
Calle Obenque	14442	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	107	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	152
Via servicio Calle Alc	14444	0	67	15	200	26	0	2	105	0	13	3	0	2	1	1	2	2	2	0	0	1	1	0	0	0	445
M-14 Sur	14446	1	785	88	3.214	519	5	0	1.444	4	51	29	2	11	1	6	11	8	11	2	274	11	11	0	1	0	6.489
M-21	14448	5	474	556	4	193	17	673	0	15	118	57	7	29	11	13	29	18	29	7	7	21	21	0	4	1	2.308
M-22	14450	10	4	128	15	8	12	0	5	0	0	18	18	10	1	7	69	69	10	18	18	7	7	0	0	0	431
Zona Plenilunio Nort	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	47	1	1	1	1	1	1	1	1	1	367	367	0	0	0	798
Calle Rejas	14624	0	2	30	10	9	15	0	5	5	0	0	1	0	1	3	0	0	0	14	1	0	0	0	0	0	96
Barajas este	15846	1	1	14	3	1	10	0	1	5	0	1	0	1	1	1	7	7	1	1	1	0	0	0	1	0	56
Hacia Aeropuerto	15847	1	1	55	5	2	1	0	2	12	0	4	4	0	1	11	14	1	1	4	4	1	1	0	2	1	126
Zona Plenilunio Sur	15869	0	39	8	81	12	1	0	0	0	5	3	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	156
A-2 Madrid ramales	16123	14	177	14	29	23	72	0	17	48	23	64	20	82	1	0	82	100	13	20	20	150	21	87	11	5	1.093
Alameda Norte	16127	0	0	7	1	0	0	0	0	2	0	1	1	1	1	2	0	1	0	1	1	0	0	113	0	0	134
M-40 N ramales	16131	0	2	42	48	0	0	193	130	2	0	16	1	1	1	1	1	0	0	1	1	5	5	0	0	0	452
Poligono Oeste	16136	1	1	8	5	2	0	0	2	12	0	4	4	1	1	1	1	1	0	4	4	1	1	0	0	0	53
Poligono centro	16144	1	0	50	2	1	10	0	1	5	0	1	1	1	1	2	7	7	1	0	1	0	0	0	1	0	93
Poligono este	16147	1	1	30	4	3	10	0	2	5	0	1	1	1	1	3	7	7	1	1	0	0	0	0	1	0	78
A-2 B (VS)	16154	0	0	0	0	31	0	0	0	20	1	282	260	0	1	11	0	0	0	0	279	1	1	0	0	0	888
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	8	0	0	0	34
Calle Pinos de Osuna	17025	0	0	0	0	157	0	0	0	0	0	0	0	0	0	149	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	320
	Totales	43	4.753	4.360	4.864	2.918	165	4.018	2.438	437	402	700	406	188	31	724	305	425	118	87	697	1.649	1.020	243	30	11	31.034

Pesados Hora punta 14h BASE

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	17025	17062	17063	Totales
Barajas	14432	0	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	17	0	0	0	33
A-2 hacia Barcelona	14434	14	0	60	2	10	0	0	2	6	0	5	5	14	1	7	5	5	14	14	5	1	175	0	1	0	345
A-2 hacia Madrid	14436	0	24	0	0	40	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7	73	0	0	0	147
M-40 Norte	14438	0	7	3	0	7	0	94	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	130	0	0	0	261
M-14 Norte	14440	3	12	5	52	0	0	7	60	1	0	0	3	2	1	0	2	0	2	3	3	3	163	0	0	0	324
Calle Obenque	14442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Via servicio Calle Alc	14444	0	1	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	13
M-14 Sur	14446	0	7	3	12	7	0	0	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	48	0	0	0	97
M-21	14448	3	28	12	41	24	0	42	0	1	0	1	3	2	5	1	2	0	2	3	3	11	150	0	0	0	337
M-22	14450	1	0	3	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	19	0	0	0	38
Zona Plenilunio Nort	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	18	0	0	0	35
Calle Rejas	14624	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	12	0	0	0	23
Barajas este	15846	1	0	3	1	4	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	20	0	0	0	39
Hacia Aeropuerto	15847	1	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	17	0	0	0	35
Zona Plenilunio Sur	15869	0	2	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11	0	0	0	22
A-2 Madrid ramales	16123	0	9	0	0	16	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	44	11	0	1	88
Alameda Norte	16127	2	0	5	1	6	0	0	2	1	0	2	2	1	1	0	0	1	2	2	2	1	33	14	0	0	79
M-40 N ramales	16131	2	12	6	65	6	0	8	75	1	0	0	2	1	1	0	1	0	2	2	2	3	190	0	0	0	380
Poligono Oeste	16136	1	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	19	0	0	0	36
Poligono centro	16144	1	0	3	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	20	0	0	0	39
Poligono este	16147	1	0	4	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	20	0	0	0	40
A-2 B (VS)	16154	1	0	6	0	1	0	0	0	4	0	9	9	1	1	0	0	0	1	1	9	0	44	0	0	0	88
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	0	0	0	39
Calle Pinos de Osuna	17025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54
	Totales	36	106	129	187	146	5	154	177	19	1	27	34	30	25	35	55	13	32	36	34	36	1.251	25	2	1	2.597

Hora punta 7h escenario actual 2014

Ligeros Hora punta 7h escenario actual 2014

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	17025	17062	17063	Totales
Barajas	14432	0	0	0	66	153	0	0	0	0	0	0	0	50	1	0	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	278
A-2 hacia Barcelona	14434	153	0	2.331	40	593	0	921	39	79	15	81	71	0	1	278	0	0	0	79	79	28	25	0	0	0	4.813
A-2 hacia Madrid	14436	0	1.703	0	73	1.191	0	1	52	0	99	48	0	0	1	0	0	27	0	0	0	381	231	0	0	0	3.807
M-40 Norte	14438	19	210	110	0	286	2	1.325	187	0	36	11	1	19	1	5	19	4	19	1	1	7	91	0	2	0	2.355
M-14 Norte	14440	13	4	974	90	0	1	95	268	0	0	0	0	12	1	27	12	3	12	0	0	1	0	0	1	0	1.518
Calle Obenque	14442	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	135	2	2	6	0	0	0	0	38	0	0	193
Via servicio Calle Alc	14444	1	23	10	150	34	0	1	53	0	4	1	0	2	1	0	2	0	2	0	0	1	10	0	0	0	295
M-14 Sur	14446	19	610	110	3.999	622	2	0	187	0	436	11	1	19	1	5	19	404	19	1	1	7	91	0	2	0	6.565
M-21	14448	75	336	168	1.052	315	5	17	0	2	118	26	4	59	17	13	59	10	59	4	4	15	236	0	6	0	2.603
M-22	14450	26	0	46	0	0	3	0	0	0	0	2	2	26	1	2	40	40	26	2	2	1	0	0	4	0	220
Zona Plenilunio Nort	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	31	1	1	1	1	1	1	1	1	1	219	111	0	0	0	379
Calle Rejas	14624	43	0	77	0	0	5	0	0	1	0	0	1	43	1	5	53	53	43	14	1	0	0	0	5	0	345
Barajas este	15846	234	0	44	0	0	3	0	0	1	0	1	0	21	1	2	34	34	21	101	1	0	0	0	3	0	504
Hacia Aeropuerto	15847	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	9
Zona Plenilunio Sur	15869	2	28	14	147	39	0	0	0	0	5	1	0	2	0	1	2	0	2	0	0	1	12	0	0	0	259
A-2 Madrid ramales	16123	83	596	91	1	0	26	0	0	3	20	25	4	71	1	0	71	112	77	4	4	12	73	19	9	0	1.302
Alameda Norte	16127	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	1	2	0	0	0	0	10	0	0	21
M-40 N ramales	16131	2	8	119	43	0	0	797	162	0	0	3	0	1	1	106	1	0	2	0	0	1	501	0	0	0	1.749
Poligono Oeste	16136	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Poligono centro	16144	22	0	31	0	0	3	0	0	1	0	1	1	22	1	1	35	35	22	0	1	0	0	0	4	0	180
Poligono este	16147	21	0	76	0	0	3	0	0	1	0	1	1	21	1	5	33	33	21	1	0	0	0	0	3	0	221
A-2 B (VS)	16154	0	5	215	53	38	0	0	19	155	0	239	214	0	1	15	0	0	0	4	236	1	1	0	0	0	1.198
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	0	0	0	0	23
Calle Pinos de Osuna	17025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	214	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	224
	Totales	727	3.525	4.419	5.716	3.274	54	3.160	971	247	736	483	302	374	39	816	403	765	338	212	332	680	1.383	67	41	2	29.067

Pesados Hora punta 7h escenario actual 2014

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	17025	17062	17063	Totales
Barajas	14432	0	0	7	2	7	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	25
A-2 hacia Barcelona	14434	13	0	64	0	0	0	0	0	2	0	0	0	13	1	2	16	16	13	7	0	0	0	0	0	1	147
A-2 hacia Madrid	14436	0	33	0	0	39	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	9	12	0	0	0	95
M-40 Norte	14438	0	5	4	0	2	0	65	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	92
M-14 Norte	14440	2	10	14	52	0	0	4	33	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	2	3	0	0	0	127
Calle Obenque	14442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	11
Via servicio Calle Alc	14444	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
M-14 Sur	14446	0	5	4	22	2	0	0	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	50
M-21	14448	3	25	16	82	12	0	48	0	1	0	1	2	2	7	0	2	0	2	2	2	11	15	0	0	0	235
M-22	14450	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Zona Plenilunio Nort	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	17
Calle Rejas	14624	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	21
Barajas este	15846	2	0	12	3	13	0	0	1	0	0	1	0	2	1	0	3	3	2	1	1	0	0	0	0	0	49
Hacia Aeropuerto	15847	1	0	7	2	7	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	25
Zona Plenilunio Sur	15869	0	2	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	15
A-2 Madrid ramales	16123	0	11	0	0	13	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	4	10	0	0	49
Alameda Norte	16127	1	0	10	2	10	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	45	0	0	77
M-40 N ramales	16131	1	8	14	28	6	0	31	29	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	2	3	0	0	0	129
Poligono Oeste	16136	1	0	7	2	7	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	24
Poligono centro	16144	2	0	12	3	13	0	0	1	0	0	1	1	2	1	0	3	3	2	0	1	0	0	0	0	0	49
Poligono este	16147	2	0	9	3	13	0	0	1	0	0	1	1	2	1	0	3	3	2	1	0	0	0	0	0	0	46
A-2 B (VS)	16154	2	0	13	0	0	0	0	0	3	0	7	7	2	1	0	3	3	2	1	7	0	0	0	0	0	53
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	19
Calle Pinos de Osuna	17025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42
	Totales	36	103	205	214	151	8	151	93	10	1	16	18	33	27	40	62	38	34	17	18	34	43	56	0	2	1.410

Hora punta 14h escenario actual 2014

Ligeros Hora punta 14h escenario actual 2014

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	17025	17062	17063	Totales
Barajas	14432	0	1	58	5	2	4	128	2	12	0	4	4	1	1	5	14	14	401	4	4	1	1	0	2	1	668
A-2 hacia Ba	14434	0	0	2.291	112	505	0	765	77	268	35	76	72	0	1	357	0	0	0	1	74	24	24	0	0	0	4.685
A-2 hacia Ma	14436	0	2.298	0	203	1.303	0	4	159	0	102	60	0	0	1	0	0	156	0	0	0	533	533	0	0	0	5.353
M-40 Norte	14438	1	385	88	0	119	3	2.058	244	4	51	29	2	11	1	6	11	8	11	2	2	11	11	0	1	0	3.059
M-14 Norte	14440	5	14	550	477	0	10	960	370	16	0	0	7	34	1	36	34	25	34	7	7	503	246	0	5	1	3.343
Calle Obenq	14442	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	107	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	190
Via servicio	14444	0	67	15	200	26	1	2	105	0	13	3	0	2	1	1	2	2	2	0	0	1	1	0	0	0	445
M-14 Sur	14446	1	620	88	3.214	694	3	0	1.444	4	651	29	2	11	1	6	11	8	11	2	129	11	136	0	1	0	7.077
M-21	14448	5	474	556	4	193	9	673	0	15	118	57	7	29	11	13	29	18	29	7	7	21	21	0	4	1	2.299
M-22	14450	10	4	19	15	8	0	0	5	0	0	18	127	10	1	7	69	69	10	18	87	7	7	0	0	0	489
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	47	1	1	1	1	1	1	1	1	1	367	367	0	0	0	798
Calle Rejas	14624	0	2	30	10	9	0	0	5	5	0	0	1	0	1	3	0	0	0	14	1	0	0	0	0	0	81
Barajas este	15846	1	1	14	3	1	2	0	1	5	0	1	0	1	1	1	7	7	1	1	1	0	0	0	1	0	48
Hacia Aerop	15847	1	1	55	5	2	4	0	2	12	0	4	4	0	1	11	14	1	1	4	4	1	1	0	2	1	129
Zona Plenilu	15869	0	39	8	81	12	0	0	0	0	5	3	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	156
A-2 Madrid r	16123	14	177	14	29	23	72	0	17	48	23	64	20	81	1	0	82	100	13	20	20	150	21	87	11	5	1.093
Alameda No	16127	0	0	7	1	0	0	0	0	2	0	1	1	1	1	2	0	1	0	1	1	0	0	113	0	0	134
M-40 N rama	16131	0	2	323	48	0	0	21	21	2	0	16	1	1	1	1	1	0	0	1	1	5	5	0	0	0	452
Poligono Oe	16136	50	1	8	5	2	0	0	2	12	0	4	4	1	1	1	1	1	0	4	4	1	1	0	0	0	102
Poligono cer	16144	1	0	50	2	1	2	0	1	5	0	1	1	1	1	2	7	7	1	0	1	0	0	0	1	0	85
Poligono est	16147	1	1	30	4	3	2	0	2	5	0	1	1	1	1	3	7	7	1	1	0	0	0	0	1	0	70
A-2 B (VS)	16154	0	0	0	0	31	0	0	0	20	1	282	260	0	1	11	0	0	0	0	279	1	1	0	0	0	888
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	8	0	0	0	34
Calle Pinos d	17025	0	0	0	0	157	0	0	0	0	0	0	0	0	0	149	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	320
	Totales	92	4.088	4.208	4.418	3.133	113	4.613	2.459	437	1.002	700	515	187	31	724	305	425	518	87	621	1.649	1.388	243	30	11	31.999

Pesados Hora punta 14h escenario actual 2014

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	17025	17062	17063	Totales
Barajas	14432	0	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	17
A-2 hacia Ba	14434	14	0	60	2	10	0	0	3	6	0	5	5	14	1	7	5	5	14	14	5	1	0	0	1	0	171
A-2 hacia Ma	14436	0	24	0	0	40	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	74
M-40 Norte	14438	0	7	3	0	7	0	94	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	130
M-14 Norte	14440	3	12	5	52	0	0	7	30	1	0	0	3	2	1	0	2	0	2	3	3	3	0	0	0	0	131
Calle Obenq	14442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Via servicio	14444	0	1	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
M-14 Sur	14446	0	7	3	12	7	0	0	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	48
M-21	14448	3	28	12	4	24	0	42	0	1	0	1	3	2	5	1	2	0	2	3	3	11	0	0	0	0	149
M-22	14450	1	0	3	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	19
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	17
Calle Rejas	14624	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	12
Barajas este	15846	1	0	3	1	4	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	19
Hacia Aerop	15847	1	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	17
Zona Plenilu	15869	0	2	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	11
A-2 Madrid r	16123	0	9	0	0	16	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	11	0	1	45
Alameda No	16127	2	0	5	1	6	0	0	2	1	0	2	2	1	1	0	0	1	2	2	2	1	0	14	0	0	46
M-40 N rama	16131	2	12	6	65	6	0	8	0	1	0	0	2	1	1	0	1	0	2	2	2	3	0	0	0	0	114
Poligono Oe	16136	1	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	18
Poligono cer	16144	1	0	3	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	19
Poligono est	16147	1	0	4	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	20
A-2 B (VS)	16154	1	0	6	0	1	0	0	0	4	0	9	9	1	1	0	0	0	1	1	9	0	0	0	0	0	44
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	19
Calle Pinos d	17025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54
	Totales	36	106	129	149	146	6	154	72	19	1	27	34	30	25	35	55	13	32	36	34	37	0	25	2	1	1.205

Hora punta 7h escenario futuro 2019

Ligeros Hora punta 7h escenario futuro 2019

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	18154	18155	18156	Totales
Barajas	14432	0	0	0	70	163	0	0	0	0	0	0	0	53	1	0	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	296
A-2 hacia Ba	14434	163	0	2.480	43	631	0	980	42	84	16	86	76	0	1	295	0	0	0	84	84	30	26	0	0	0	5.121
A-2 hacia Ma	14436	0	1.812	0	78	1.267	0	1	56	0	105	51	0	0	1	0	0	29	0	0	0	405	245	0	0	0	4.051
M-40 Norte	14438	20	224	117	0	304	2	1.410	199	1	39	11	1	20	1	5	20	4	20	1	1	7	97	0	2	0	2.506
M-14 Norte	14440	14	4	1.037	95	0	1	101	285	0	0	0	1	13	1	29	13	3	13	1	1	1	0	0	1	0	1.616
Calle Obenq	14442	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	144	3	3	6	0	0	0	0	40	0	0	207
Via servicio	14444	2	25	10	159	36	0	1	56	0	5	1	0	2	1	0	2	0	2	0	0	1	10	0	0	0	314
M-14 Sur	14446	20	649	117	4.255	662	2	0	199	1	464	11	1	20	1	5	20	429	20	1	1	7	97	0	2	0	6.985
M-21	14448	80	357	179	1.120	335	6	19	0	2	126	28	4	63	19	14	63	11	63	4	4	16	252	0	6	0	2.769
M-22	14450	27	0	49	0	0	4	0	0	0	0	2	2	27	1	2	42	42	27	2	2	1	0	0	4	0	235
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	33	1	1	1	1	1	1	1	1	1	234	119	0	0	0	403
Calle Rejas	14624	46	0	82	0	0	5	0	0	1	0	0	1	46	1	5	56	56	46	15	1	0	0	0	6	0	367
Barajas este	15846	249	0	47	0	0	3	0	0	1	0	1	0	23	1	2	37	37	23	107	1	0	0	0	4	0	536
Hacia Aerop	15847	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	9
Zona Plenilu	15869	3	29	15	157	42	0	0	0	0	5	1	0	3	0	1	3	0	3	0	0	1	13	0	0	0	276
A-2 Madrid r	16123	88	634	97	1	0	28	0	0	3	21	27	4	76	1	0	76	119	82	4	4	13	78	20	10	0	1.385
Alameda No	16127	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	1	3	0	0	0	0	11	0	0	23
M-40 N rama	16131	3	8	127	46	0	0	848	172	0	0	3	0	1	1	113	1	0	3	0	0	2	533	0	0	0	1.860
Poligono Oe	16136	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Poligono cer	16144	23	0	33	0	0	3	0	0	1	0	1	1	23	1	1	37	37	23	0	1	0	0	0	4	0	191
Poligono est	16147	22	0	81	0	0	3	0	0	1	0	1	1	22	1	5	35	35	22	1	0	0	0	0	4	0	235
A-2 B (VS)	16154	0	6	229	56	41	0	0	20	165	0	255	228	0	1	16	0	0	0	4	251	1	1	0	0	0	1.274
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	0	0	0	0	25
Calle Pinos d	18154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	228	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	238
	Totales	773	3.750	4.702	6.082	3.484	57	3.362	1.033	263	783	514	322	399	42	868	429	815	359	226	353	724	1.472	71	44	2	30.928

Pesados Hora punta 7h escenario futuro 2019

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	18154	18155	18156	Totales
Barajas	14432	0	0	7	2	8	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	27
A-2 hacia Ba	14434	13	0	69	0	0	0	0	0	2	0	0	0	13	1	3	17	17	13	7	0	0	0	0	0	1	157
A-2 hacia Ma	14436	0	35	0	0	41	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	9	13	0	0	0	101
M-40 Norte	14438	0	5	4	0	3	0	69	11	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	99
M-14 Norte	14440	2	10	14	55	0	0	4	35	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	3	4	0	0	0	135
Calle Obenq	14442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	11
Via servicio	14444	0	1	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
M-14 Sur	14446	0	5	4	24	3	0	0	11	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	53
M-21	14448	4	27	17	87	12	0	51	0	1	0	1	2	3	7	1	3	0	3	2	2	12	16	0	0	0	250
M-22	14450	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	18
Calle Rejas	14624	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	2	2	1	1	1	1	0	0	0	0	22
Barajas este	15846	2	0	13	3	14	0	0	1	0	0	1	0	2	1	0	4	4	2	1	1	1	0	0	0	0	52
Hacia Aerop	15847	1	0	7	2	8	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	26
Zona Plenilu	15869	0	2	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	16
A-2 Madrid r	16123	0	11	0	0	14	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	4	11	0	0	52
Alameda No	16127	1	0	10	2	10	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0	48	0	0	82
M-40 N rama	16131	1	9	14	30	7	0	33	31	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	2	3	0	0	0	137
Poligono Oe	16136	1	0	7	2	8	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	25
Poligono cer	16144	2	0	13	3	14	0	0	1	0	0	1	1	2	1	0	4	4	2	0	1	1	0	0	0	0	52
Poligono est	16147	2	0	9	3	14	0	0	1	0	0	1	1	2	1	0	4	4	2	1	0	1	0	0	0	0	49
A-2 B (VS)	16154	2	0	14	0	0	0	0	0	3	0	8	8	2	1	0	3	3	2	1	8	0	0	0	0	0	56
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	20
Calle Pinos d	18154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
	Totales	38	110	218	227	161	8	161	99	10	1	17	19	36	29	42	66	41	36	19	19	37	46	60	0	2	1.501

Hora punta 14h escenario futuro 2019

Ligeros Hora punta 14h escenario futuro 2019

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	18154	18155	18156	Totales
Barajas	14432	0	1	62	5	2	4	136	2	13	0	4	4	1	1	6	15	15	427	4	4	1	1	0	2	1	711
A-2 hacia Ba	14434	0	0	2.438	119	537	0	814	82	286	38	81	77	0	1	380	0	0	0	2	79	26	26	0	0	0	4.985
A-2 hacia Ma	14436	0	2.445	0	216	1.387	0	4	169	0	108	64	0	0	1	0	0	166	0	0	0	567	567	0	0	0	5.696
M-40 Norte	14438	1	410	94	0	127	3	2.190	260	4	55	31	2	12	1	6	12	8	12	2	2	12	12	0	2	0	3.255
M-14 Norte	14440	5	15	586	507	0	11	1.022	394	17	0	0	7	36	1	38	36	27	36	7	7	535	262	0	5	2	3.557
Calle Obenq	14442	0	0	0	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	114	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	204
Via servicio	14444	0	72	16	213	27	1	2	112	1	13	4	0	2	1	1	2	2	2	0	0	1	1	0	0	0	474
M-14 Sur	14446	1	660	94	3.420	739	3	0	1.537	4	693	31	2	12	1	6	12	8	12	2	137	12	145	0	2	0	7.530
M-21	14448	5	504	592	5	205	9	716	0	16	125	60	7	31	12	14	31	19	31	7	7	22	22	0	4	1	2.446
M-22	14450	10	4	20	15	9	0	0	5	0	0	19	135	10	1	7	73	73	10	19	93	7	7	0	0	0	520
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	50	1	1	1	1	1	1	1	1	1	390	390	0	0	0	849
Calle Rejas	14624	0	2	32	11	9	0	0	5	5	0	0	1	0	1	3	0	0	0	14	1	0	0	0	0	0	86
Barajas este	15846	1	1	14	3	1	2	0	1	5	0	1	0	1	1	1	7	7	1	1	1	0	0	0	1	0	51
Hacia Aerop	15847	1	1	59	5	2	4	0	2	13	0	4	4	0	1	11	15	1	1	4	4	1	1	0	2	1	137
Zona Plenilu	15869	0	41	9	86	13	0	0	0	0	6	3	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	166
A-2 Madrid r	16123	15	188	15	31	24	77	0	18	51	25	68	22	86	1	0	87	106	14	22	22	160	23	93	12	5	1.163
Alameda No	16127	0	0	8	1	0	0	0	0	2	0	1	1	1	1	2	0	1	0	1	1	0	0	120	0	0	142
M-40 N rama	16131	0	2	343	51	0	0	22	22	2	0	17	1	1	1	2	1	0	0	1	1	6	6	0	0	0	481
Poligono Oe	16136	53	1	8	5	2	0	0	2	13	0	4	4	1	1	1	1	1	0	4	4	1	1	0	0	0	109
Poligono cer	16144	1	0	53	2	1	2	0	1	5	0	1	1	1	1	3	7	7	1	0	1	0	0	0	1	0	90
Poligono est	16147	1	1	32	4	3	2	0	2	5	0	1	1	1	1	3	7	7	1	1	0	0	0	0	1	0	75
A-2 B (VS)	16154	0	0	0	0	33	0	0	0	22	1	300	277	0	1	11	0	0	0	1	296	1	1	0	0	0	945
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	8	0	0	0	36
Calle Pinos d	18154	0	0	0	0	167	0	0	0	0	0	0	0	0	0	159	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	340
	Totales	98	4.350	4.477	4.701	3.334	120	4.908	2.616	466	1.066	745	548	199	33	771	325	452	551	93	661	1.754	1.476	259	32	12	34.047

Pesados punta 14h escenario futuro 2019

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	18154	18155	18156	Totales
Barajas	14432	0	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	18
A-2 hacia Ba	14434	14	0	64	2	11	0	0	3	6	0	5	5	14	1	7	6	6	14	15	5	1	0	0	1	0	181
A-2 hacia Ma	14436	0	26	0	0	43	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	78
M-40 Norte	14438	0	7	3	0	7	0	100	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	139
M-14 Norte	14440	4	13	6	55	0	0	8	32	1	0	0	4	2	1	1	2	0	2	4	4	3	0	0	0	0	139
Calle Obenq	14442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Via servicio	14444	0	1	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
M-14 Sur	14446	0	7	3	13	7	0	0	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	51
M-21	14448	3	29	13	4	26	0	45	0	1	0	2	3	2	6	1	2	0	2	3	3	12	0	0	0	0	159
M-22	14450	1	0	3	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	20
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	18
Calle Rejas	14624	1	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	12
Barajas este	15846	1	0	4	1	4	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	21
Hacia Aerop	15847	1	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	18
Zona Plenilu	15869	0	2	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	12
A-2 Madrid r	16123	0	9	0	0	17	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	12	0	1	48
Alameda No	16127	2	1	5	1	6	0	0	2	1	0	2	2	1	1	0	0	1	2	2	2	1	0	15	0	0	49
M-40 N rama	16131	2	13	6	69	6	0	8	0	1	0	0	2	1	1	0	1	0	2	2	2	3	0	0	0	0	122
Poligono Oe	16136	1	0	3	1	3	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	19
Poligono cer	16144	1	0	4	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	21
Poligono est	16147	1	0	4	1	4	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	21
A-2 B (VS)	16154	1	0	7	0	1	0	0	0	4	0	9	9	1	1	1	0	0	1	1	9	0	0	0	0	0	47
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	20
Calle Pinos d	18154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57
	Totales	38	112	137	159	155	6	164	77	20	1	28	37	32	27	37	58	14	34	38	37	39	0	27	2	1	1.282

Hora punta 7h escenario futuro 2039

Ligeros Hora punta 7h escenario futuro 2039

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	18154	18155	18156	Totales
Barajas	14432	0	0	0	93	217	0	0	0	0	0	0	0	71	1	0	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	394
A-2 hacia Ba	14434	217	0	3.301	57	840	0	1.305	56	112	21	114	101	0	1	393	0	0	0	111	111	40	35	0	0	0	6.816
A-2 hacia Ma	14436	0	2.412	0	104	1.686	0	1	74	0	140	68	0	0	1	0	0	39	0	0	0	539	327	0	0	0	5.392
M-40 Norte	14438	27	298	155	0	405	2	1.876	265	1	52	15	1	27	1	7	27	5	27	1	1	9	129	0	3	0	3.335
M-14 Norte	14440	19	6	1.380	127	0	2	135	380	0	0	0	1	18	1	38	18	4	18	1	1	1	1	0	2	0	2.150
Calle Obenq	14442	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	191	3	3	8	0	0	0	0	54	0	0	276
Via servicio	14444	2	33	14	212	49	0	1	75	0	6	1	0	2	1	1	2	1	2	0	0	1	13	0	0	0	418
M-14 Sur	14446	27	864	155	5.663	881	2	0	265	1	618	15	1	27	1	7	27	571	27	1	1	9	129	0	3	0	9.297
M-21	14448	106	476	238	1.490	446	7	25	0	3	167	37	5	84	25	19	84	15	84	5	5	21	335	0	8	1	3.686
M-22	14450	36	0	65	0	0	5	0	0	0	0	2	2	36	1	2	56	56	36	2	2	1	0	0	6	0	312
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	43	1	1	1	1	1	1	1	1	1	311	158	0	0	0	536
Calle Rejas	14624	61	0	109	0	0	7	0	0	1	0	0	1	61	1	6	75	75	61	20	1	1	0	0	7	0	489
Barajas este	15846	332	0	63	0	0	4	0	0	2	0	1	0	30	1	2	49	49	30	143	1	1	0	0	5	0	714
Hacia Aerop	15847	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	1	1	0	0	0	0	0	1	0	13
Zona Plenilu	15869	3	39	19	209	56	0	0	0	0	7	2	0	3	0	1	3	1	3	0	0	1	18	0	0	0	367
A-2 Madrid r	16123	117	844	129	1	1	37	0	0	4	28	36	6	101	1	0	101	158	109	6	6	17	104	27	13	0	1.844
Alameda No	16127	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	1	3	0	0	0	0	14	0	0	30
M-40 N rama	16131	3	11	169	61	0	0	1.129	229	0	0	4	0	1	1	150	1	0	3	0	0	2	709	0	0	0	2.476
Poligono Oe	16136	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Poligono cer	16144	31	0	43	0	0	4	0	0	2	0	1	1	31	1	1	50	50	31	0	1	1	0	0	5	0	255
Poligono est	16147	29	0	108	0	0	4	0	0	2	0	1	1	29	1	6	47	47	29	1	0	1	0	0	5	0	313
A-2 B (VS)	16154	0	7	305	75	54	0	0	27	220	1	339	303	0	1	21	0	0	0	5	335	1	1	0	0	0	1.696
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6	0	0	0	0	33
Calle Pinos d	18154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	303	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	317
	Totales	1.028	4.992	6.258	8.095	4.637	76	4.475	1.375	350	1.042	684	428	531	56	1.156	572	1.084	478	301	470	964	1.959	95	58	3	41.166

Pesados Hora punta 7h escenario futuro 2039

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	18154	18155	18156	Totales
Barajas	14432	0	0	10	2	10	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	36
A-2 hacia Ba	14434	18	0	91	0	0	1	0	0	3	0	0	0	18	1	4	22	22	18	9	0	0	0	0	0	1	209
A-2 hacia Ma	14436	0	46	0	0	55	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	13	17	0	0	0	134
M-40 Norte	14438	0	7	5	0	3	0	92	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	131
M-14 Norte	14440	2	14	19	73	0	0	6	46	0	0	0	1	2	1	1	2	0	2	1	1	3	5	0	0	0	180
Calle Obenq	14442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	15
Via servicio	14444	0	1	1	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
M-14 Sur	14446	0	7	5	32	3	0	0	14	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	71
M-21	14448	5	36	23	116	16	0	68	0	1	0	2	2	4	10	1	4	0	4	2	2	15	21	0	0	0	332
M-22	14450	0	0	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	24
Calle Rejas	14624	2	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	29
Barajas este	15846	3	1	17	4	19	0	0	2	0	0	1	0	3	1	0	5	5	3	1	1	1	0	0	0	0	70
Hacia Aerop	15847	1	0	10	2	10	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	35
Zona Plenilu	15869	0	3	2	12	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	21
A-2 Madrid r	16123	0	15	0	0	19	10	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	5	14	0	0	69
Alameda No	16127	2	0	14	3	14	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	2	1	1	0	0	64	0	0	109
M-40 N rama	16131	2	12	19	39	9	0	44	41	0	0	0	1	1	1	0	1	0	2	1	1	3	4	0	0	0	183
Poligono Oe	16136	1	0	10	2	10	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	34
Poligono cer	16144	3	1	17	4	19	0	0	2	0	0	1	1	3	1	0	5	5	3	0	1	1	0	0	0	0	70
Poligono est	16147	3	1	12	4	19	0	0	2	0	0	1	1	3	1	0	5	5	3	1	0	1	0	0	0	0	65
A-2 B (VS)	16154	3	0	19	0	0	0	0	0	4	0	11	11	3	1	0	4	4	3	1	11	0	0	0	0	0	74
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	27
Calle Pinos d	18154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59
	Totales	51	146	290	303	214	11	214	132	14	1	23	25	47	38	57	88	54	48	25	25	49	61	79	0	3	1.998

Hora punta 14h escenario futuro 2039

Ligeros Hora punta 14h escenario futuro 2039

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	18154	18155	18156	Totales
Barajas	14432	0	2	83	7	3	6	181	2	17	0	5	5	1	1	8	20	20	568	5	5	2	2	0	3	1	946
A-2 hacia Ba	14434	0	0	3.245	158	715	0	1.083	110	380	50	108	102	0	1	506	0	0	0	2	104	35	35	0	0	0	6.635
A-2 hacia Ma	14436	0	3.254	0	287	1.846	0	5	225	0	144	86	0	0	1	0	0	221	0	0	0	755	755	0	0	0	7.581
M-40 Norte	14438	2	545	125	0	169	4	2.914	346	5	73	41	2	15	1	8	15	11	15	2	2	16	16	0	2	1	4.332
M-14 Norte	14440	7	20	779	675	0	14	1.360	524	23	1	0	10	48	1	51	48	36	48	10	10	712	348	0	6	2	4.734
Calle Obenq	14442	0	0	0	0	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	152	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	271
Via servicio	14444	0	95	21	284	36	1	3	149	1	18	5	0	3	1	2	3	3	3	0	0	2	2	0	0	0	631
M-14 Sur	14446	2	878	125	4.552	983	4	0	2.046	5	923	41	2	15	1	8	15	11	15	2	182	16	193	0	2	1	10.022
M-21	14448	7	671	787	6	273	12	953	0	21	167	81	9	42	16	18	42	25	42	9	9	29	29	0	6	2	3.256
M-22	14450	14	5	27	21	11	0	0	7	0	0	26	180	14	1	10	98	98	14	26	123	9	9	0	0	0	692
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	66	1	1	1	1	1	1	1	1	1	520	520	0	0	0	1.130
Calle Rejas	14624	0	3	43	14	12	0	0	7	6	0	0	1	0	1	4	0	0	0	19	1	1	1	0	0	0	115
Barajas este	15846	1	1	19	4	2	3	0	1	7	0	1	0	1	1	1	10	10	1	1	1	1	1	0	1	0	68
Hacia Aerop	15847	1	2	78	7	3	6	0	2	17	0	5	5	0	1	15	20	1	1	5	5	2	2	0	3	1	183
Zona Plenilu	15869	0	55	12	115	17	0	0	0	0	7	4	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	221
A-2 Madrid r	16123	20	250	20	42	32	102	0	24	67	33	90	29	115	1	0	115	141	18	29	29	213	30	123	16	7	1.547
Alameda No	16127	1	0	11	1	0	0	0	0	3	0	1	1	1	1	3	0	1	1	1	1	0	0	160	0	0	189
M-40 N rama	16131	1	2	457	67	0	0	30	30	3	0	23	1	1	1	2	1	0	1	1	1	8	8	0	0	0	640
Poligono Oe	16136	71	2	11	7	3	0	0	2	17	0	5	5	1	1	2	1	1	0	5	5	2	2	0	0	0	145
Poligono cer	16144	1	0	70	2	1	3	0	1	7	0	1	1	1	1	3	10	10	1	0	1	1	1	0	1	0	120
Poligono est	16147	1	1	43	6	4	3	0	3	7	0	1	1	1	1	4	9	9	1	1	0	1	1	0	1	0	100
A-2 B (VS)	16154	0	0	0	0	44	0	0	0	29	2	399	369	0	1	15	0	0	0	1	394	1	1	0	0	0	1.258
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	11	0	0	0	49
Calle Pinos d	18154	0	0	0	0	222	0	0	0	0	0	0	0	0	0	211	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	453
	Totales	130	5.789	5.959	6.257	4.438	160	6.532	3.483	620	1.419	991	729	265	45	1.026	432	602	734	124	880	2.335	1.965	344	43	16	45.318

Pesados Hora punta 14h escenario futuro 2039

O/D		Barajas	A-2 hacia Barcelona	A-2 hacia Madrid	M-40 Norte	M-14 Norte	Calle Obenque	M-14 Sur	M-21	M-22	Zona Plenilunio	Calle Rejas	Barajas este	Hacia Aeropuerto	Zona Plenilunio	A-2 Madrid ramales	Alameda Norte	M-40 N ramales	Poligono Oeste	Poligono centro	Poligono este	A-2 B (VS)	Zona Iveco	Calle Pinos de Osuna	Calle Noray	Calle Obenque/O	
	id	14432	14434	14436	14438	14440	14442	14446	14448	14450	14452	14624	15846	15847	15869	16123	16127	16131	16136	16144	16147	16154	16157	18154	18155	18156	Totales
Barajas	14432	0	0	4	1	4	0	0	1	1	0	2	2	1	1	0	1	1	1	2	2	0	0	0	0	0	23
A-2 hacia Ba	14434	19	0	86	3	14	0	0	4	8	0	6	6	19	1	10	8	8	19	20	6	2	0	0	1	0	242
A-2 hacia Ma	14436	0	34	0	0	57	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	104
M-40 Norte	14438	1	10	4	0	9	0	133	19	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	184
M-14 Norte	14440	5	17	8	73	0	0	10	42	2	0	1	5	2	1	1	2	0	2	5	5	4	0	0	0	0	186
Calle Obenq	14442	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Via servicio	14444	0	1	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
M-14 Sur	14446	1	10	4	17	9	0	0	19	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	68
M-21	14448	5	39	17	6	35	0	60	0	2	0	2	5	2	8	2	2	0	2	5	5	16	0	0	0	0	211
M-22	14450	2	0	4	1	5	0	0	1	0	0	1	1	2	1	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	26
Zona Plenilu	14452	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	24
Calle Rejas	14624	1	0	5	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	16
Barajas este	15846	2	0	5	1	6	0	0	2	1	0	1	0	2	1	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	27
Hacia Aerop	15847	1	0	4	1	4	0	0	1	1	0	2	2	0	1	0	1	1	1	2	2	0	0	0	0	0	24
Zona Plenilu	15869	0	3	1	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	16
A-2 Madrid r	16123	0	12	0	0	22	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	16	0	1	63
Alameda No	16127	3	1	7	2	8	0	0	2	1	0	3	3	1	1	1	0	1	3	3	3	1	0	20	0	0	65
M-40 N rama	16131	3	17	8	92	8	0	11	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0	3	3	3	4	0	0	0	0	162
Poligono Oe	16136	1	0	4	1	4	0	0	1	1	0	2	2	1	1	0	1	1	0	2	2	0	0	0	0	0	25
Poligono cer	16144	2	0	5	1	6	0	0	2	1	0	1	1	2	1	0	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0	27
Poligono est	16147	2	0	5	1	6	0	0	2	1	0	1	1	2	1	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	28
A-2 B (VS)	16154	2	0	9	0	1	0	0	0	5	0	12	12	2	1	1	1	1	2	2	12	0	0	0	0	0	62
Zona Iveco	16157	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	27
Calle Pinos d	18154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76
	Totales	51	150	183	212	207	9	218	102	27	1	38	49	43	36	49	77	19	46	51	49	52	0	35	3	1	1.707

APÉNDICE 6. NIVELES DE SERVICIO POR TIPO DE VIA

NIVEL DE SERVICIO AUTOVÍA Y AUTOPISTA		
Rango (Densidad) (veh. lig. eq. / km por carril)	Nivel de Servicio	Símbolo
7 > d	A	
11 > d ≥ 7	B	
16 > d ≥ 11	C	
22 > d ≥ 16	D	
28 > d ≥ 22	E	
d ≥ 28	F	

NIVEL DE SERVICIO CARRETERA CONVENCIONAL 100/80		
Rango (Velocidad (km/h))	Nivel de Servicio	Símbolo
v ≥ 88	A	
88 > v ≥ 80	B	
80 > v ≥ 72	C	
72 > v ≥ 64	D	
64 > v ≥ 40	E	
40 > v	F	

NIVEL DE SERVICIO CARRETERA CONVENCIONAL 70		
Rango (Velocidad (km/h))	Nivel de Servicio	Símbolo
v ≥ 64,20	A	
64,20 > v ≥ 58,30	B	
58,30 > v ≥ 52,50	C	
52,50 > v ≥ 46,70	D	
46,70 > v ≥ 35	E	
35 > v	F	

NIVEL DE SERVICIO CARRETERA CONVENCIONAL 60		
Rango (Velocidad (km/h))	Nivel de Servicio	Símbolo
v ≥ 55	A	
55 > v ≥ 50	B	
50 > v ≥ 45	C	
45 > v ≥ 40	D	
40 > v ≥ 30	E	
30 > v	F	

NIVEL DE SERVICIO CARRETERA CONVENCIONAL 40		
Rango (Velocidad (km/h))	Nivel de Servicio	Símbolo
v ≥ 36,68	A	
36,68 > v ≥ 33,32	B	
33,32 > v ≥ 30	C	
30 > v ≥ 26,68	D	
26,68 > v ≥ 20	E	
20> v	F	

NIVEL DE SERVICIO INTERSECCIONES		
Rango (Tiempo de Espera (s))	Nivel de Servicio	Símbolo
10 > t	A	
15 > t ≥ 10	B	
25 > t ≥ 15	C	
35 > t ≥ 25	D	
50 > t ≥ 35	E	
t ≥ 50	F	

NIVEL DE SERVICIO TRAVESÍA / CALLE 50		
Rango (Velocidad (km/h))	Nivel de Servicio	Símbolo
v ≥ 45,85	A	
45,85 > v ≥ 41,65	B	
41,65 > v ≥ 37,50	C	
37,50 > v ≥ 33,35	D	
33,35 > v ≥ 25	E	
25 > v	F	

NIVEL DE SERVICIO RAMPAS		
Rango (Densidad) (veh. lig. eq. / km por carril)	Nivel de Servicio	Símbolo
6 > d	A	
12 > d ≥ 6	B	
17 > d ≥ 12	C	
22 > d ≥ 17	D	
100 > d ≥ 22	E	
d ≥ 100	F	

APÉNDICE 7. RESULTADOS DEL SOFTWARE

SITUACIÓN ACTUAL HORA PUNTA 07:00-08:00

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
1	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.219	1.177	42	20	42	13,27	Velocidad	E
2	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.021	4.910	111	15	101	1,22	Densidad	C
3	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.829	3.778	51	13	102	8,89	Densidad	C
4	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	608	585	23	3	50	0,43	Velocidad	D
5	INTERSECCIONES	1	841	824	17	89	13	110,95	Tiempo de parada	F
6	RAMPAS	1	379	353	25	6	63	0,99	Densidad	A
5	INTERSECCIONES	1	841	824	17	89	13	110,95	Tiempo de parada	F
6	RAMPAS	1	379	353	25	6	63	0,99	Densidad	A
7	RAMPAS	1	39	35	4	1	60	0,57	Densidad	A
8	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	569	550	19	2	50	0,00	Velocidad	D
9	INTERSECCIONES	1	141	138	3	2	51	3,52	Tiempo de parada	A
10	RAMPAS	2	263	263	0	2	65	0,00	Densidad	A
11	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.763	4.649	114	17	93	2,00	Densidad	D
12	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	710	688	22	2	51	0,00	Velocidad	D
13	INTERSECCIONES	1	5	3	2	0	54	0,00	Tiempo de parada	A
14	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	705	685	20	3	51	0,28	Velocidad	D
15	INTERSECCIONES	1	490	468	22	10	50	1,78	Tiempo de parada	A
16	INTERSECCIONES	1	868	821	47	12	59	0,85	Tiempo de parada	A
17	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.631	5.470	161	24	81	24,18	Densidad	E
18	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	705	685	20	10	48	1,09	Velocidad	D
19	RAMPAS	1	1	0	1	17	53	0,11	Densidad	C
20	RAMPAS	1	1.343	1.313	29	0	-1	-1,00	Densidad	A
21	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.048	1.998	50	9	48	0,58	Velocidad	D
22	INTERSECCIONES	1	389	389	0	33	21	9,82	Tiempo de parada	A
23	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1	1	0	0	60	-1,00	Velocidad	A
24	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.663	1.608	55	7	49	0,19	Velocidad	D
25	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
26	TRAVESÍA / CALLE 50	1	0	0	0	0	42	0,61	Velocidad	B
27	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.662	1.607	55	5	49	0,13	Velocidad	D
28	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
29	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.662	1.607	55	5	49	0,15	Velocidad	D
30	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
31	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1	1	0	0	46	0,44	Velocidad	A
32	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.663	1.608	55	5	50	0,10	Velocidad	D
33	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2	1	1	0	46	0,46	Velocidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
34	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.666	1.610	56	5	50	0,04	Velocidad	D
35	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
36	TRAVESÍA / CALLE 50	1	4	2	1	0	46	0,37	Velocidad	A
37	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.669	1.612	57	5	65	0,12	Velocidad	A
38	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
39	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
40	TRAVESÍA / CALLE 50	1	8	4	4	0	53	0,00	Velocidad	A
41	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.669	1.612	57	8	49	0,09	Velocidad	D
42	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.677	1.615	61	7	49	0,26	Velocidad	D
43	TRAVESÍA / CALLE 50	1	731	731	0	10	54	0,00	Velocidad	A
44	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.408	2.347	61	10	47	0,74	Velocidad	D
45	INTERSECCIONES	1	653	555	98	18	34	7,50	Tiempo de parada	A
46	TRAVESÍA / CALLE 50	1	549	353	196	12	49	0,82	Velocidad	A
47	CARRETERA CONVENCIONAL 70	1	1.861	1.859	2	29	47	0,52	Velocidad	D
48	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.114	3.054	60	10	104	0,99	Densidad	B
49	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.409	2.211	197	19	47	2,52	Velocidad	D
50	RAMPAS	2	2.223	2.091	132	17	61	1,37	Densidad	D
51	RAMPAS	1	185	120	65	3	61	0,35	Densidad	A
52	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	3.299	3.174	125	8	102	0,66	Densidad	B
53	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.222	1.190	32	12	62	1,92	Velocidad	A
54	CARRETERA CONVENCIONAL 70	1	1.187	1.158	29	13	47	1,24	Velocidad	D
55	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.239	1.209	30	13	63	0,73	Velocidad	A
56	RAMPAS	2	2.426	2.367	59	13	63	0,67	Densidad	C
57	RAMPAS	1	979	875	104	15	61	1,80	Densidad	C
58	RAMPAS	2	1.244	1.216	28	10	64	0,38	Densidad	B
59	RAMPAS	1	553	535	17	7	56	3,26	Densidad	B
60	RAMPAS	1	541	518	22	11	49	1,79	Densidad	B
61	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.262	3.230	32	10	98	0,28	Densidad	B
62	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	3.853	3.711	142	10	100	1,64	Densidad	B
63	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	3.812	3.758	54	10	99	0,93	Densidad	B
64	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.391	2.305	85	9	80	0,44	Densidad	B
65	TRAVESÍA / CALLE 50	1	976	936	40	9	63	0,29	Velocidad	A
66	RAMPAS	2	1.414	1.369	45	8	85	0,55	Densidad	B
67	RAMPAS	4	1.761	1.731	29	7	96	0,91	Densidad	B
70	RAMPAS	2	1.219	1.212	7	21	62	0,88	Densidad	D
71	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	542	519	22	3	85	0,30	Densidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
72	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.072	4.923	148	15	95	2,98	Densidad	C
73	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.223	5.152	70	15	97	1,96	Densidad	C
74	RAMPAS	1	1.952	1.914	38	23	72	1,08	Densidad	E
75	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.272	3.240	32	11	103	0,69	Densidad	B
76	TRAVESÍA / CALLE 50	1	309	303	6	5	55	0,28	Velocidad	A
77	RAMPAS	1	540	518	22	8	65	0,39	Densidad	B
78	RAMPAS	1	538	534	4	8	64	0,58	Densidad	B
79	RAMPAS	2	1.724	1.682	41	13	74	0,37	Densidad	C
80	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	1.245	1.217	28	6	81	1,02	Densidad	A
81	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.647	3.526	120	10	79	1,80	Densidad	B
82	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.220	1.159	61	4	85	0,18	Densidad	A
83	RAMPAS	1	137	117	20	6	59	0,54	Densidad	B
84	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.210	5.042	168	17	87	1,03	Densidad	D
85	RAMPAS	1	586	583	3	12	61	0,14	Densidad	B
86	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.625	4.459	165	16	96	0,53	Densidad	C
87	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.946	3.894	51	14	96	0,63	Densidad	C
88	RAMPAS	1	1.276	1.256	19	66	30	16,44	Densidad	E
68	TRAVESÍA / CALLE 50	1	384	346	38	2	51	2,23	Velocidad	A
69	TRAVESÍA / CALLE 50	1	35	10	25	1	51	1,50	Velocidad	A
89	TRAVESÍA / CALLE 50	2	267	222	45	2	52	1,03	Velocidad	A
90	INTERSECCIONES	2	1.194	1.056	138	27	30	12,08	Tiempo de parada	B
91	TRAVESÍA / CALLE 50	1	750	716	33	15	47	1,14	Velocidad	A
92	INTERSECCIONES	1	319	293	26	23	24	23,46	Tiempo de parada	C
93	TRAVESÍA / CALLE 50	2	1.029	903	126	8	52	1,12	Velocidad	A
94	INTERSECCIONES	2	428	290	138	5	36	4,44	Tiempo de parada	A
110	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.630	1.507	123	10	90	3,74	Densidad	B
111	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.765	1.700	65	7	102	1,22	Densidad	A
113	TRAVESÍA / CALLE 50	1	120	71	49	3	47	0,45	Velocidad	A
114	TRAVESÍA / CALLE 50	1	261	222	39	14	25	13,57	Velocidad	E
118	TRAVESÍA / CALLE 50	1	71	59	13	1	48	0,36	Velocidad	A
119	TRAVESÍA / CALLE 50	1	191	183	8	2	47	0,80	Velocidad	A

SITUACIÓN ACTUAL HORA PUNTA 14:00-15:00

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
1	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.026	969	57	8	48	0,47	Velocidad	D
2	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.363	5.137	226	15	101	1,26	Densidad	C
3	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.021	4.878	143	16	99	11,67	Densidad	D
4	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.686	1.632	54	8	49	0,61	Velocidad	D
5	INTERSECCIONES	1	955	913	41	21	42	7,87	Tiempo de parada	A
6	RAMPAS	1	72	56	16	1	64	0,21	Densidad	A
5	INTERSECCIONES	1	955	913	41	21	42	7,87	Tiempo de parada	A
6	RAMPAS	1	72	56	16	1	64	0,21	Densidad	A
7	RAMPAS	1	53	46	7	1	61	0,61	Densidad	A
8	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.632	1.585	47	7	50	0,00	Velocidad	D
9	INTERSECCIONES	1	299	292	7	3	50	4,06	Tiempo de parada	A
10	RAMPAS	2	303	283	20	2	65	0,00	Densidad	A
11	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.061	4.855	206	16	99	1,01	Densidad	C
12	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.931	1.877	54	6	50	0,23	Velocidad	D
13	INTERSECCIONES	1	15	10	5	0	54	0,00	Tiempo de parada	A
14	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.915	1.866	49	9	50	1,03	Velocidad	D
15	INTERSECCIONES	1	128	107	21	3	50	1,46	Tiempo de parada	A
16	INTERSECCIONES	1	201	163	38	3	61	0,51	Tiempo de parada	A
17	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.262	5.018	244	17	97	7,58	Densidad	D
18	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.916	1.867	49	14	48	1,04	Velocidad	D
19	RAMPAS	1	0	0	0	15	54	0,00	Densidad	C
20	RAMPAS	1	1.315	1.315	0	0	-1	-1,00	Densidad	A
21	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	3.242	3.184	58	13	48	0,72	Velocidad	D
22	INTERSECCIONES	1	862	862	0	130	7	31,30	Tiempo de parada	D
23	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1	0	1	0	49	0,35	Velocidad	A
24	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.373	2.321	53	10	49	0,26	Velocidad	D
25	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
26	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1	0	1	0	60	-1,00	Velocidad	A
27	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.374	2.321	53	7	49	0,17	Velocidad	D
28	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
29	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.374	2.321	53	7	49	0,19	Velocidad	D
30	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
31	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1	0	1	0	49	0,60	Velocidad	A
32	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.375	2.321	54	7	50	0,13	Velocidad	D
33	TRAVESÍA / CALLE 50	1	3	2	1	0	46	0,55	Velocidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
34	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.378	2.323	55	7	50	0,00	Velocidad	D
35	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
36	TRAVESÍA / CALLE 50	1	7	3	4	0	46	0,39	Velocidad	A
37	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.385	2.326	59	7	50	0,15	Velocidad	D
38	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
39	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
40	TRAVESÍA / CALLE 50	1	14	5	9	1	53	0,00	Velocidad	A
41	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.385	2.326	59	11	49	0,11	Velocidad	D
42	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.399	2.331	68	10	49	0,33	Velocidad	D
43	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.092	1.071	22	15	53	0,00	Velocidad	A
44	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	3.492	3.402	90	15	47	1,11	Velocidad	D
45	INTERSECCIONES	1	414	319	96	15	29	13,59	Tiempo de parada	B
46	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.036	901	135	16	50	0,77	Velocidad	A
47	CARRETERA CONVENCIONAL 70	1	1.777	1.738	39	26	47	0,35	Velocidad	D
48	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.065	2.956	109	9	105	0,78	Densidad	B
49	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.813	2.639	174	19	47	1,68	Velocidad	D
50	RAMPAS	2	2.485	2.340	145	16	62	0,88	Densidad	C
51	RAMPAS	1	327	298	29	4	64	0,23	Densidad	A
52	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	3.392	3.254	138	8	103	0,59	Densidad	B
53	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2.095	2.039	56	19	61	2,76	Velocidad	A
54	CARRETERA CONVENCIONAL 70	1	1.396	1.362	34	17	47	1,48	Velocidad	D
55	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.784	1.714	70	18	63	0,77	Velocidad	A
56	RAMPAS	2	3.179	3.075	104	17	63	0,74	Densidad	D
57	RAMPAS	1	1.074	989	85	10	62	1,16	Densidad	B
58	RAMPAS	2	1.411	1.351	60	12	64	0,43	Densidad	B
59	RAMPAS	1	892	865	26	5	59	2,06	Densidad	A
60	RAMPAS	1	908	863	44	23	42	3,50	Densidad	E
61	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.393	4.309	84	12	95	0,36	Densidad	C
62	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	4.284	4.119	165	9	102	1,28	Densidad	B
63	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.329	5.201	128	13	96	1,30	Densidad	C
64	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.871	2.720	151	10	79	0,48	Densidad	B
65	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.085	1.008	77	12	62	0,45	Velocidad	A
66	RAMPAS	2	1.784	1.711	73	10	85	0,53	Densidad	B
67	RAMPAS	4	1.918	1.859	59	7	98	0,72	Densidad	B
70	RAMPAS	2	1.009	995	15	15	63	0,63	Densidad	C
71	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	909	865	44	5	84	0,47	Densidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
72	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.293	5.114	179	13	99	2,01	Densidad	C
73	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	6.987	6.824	163	19	93	2,79	Densidad	D
74	RAMPAS	1	2.565	2.487	79	29	69	1,83	Densidad	E
75	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.421	4.337	84	13	102	0,89	Densidad	C
76	TRAVESÍA / CALLE 50	1	511	501	10	9	53	0,59	Velocidad	A
77	RAMPAS	1	908	864	44	13	64	0,54	Densidad	C
78	RAMPAS	1	955	941	13	14	63	0,90	Densidad	C
79	RAMPAS	2	2.121	2.046	76	14	74	0,41	Densidad	C
80	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	1.413	1.354	60	7	81	1,16	Densidad	A
81	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.820	4.615	205	15	74	3,50	Densidad	C
82	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.640	1.539	101	5	84	0,24	Densidad	A
83	RAMPAS	1	20	13	7	5	60	0,51	Densidad	A
84	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.312	5.126	186	14	90	0,91	Densidad	C
85	RAMPAS	1	549	527	21	10	61	0,17	Densidad	B
86	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.764	4.599	165	14	99	0,43	Densidad	C
87	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.964	5.840	124	46	54	6,96	Densidad	F
88	RAMPAS	1	1.026	988	38	143	6	72,88	Densidad	F
68	TRAVESÍA / CALLE 50	1	162	142	20	4	53	2,38	Velocidad	A
69	TRAVESÍA / CALLE 50	1	400	360	40	4	53	1,19	Velocidad	A
89	TRAVESÍA / CALLE 50	2	964	845	119	7	52	1,03	Velocidad	A
90	INTERSECCIONES	2	547	460	87	5	46	1,25	Tiempo de parada	A
91	TRAVESÍA / CALLE 50	1	146	102	44	3	46	1,26	Velocidad	A
92	INTERSECCIONES	1	751	725	27	30	29	10,03	Tiempo de parada	B
93	TRAVESÍA / CALLE 50	2	825	741	84	7	52	0,99	Velocidad	A
94	INTERSECCIONES	2	1.258	1.085	173	16	32	7,11	Tiempo de parada	A
110	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	2.431	2.272	159	38	61	53,48	Densidad	F
111	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.282	1.186	96	4	102	0,81	Densidad	A
113	TRAVESÍA / CALLE 50	1	287	260	27	6	48	0,46	Velocidad	A
114	TRAVESÍA / CALLE 50	1	389	338	51	39	30	29,95	Velocidad	E
118	TRAVESÍA / CALLE 50	1	117	113	4	2	48	0,34	Velocidad	A
119	TRAVESÍA / CALLE 50	1	153	148	5	2	47	0,75	Velocidad	A

SITUACIÓN FUTURA 2019 HORA PUNTA 07:00-08:00

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
1	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.306	1.267	39	113	37	159,66	Velocidad	E
2	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.240	5.137	102	79	41	83,45	Densidad	F
3	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.848	3.801	47	11	103	7,05	Densidad	B
4	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	764	722	41	5	49	0,50	Velocidad	D
5	INTERSECCIONES	1	914	900	14	169	4	391,58	Tiempo de parada	F
6	RAMPAS	1	391	367	24	103	18	533,36	Densidad	F
7	RAMPAS	1	39	32	7	1	60	0,66	Densidad	A
8	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	725	690	35	5	50	0,00	Velocidad	D
9	INTERSECCIONES	1	145	143	2	2	53	2,58	Tiempo de parada	A
10	RAMPAS	2	628	612	16	6	59	4,49	Densidad	B
11	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.613	4.526	87	101	27	75,42	Densidad	F
12	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	869	832	37	4	50	0,14	Velocidad	D
13	INTERSECCIONES	1	8	6	2	0	55	0,00	Tiempo de parada	A
14	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	861	826	35	6	50	0,55	Velocidad	D
15	INTERSECCIONES	1	372	358	13	141	13	444,79	Tiempo de parada	F
16	INTERSECCIONES	1	763	725	37	115	15	77,08	Tiempo de parada	F
17	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.377	5.253	124	107	19	409,91	Densidad	F
18	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	861	826	35	5	50	0,21	Velocidad	D
19	RAMPAS	1	0	0	0	0	56	0,00	Densidad	A
20	RAMPAS	1	1.503	1.468	34	21	53	0,00	Densidad	D
21	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.364	2.295	69	14	47	1,26	Velocidad	D
22	INTERSECCIONES	1	378	378	0	95	7	34,27	Tiempo de parada	D
23	TRAVESÍA / CALLE 50	1	0	0	0	0	42	0,54	Velocidad	B
24	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.989	1.915	73	12	48	0,38	Velocidad	D
25	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
26	TRAVESÍA / CALLE 50	1	0	0	0	0	47	0,50	Velocidad	A
27	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.989	1.915	73	9	48	0,21	Velocidad	D
28	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
29	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.989	1.915	73	8	48	0,23	Velocidad	D
30	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
31	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1	0	1	0	42	0,64	Velocidad	B
32	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.989	1.915	74	8	49	0,14	Velocidad	D
33	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2	2	0	0	42	0,60	Velocidad	B
34	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.992	1.918	74	8	49	0,05	Velocidad	D
35	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
36	TRAVESÍA / CALLE 50	1	5	3	2	0	42	0,43	Velocidad	B
37	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.998	1.921	76	8	49	0,17	Velocidad	D
38	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
39	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
40	TRAVESÍA / CALLE 50	1	10	3	6	0	53	0,00	Velocidad	A
41	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.997	1.921	76	12	49	0,12	Velocidad	D
42	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.007	1.924	83	12	49	0,35	Velocidad	D
43	TRAVESÍA / CALLE 50	1	792	793	-2	12	54	0,02	Velocidad	A
44	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.798	2.717	81	12	46	0,87	Velocidad	D
46	TRAVESÍA / CALLE 50	1	543	365	178	12	52	1,36	Velocidad	A
47	RAMPAS	2	2.469	2.397	72	112	10	124,50	Densidad	F
48	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.905	2.852	52	8	103	2,07	Densidad	B
49	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	3.011	2.762	249	20	48	1,61	Velocidad	E
50	RAMPAS	2	3.011	2.762	249	19	62	1,41	Densidad	D
52	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.905	2.852	52	8	103	2,07	Densidad	B
53	TRAVESÍA / CALLE 50	2	1.539	1.489	50	11	63	1,24	Velocidad	A
54	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.257	1.225	31	14	62	1,36	Velocidad	A
55	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.337	1.309	28	16	63	0,75	Velocidad	A
56	RAMPAS	2	2.594	2.534	59	15	63	0,69	Densidad	C
57	RAMPAS	1	1.209	1.041	168	10	62	0,70	Densidad	B
58	RAMPAS	2	1.802	1.721	81	11	63	0,21	Densidad	B
59	RAMPAS	1	450	435	15	5	62	0,98	Densidad	A
60	RAMPAS	1	606	578	27	8	65	0,00	Densidad	B
62	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	3.353	3.285	68	7	104	1,22	Densidad	B
63	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	3.113	3.067	46	7	100	0,95	Densidad	B
65	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.008	971	37	10	63	0,41	Velocidad	A
66	RAMPAS	2	1.452	1.404	47	7	85	0,40	Densidad	B
67	RAMPAS	3	1.763	1.724	39	8	95	1,48	Densidad	B
68	TRAVESÍA / CALLE 50	1	307	250	57	7	47	3,16	Velocidad	A
69	TRAVESÍA / CALLE 50	1	34	14	20	1	48	1,51	Velocidad	A
70	RAMPAS	1	1.156	1.144	11	18	64	0,49	Densidad	D
71	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	607	580	27	3	84	0,17	Densidad	A
72	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	4.692	4.555	137	14	92	3,74	Densidad	C
73	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	5	5.374	5.290	84	62	51	89,81	Densidad	F
74	RAMPAS	2	2.866	2.802	64	107	38	11,70	Densidad	F
75	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.508	2.488	19	7	102	0,81	Densidad	B

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
76	RAMPAS	1	345	340	4	6	55	0,21	Densidad	B
77	RAMPAS	1	606	578	27	9	65	0,32	Densidad	B
79	RAMPAS	2	2.722	2.656	66	16	71	0,53	Densidad	C
80	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	1.281	1.259	21	5	82	1,00	Densidad	A
81	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.715	3.600	115	12	78	2,33	Densidad	C
82	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.121	1.065	56	4	85	0,19	Densidad	A
83	RAMPAS	1	106	98	8	2	60	0,48	Densidad	A
84	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.796	4.650	146	14	100	0,70	Densidad	C
86	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.796	4.650	146	14	100	0,70	Densidad	C
87	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.126	4.066	59	59	70	18,57	Densidad	F
88	RAMPAS	1	1.247	1.223	24	109	39	23,14	Densidad	F
89	TRAVESÍA / CALLE 50	2	73	50	23	0	51	1,10	Velocidad	A
90	INTERSECCIONES	2	1.391	1.229	161	18	40	2,76	Tiempo de parada	A
91	TRAVESÍA / CALLE 50	1	840	806	34	15	48	0,82	Velocidad	A
92	INTERSECCIONES	1	301	276	25	19	26	19,51	Tiempo de parada	C
93	TRAVESÍA / CALLE 50	2	647	602	45	6	52	1,10	Velocidad	A
94	INTERSECCIONES	2	411	318	93	5	35	5,32	Tiempo de parada	A
95	RAMPAS	1	934	911	23	11	73	0,57	Densidad	B
96	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.460	2.376	84	8	80	0,40	Densidad	B
97	RAMPAS	1	523	463	60	5	63	0,05	Densidad	A
99	RAMPAS	2	1.279	1.258	21	8	64	0,00	Densidad	B
100	RAMPAS	1	184	126	58	3	64	0,30	Densidad	A
101	RAMPAS	2	1.340	1.270	70	11	72	4,37	Densidad	B
102	RAMPAS	1	2	2	0	0	87	0,01	Densidad	A
103	RAMPAS	1	146	146	0	4	66	0,07	Densidad	A
104	RAMPAS	2	1.789	1.745	43	10	74	0,14	Densidad	B
105	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.508	2.488	19	7	105	0,55	Densidad	B
110	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.741	1.610	131	10	89	4,27	Densidad	B
111	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.949	1.875	74	7	102	1,29	Densidad	B
112	TRAVESÍA / CALLE 50	1	339	337	2	4	54	1,11	Velocidad	A
113	TRAVESÍA / CALLE 50	1	121	73	47	3	43	1,15	Velocidad	B
114	TRAVESÍA / CALLE 50	1	287	246	41	11	39	3,94	Velocidad	C
115	TRAVESÍA / CALLE 50	1	609	558	51	12	48	1,26	Velocidad	A
116	TRAVESÍA / CALLE 50	1	169	147	22	3	50	1,26	Velocidad	A
117	TRAVESÍA / CALLE 50	1	94	73	21	2	50	0,25	Velocidad	A
118	TRAVESÍA / CALLE 50	1	45	22	23	1	47	0,60	Velocidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
119	TRAVESÍA / CALLE 50	1	167	158	9	3	48	1,07	Velocidad	A
120	TRAVESÍA / CALLE 50	1	49	49	0	1	55	0,00	Velocidad	A
121	TRAVESÍA / CALLE 50	1	167	158	9	20	11	23,12	Velocidad	F
122	RAMPAS	1	515	484	30	11	53	0,44	Densidad	B
123	TRAVESÍA / CALLE 50	1	681	642	39	15	49	0,63	Velocidad	A
124	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.021	980	40	17	51	1,68	Velocidad	A
125	TRAVESÍA / CALLE 50	1	169	147	22	3	53	0,73	Velocidad	A
126	TRAVESÍA / CALLE 50	1	915	882	33	17	51	1,84	Velocidad	A
127	TRAVESÍA / CALLE 50	1	169	147	22	3	52	1,77	Velocidad	A
128	TRAVESÍA / CALLE 50	1	217	152	65	2	66	1,02	Velocidad	A

SITUACIÓN FUTURA 2039 HORA PUNTA 07:00-08:00

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
1	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.746	1.694	51	167	36	485,24	Velocidad	E
2	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	7.047	6.911	136	105	16	131,45	Densidad	F
3	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.068	5.006	61	10	103	6,56	Densidad	B
4	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.028	984	44	5	50	0,40	Velocidad	D
5	INTERSECCIONES	1	1.232	1.205	26	185	2	1.322,35	Tiempo de parada	F
6	RAMPAS	1	514	489	25	169	2	1.238,50	Densidad	F
7	RAMPAS	1	53	50	3	0	61	0,78	Densidad	A
8	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	975	934	41	5	50	0,00	Velocidad	D
9	INTERSECCIONES	1	230	222	7	2	54	2,25	Tiempo de parada	A
10	RAMPAS	2	852	828	24	10	52	12,94	Densidad	B
11	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.197	6.084	112	118	16	96,87	Densidad	F
12	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	1.204	1.156	48	4	50	0,17	Velocidad	D
13	INTERSECCIONES	1	11	9	1	0	54	0,00	Tiempo de parada	A
14	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.194	1.147	47	6	50	0,67	Velocidad	D
15	INTERSECCIONES	1	542	521	21	171	1	639,05	Tiempo de parada	F
16	INTERSECCIONES	1	1.056	1.009	46	129	5	95,24	Tiempo de parada	F
17	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	7.252	7.094	158	109	17	446,96	Densidad	F
18	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.195	1.148	47	6	50	0,23	Velocidad	D
19	RAMPAS	1	1	1	0	0	57	0,00	Densidad	A
20	RAMPAS	1	2.025	1.993	31	17	53	0,00	Densidad	C
21	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	3.219	3.141	78	12	48	1,06	Velocidad	D
22	INTERSECCIONES	1	499	499	0	94	12	22,72	Tiempo de parada	C
23	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1	0	1	0	43	0,45	Velocidad	B
24	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.727	2.642	85	9	48	0,30	Velocidad	D
25	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
26	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2	1	1	0	50	-1,00	Velocidad	A
27	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.728	2.642	86	6	49	0,16	Velocidad	D
28	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
29	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.729	2.643	86	6	49	0,18	Velocidad	D
30	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
31	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2	1	0	0	42	0,52	Velocidad	B
32	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.731	2.644	86	6	49	0,12	Velocidad	D
33	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2	2	0	0	42	0,57	Velocidad	B
34	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.732	2.645	87	6	49	0,00	Velocidad	D
35	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
36	TRAVESÍA / CALLE 50	1	4	2	2	0	46	0,38	Velocidad	A
37	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.736	2.647	89	6	49	0,13	Velocidad	D
38	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
39	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
40	TRAVESÍA / CALLE 50	1	17	9	7	0	53	0,00	Velocidad	A
41	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.736	2.647	89	9	49	0,05	Velocidad	D
42	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.752	2.656	96	9	49	0,33	Velocidad	D
43	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.027	1.029	-2	15	53	0,02	Velocidad	A
44	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	3.778	3.683	95	11	47	0,80	Velocidad	D
46	TRAVESÍA / CALLE 50	1	752	515	237	19	50	3,12	Velocidad	A
47	RAMPAS	2	3.286	3.211	75	115	10	132,34	Densidad	F
48	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.968	3.884	83	8	103	2,02	Densidad	B
49	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	4.037	3.726	311	30	45	7,37	Velocidad	E
50	RAMPAS	2	4.038	3.726	311	105	55	22,00	Densidad	F
52	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.967	3.883	83	8	103	2,02	Densidad	B
53	TRAVESÍA / CALLE 50	2	2.087	2.033	54	7	64	0,75	Velocidad	A
54	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.690	1.649	41	19	61	1,60	Velocidad	A
55	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.781	1.744	36	19	62	0,79	Velocidad	A
56	RAMPAS	2	3.472	3.395	77	18	63	0,86	Densidad	D
57	RAMPAS	1	1.631	1.433	198	10	61	0,88	Densidad	B
58	RAMPAS	2	2.405	2.292	113	109	54	11,60	Densidad	F
59	RAMPAS	1	607	582	25	6	61	1,03	Densidad	B
60	RAMPAS	1	780	748	32	3	64	0,00	Densidad	A
62	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	4.572	4.464	108	8	103	1,38	Densidad	B
63	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	4.070	4.013	57	5	103	0,64	Densidad	A
65	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.270	1.233	37	9	63	0,38	Velocidad	A
66	RAMPAS	2	1.962	1.909	52	6	85	0,38	Densidad	B
67	RAMPAS	3	2.364	2.312	51	13	71	23,40	Densidad	C
68	TRAVESÍA / CALLE 50	1	405	322	83	8	47	3,52	Velocidad	A
69	TRAVESÍA / CALLE 50	1	49	21	28	1	47	1,62	Velocidad	A
70	RAMPAS	1	1.579	1.559	20	106	48	20,59	Densidad	F
71	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	784	752	32	2	82	0,39	Densidad	A
72	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	6.400	6.196	204	15	89	5,19	Densidad	C
73	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	5	7.158	7.064	93	109	11	182,19	Densidad	F
74	RAMPAS	2	3.866	3.798	68	102	20	20,27	Densidad	F
75	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.291	3.266	25	7	99	1,25	Densidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
76	RAMPAS	1	410	404	6	108	34	156,58	Densidad	F
77	RAMPAS	1	780	748	32	3	65	0,36	Densidad	A
79	RAMPAS	2	3.686	3.616	70	13	70	0,61	Densidad	C
80	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	1.733	1.702	31	85	18	288,04	Densidad	F
81	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.929	4.785	144	16	72	4,12	Densidad	C
82	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.458	1.391	67	5	84	0,19	Densidad	A
83	RAMPAS	1	152	137	14	3	61	0,48	Densidad	A
84	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.553	6.334	218	14	99	0,77	Densidad	C
86	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.553	6.335	218	14	99	0,77	Densidad	C
87	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.514	5.444	70	132	11	55,28	Densidad	F
88	RAMPAS	1	1.644	1.621	23	130	10	51,45	Densidad	F
89	TRAVESÍA / CALLE 50	2	96	62	34	0	50	1,49	Velocidad	A
90	INTERSECCIONES	2	1.861	1.652	209	23	39	3,10	Tiempo de parada	A
91	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.090	1.047	43	16	48	0,84	Velocidad	A
92	INTERSECCIONES	1	443	406	37	134	3	151,75	Tiempo de parada	F
93	TRAVESÍA / CALLE 50	2	871	810	61	8	52	1,16	Velocidad	A
94	INTERSECCIONES	2	504	376	128	9	29	9,65	Tiempo de parada	A
95	RAMPAS	1	1.307	1.284	22	8	74	0,46	Densidad	B
96	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.231	3.141	89	7	80	0,39	Densidad	B
97	RAMPAS	1	675	592	82	6	62	0,24	Densidad	A
99	RAMPAS	2	1.730	1.699	31	112	48	25,91	Densidad	F
100	RAMPAS	1	249	173	76	4	63	0,49	Densidad	A
101	RAMPAS	2	1.828	1.732	96	26	50	30,59	Densidad	E
102	RAMPAS	1	4	4	0	1	86	0,00	Densidad	A
103	RAMPAS	1	183	183	0	16	40	17,24	Densidad	C
104	RAMPAS	2	2.380	2.332	47	9	74	0,14	Densidad	B
105	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.289	3.264	25	6	106	0,47	Densidad	A
110	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	2.312	2.133	179	151	4	887,27	Densidad	F
111	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	2.560	2.472	88	10	101	1,54	Densidad	B
112	TRAVESÍA / CALLE 50	1	426	420	6	4	54	1,28	Velocidad	A
113	TRAVESÍA / CALLE 50	1	127	45	82	3	43	1,16	Velocidad	B
114	TRAVESÍA / CALLE 50	1	368	306	62	13	39	3,61	Velocidad	C
115	TRAVESÍA / CALLE 50	1	839	777	62	14	48	1,27	Velocidad	A
116	TRAVESÍA / CALLE 50	1	243	216	27	5	50	1,41	Velocidad	A
117	TRAVESÍA / CALLE 50	1	154	140	14	2	49	0,29	Velocidad	A
118	TRAVESÍA / CALLE 50	1	102	88	14	2	46	0,61	Velocidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
119	TRAVESÍA / CALLE 50	1	188	176	12	3	47	1,16	Velocidad	A
120	TRAVESÍA / CALLE 50	1	53	53	0	1	55	0,00	Velocidad	A
121	TRAVESÍA / CALLE 50	1	188	176	12	29	9	29,21	Velocidad	F
122	RAMPAS	1	686	638	48	12	53	0,46	Densidad	B
123	TRAVESÍA / CALLE 50	1	874	814	60	17	49	0,67	Velocidad	A
124	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.299	1.233	65	19	52	1,71	Velocidad	A
125	TRAVESÍA / CALLE 50	1	243	216	27	5	53	1,04	Velocidad	A
126	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.146	1.095	51	18	51	1,88	Velocidad	A
127	TRAVESÍA / CALLE 50	1	243	216	27	5	51	2,09	Velocidad	A
128	TRAVESÍA / CALLE 50	1	296	219	76	2	66	1,03	Velocidad	A

SITUACIÓN FUTURA 2019 HORA PUNTA 14:00-15:00

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
1	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.109	1.041	68	71	35	126,20	Velocidad	E
2	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.684	5.438	246	16	101	1,26	Densidad	C
3	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.874	4.744	130	9	104	5,67	Densidad	B
4	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.009	1.943	65	9	49	0,73	Velocidad	D
5	INTERSECCIONES	1	1.047	996	51	131	6	197,78	Tiempo de parada	F
6	RAMPAS	1	62	46	17	1	64	0,16	Densidad	A
7	RAMPAS	1	57	49	8	1	61	0,68	Densidad	A
8	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.951	1.894	57	9	49	0,07	Velocidad	D
9	INTERSECCIONES	1	357	349	8	5	47	5,07	Tiempo de parada	A
10	RAMPAS	2	666	594	72	4	65	0,00	Densidad	A
11	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.019	4.845	174	19	93	3,78	Densidad	D
12	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.308	2.244	65	7	49	0,35	Velocidad	D
13	INTERSECCIONES	1	12	11	2	0	54	0,00	Tiempo de parada	A
14	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.295	2.232	63	10	49	1,46	Velocidad	D
15	INTERSECCIONES	1	106	96	10	2	51	1,31	Tiempo de parada	A
16	INTERSECCIONES	1	168	142	26	2	62	0,49	Tiempo de parada	A
17	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.188	4.987	201	62	44	188,10	Densidad	F
18	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.296	2.233	63	10	50	0,55	Velocidad	D
19	RAMPAS	1	0	0	0	0	55	0,00	Densidad	A
20	RAMPAS	1	1.595	1.584	10	16	54	0,00	Densidad	C
21	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	3.891	3.817	73	16	48	1,05	Velocidad	D
22	INTERSECCIONES	1	890	890	0	139	4	40,55	Tiempo de parada	E
23	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1	1	0	0	56	0,49	Velocidad	A
24	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.995	2.928	68	15	47	0,47	Velocidad	D
25	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
26	TRAVESÍA / CALLE 50	1	0	0	0	0	46	0,40	Velocidad	B
27	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.995	2.927	68	10	48	0,27	Velocidad	D
28	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
29	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.996	2.928	68	10	48	0,29	Velocidad	D
30	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
31	TRAVESÍA / CALLE 50	1	0	0	0	0	46	0,55	Velocidad	A
32	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.996	2.928	68	9	49	0,18	Velocidad	D
33	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2	0	2	0	47	0,60	Velocidad	A
34	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	2.998	2.928	70	9	49	0,12	Velocidad	D
35	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
36	TRAVESÍA / CALLE 50	1	7	2	5	0	46	0,41	Velocidad	A
37	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	3.005	2.930	75	10	49	0,21	Velocidad	D
38	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
39	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
40	TRAVESÍA / CALLE 50	1	15	8	7	1	54	0,00	Velocidad	A
41	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	3.005	2.929	75	15	48	0,15	Velocidad	D
42	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	3.020	2.937	83	14	49	0,46	Velocidad	D
43	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.189	1.167	22	16	53	0,00	Velocidad	A
44	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	4.209	4.105	104	16	44	1,33	Velocidad	E
46	TRAVESÍA / CALLE 50	1	874	758	116	15	55	1,12	Velocidad	A
47	RAMPAS	2	2.359	2.259	100	112	10	123,20	Densidad	F
48	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.831	2.730	101	8	104	1,88	Densidad	B
49	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	3.233	3.017	216	22	44	1,43	Velocidad	E
50	RAMPAS	2	3.233	3.017	216	21	62	1,58	Densidad	D
52	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.832	2.731	101	8	104	1,88	Densidad	B
53	TRAVESÍA / CALLE 50	2	2.692	2.623	69	13	62	1,65	Velocidad	A
54	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.515	1.480	35	20	61	1,72	Velocidad	A
55	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.923	1.854	69	19	62	0,79	Velocidad	A
56	RAMPAS	2	3.438	3.334	104	19	63	0,89	Densidad	D
57	RAMPAS	1	957	831	125	9	62	0,72	Densidad	B
58	RAMPAS	2	2.276	2.186	90	14	62	0,28	Densidad	C
59	RAMPAS	1	896	865	31	4	62	0,99	Densidad	A
60	RAMPAS	1	994	948	46	6	65	0,00	Densidad	A
62	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	3.727	3.595	132	7	105	1,08	Densidad	B
63	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	3.944	3.837	107	6	98	1,23	Densidad	A
65	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.182	1.102	80	13	62	0,51	Velocidad	A
66	RAMPAS	2	1.923	1.848	75	5	85	0,32	Densidad	A
67	RAMPAS	3	2.030	1.961	69	7	93	1,78	Densidad	B
68	TRAVESÍA / CALLE 50	1	364	327	37	6	46	3,09	Velocidad	A
69	TRAVESÍA / CALLE 50	1	239	198	42	5	50	1,16	Velocidad	A
70	RAMPAS	1	1.034	1.011	23	12	65	0,35	Densidad	B
71	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	996	950	46	4	84	0,22	Densidad	A
72	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.041	4.855	186	12	98	1,96	Densidad	C
73	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	5	7.455	7.290	165	111	11	184,35	Densidad	F
74	RAMPAS	2	4.505	4.401	104	100	25	15,80	Densidad	F
75	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.951	2.890	61	5	100	1,11	Densidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
76	RAMPAS	1	522	509	13	9	54	0,31	Densidad	B
77	RAMPAS	1	994	948	46	11	65	0,46	Densidad	B
79	RAMPAS	2	3.977	3.877	101	14	71	0,54	Densidad	C
80	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	1.524	1.478	45	6	81	1,06	Densidad	A
81	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.160	4.947	213	17	68	5,84	Densidad	D
82	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.723	1.614	109	5	84	0,24	Densidad	A
83	RAMPAS	1	33	26	6	1	59	0,47	Densidad	A
84	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.073	4.881	192	12	102	0,55	Densidad	C
86	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	5.073	4.881	192	12	102	0,55	Densidad	C
87	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.343	6.218	125	131	11	52,89	Densidad	F
88	RAMPAS	1	1.115	1.074	41	114	14	47,62	Densidad	F
89	TRAVESÍA / CALLE 50	2	614	524	89	5	52	0,91	Velocidad	A
90	INTERSECCIONES	2	583	472	111	6	45	1,22	Tiempo de parada	A
91	TRAVESÍA / CALLE 50	1	151	97	54	3	48	0,82	Velocidad	A
92	INTERSECCIONES	1	848	821	26	34	28	9,09	Tiempo de parada	A
93	TRAVESÍA / CALLE 50	2	820	789	32	7	53	0,97	Velocidad	A
94	INTERSECCIONES	2	1.028	875	153	26	28	9,60	Tiempo de parada	A
95	RAMPAS	1	1.698	1.675	23	12	74	0,56	Densidad	B
96	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.106	2.950	155	7	80	0,43	Densidad	B
97	RAMPAS	1	755	709	45	7	63	0,14	Densidad	B
99	RAMPAS	2	1.521	1.476	45	10	64	0,00	Densidad	B
100	RAMPAS	1	281	250	31	4	64	0,37	Densidad	A
101	RAMPAS	2	1.315	1.261	54	7	78	1,71	Densidad	B
102	RAMPAS	1	2	2	0	0	86	0,00	Densidad	A
103	RAMPAS	1	524	524	0	8	65	0,22	Densidad	B
104	RAMPAS	2	2.279	2.202	78	8	74	0,12	Densidad	B
105	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	2.950	2.889	61	5	107	0,35	Densidad	A
110	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	2.631	2.467	165	59	44	142,17	Densidad	F
111	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.400	1.285	115	5	102	0,89	Densidad	A
112	TRAVESÍA / CALLE 50	1	473	459	14	6	53	1,54	Velocidad	A
113	TRAVESÍA / CALLE 50	1	318	285	34	6	43	0,79	Velocidad	B
114	TRAVESÍA / CALLE 50	1	438	373	65	13	38	2,65	Velocidad	C
115	TRAVESÍA / CALLE 50	1	509	452	57	8	48	1,20	Velocidad	A
116	TRAVESÍA / CALLE 50	1	234	209	24	4	47	2,61	Velocidad	A
117	TRAVESÍA / CALLE 50	1	171	149	22	2	49	0,32	Velocidad	A
118	TRAVESÍA / CALLE 50	1	101	90	11	3	44	0,57	Velocidad	B

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
119	TRAVESÍA / CALLE 50	1	128	119	9	2	45	1,01	Velocidad	B
120	TRAVESÍA / CALLE 50	1	39	35	4	1	54	0,01	Velocidad	A
121	TRAVESÍA / CALLE 50	1	128	119	9	8	25	12,31	Velocidad	E
122	RAMPAS	1	338	303	36	5	53	0,27	Densidad	A
123	TRAVESÍA / CALLE 50	1	467	422	45	8	50	0,51	Velocidad	A
124	TRAVESÍA / CALLE 50	1	940	881	59	13	52	1,42	Velocidad	A
125	TRAVESÍA / CALLE 50	1	234	209	24	4	53	0,87	Velocidad	A
126	TRAVESÍA / CALLE 50	1	908	855	52	13	51	1,79	Velocidad	A
127	TRAVESÍA / CALLE 50	1	234	209	24	4	53	1,01	Velocidad	A
128	TRAVESÍA / CALLE 50	1	51	50	1	1	62	1,03	Velocidad	A

SITUACIÓN FUTURA 2039 HORA PUNTA 14:00-15:00

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
1	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	1.403	1.327	76	64	39	83,49	Velocidad	E
2	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	7.495	7.180	316	104	18	127,90	Densidad	F
3	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.466	6.299	167	9	105	5,48	Densidad	B
4	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.635	2.557	78	8	49	0,61	Velocidad	D
5	INTERSECCIONES	1	1.317	1.263	55	117	10	129,37	Tiempo de parada	F
6	RAMPAS	1	87	65	22	1	64	0,14	Densidad	A
7	RAMPAS	1	63	53	9	1	61	0,66	Densidad	A
8	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	2.572	2.503	69	8	49	0,00	Velocidad	D
9	INTERSECCIONES	1	516	505	10	4	46	5,70	Tiempo de parada	A
10	RAMPAS	2	861	778	83	4	59	1,55	Densidad	A
11	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.634	6.402	232	117	16	94,93	Densidad	F
12	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	3.088	3.009	79	6	50	0,25	Velocidad	D
13	INTERSECCIONES	1	14	12	2	0	54	0,00	Tiempo de parada	A
14	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	3.073	2.996	77	9	49	1,13	Velocidad	D
15	INTERSECCIONES	1	159	143	16	3	50	1,44	Tiempo de parada	A
16	INTERSECCIONES	1	245	207	38	4	59	1,58	Tiempo de parada	A
17	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.880	6.610	270	110	17	454,54	Densidad	F
18	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	3.072	2.994	77	8	50	0,37	Velocidad	D
19	RAMPAS	1	0	0	0	0	57	0,00	Densidad	A
20	RAMPAS	1	2.167	2.153	14	15	54	0,00	Densidad	C
21	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	5.240	5.148	91	14	47	0,92	Velocidad	D
22	INTERSECCIONES	1	1.225	1.225	0	133	6	34,81	Tiempo de parada	D
23	TRAVESÍA / CALLE 50	1	0	0	0	0	46	0,42	Velocidad	A
24	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	4.009	3.925	84	11	48	0,34	Velocidad	D
25	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
26	TRAVESÍA / CALLE 50	1	3	1	2	0	43	0,57	Velocidad	B
27	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	4.012	3.927	86	8	49	0,21	Velocidad	D
28	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
29	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	4.012	3.927	86	8	49	0,22	Velocidad	D
30	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
31	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2	1	1	0	43	0,50	Velocidad	B
32	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	4.013	3.927	87	7	50	0,14	Velocidad	D
33	TRAVESÍA / CALLE 50	1	5	3	2	0	46	0,44	Velocidad	A
34	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	4.019	3.930	89	7	50	0,00	Velocidad	D
35	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
36	TRAVESÍA / CALLE 50	1	9	4	5	0	46	0,38	Velocidad	A
37	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	4.027	3.934	94	8	50	0,16	Velocidad	D
38	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
39	INTERSECCIONES	1	0	0	0	0	-1	-1,00	Tiempo de parada	A
40	TRAVESÍA / CALLE 50	1	24	12	12	0	55	0,00	Velocidad	A
41	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	4.027	3.933	94	12	49	0,00	Velocidad	D
42	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	4.051	3.945	106	11	49	0,34	Velocidad	D
43	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.545	1.521	24	16	53	0,01	Velocidad	A
44	CARRETERA CONVENCIONAL 70	3	5.595	5.465	130	13	47	1,06	Velocidad	D
46	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.084	940	144	40	49	11,87	Velocidad	A
47	RAMPAS	2	3.108	2.983	125	119	10	155,78	Densidad	F
48	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.773	3.628	145	7	103	2,03	Densidad	B
49	CARRETERA CONVENCIONAL 70	2	4.192	3.923	269	45	44	20,93	Velocidad	E
50	RAMPAS	2	4.190	3.921	269	101	56	45,58	Densidad	F
52	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.774	3.629	145	7	103	2,03	Densidad	B
53	TRAVESÍA / CALLE 50	2	3.623	3.537	86	10	63	1,34	Velocidad	A
54	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.973	1.929	44	18	61	1,63	Velocidad	A
55	TRAVESÍA / CALLE 50	1	2.572	2.481	91	20	62	0,80	Velocidad	A
56	RAMPAS	2	4.546	4.411	135	19	63	0,91	Densidad	D
57	RAMPAS	1	1.239	1.088	151	8	62	0,75	Densidad	B
58	RAMPAS	2	2.951	2.833	118	100	56	15,89	Densidad	F
59	RAMPAS	1	1.215	1.176	39	4	62	0,99	Densidad	A
60	RAMPAS	1	1.277	1.222	55	6	65	0,00	Densidad	A
62	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	4.990	4.806	184	7	105	0,99	Densidad	A
63	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	5.169	5.038	131	5	101	0,97	Densidad	A
65	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.557	1.461	96	10	63	0,39	Velocidad	A
66	RAMPAS	2	2.516	2.410	106	5	86	0,31	Densidad	A
67	RAMPAS	3	2.628	2.547	81	7	88	9,57	Densidad	B
68	TRAVESÍA / CALLE 50	1	460	417	44	7	46	3,68	Velocidad	A
69	TRAVESÍA / CALLE 50	1	325	264	61	6	51	1,18	Velocidad	A
70	RAMPAS	1	1.345	1.320	25	7	66	0,27	Densidad	B
71	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.282	1.227	55	26	76	30,85	Densidad	E
72	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	4	6.672	6.425	247	10	100	1,48	Densidad	B
73	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	5	9.886	9.666	220	113	11	193,87	Densidad	F
74	RAMPAS	2	5.993	5.848	144	103	23	17,46	Densidad	F
75	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.892	3.817	76	5	100	1,14	Densidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
76	RAMPAS	1	705	687	18	159	19	435,52	Densidad	F
77	RAMPAS	1	1.277	1.222	55	7	64	0,58	Densidad	B
79	RAMPAS	2	5.339	5.199	140	14	71	0,55	Densidad	C
80	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	1.993	1.928	65	90	17	288,62	Densidad	F
81	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.842	6.575	267	38	47	45,66	Densidad	F
82	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	2.297	2.165	132	4	84	0,22	Densidad	A
83	RAMPAS	1	48	36	12	1	60	0,47	Densidad	A
84	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.718	6.459	258	11	103	0,48	Densidad	C
86	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	6.718	6.460	258	11	103	0,48	Densidad	C
87	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	8.416	8.257	159	132	11	53,79	Densidad	F
88	RAMPAS	1	1.470	1.409	61	140	8	67,51	Densidad	F
89	TRAVESÍA / CALLE 50	2	784	680	105	4	52	1,03	Velocidad	A
90	INTERSECCIONES	2	732	602	130	15	42	9,57	Tiempo de parada	A
91	TRAVESÍA / CALLE 50	1	196	142	53	3	47	0,97	Velocidad	A
92	INTERSECCIONES	1	1.082	1.042	40	125	7	72,58	Tiempo de parada	F
93	TRAVESÍA / CALLE 50	2	1.071	1.033	37	8	52	1,85	Velocidad	A
94	INTERSECCIONES	2	1.321	1.150	170	96	10	70,63	Tiempo de parada	F
95	RAMPAS	1	2.346	2.315	31	11	73	0,60	Densidad	B
96	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	4.073	3.871	202	7	80	0,38	Densidad	A
97	RAMPAS	1	963	909	54	7	62	0,18	Densidad	B
99	RAMPAS	2	1.988	1.924	64	103	51	29,64	Densidad	F
100	RAMPAS	1	336	298	38	5	64	0,47	Densidad	A
101	RAMPAS	2	1.680	1.617	63	5	78	1,66	Densidad	A
102	RAMPAS	1	5	5	0	104	79	45,64	Densidad	F
103	RAMPAS	1	650	650	0	103	21	53,61	Densidad	F
104	RAMPAS	2	2.992	2.883	109	8	74	0,12	Densidad	B
105	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	3	3.892	3.816	76	5	107	0,38	Densidad	A
110	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	3.497	3.272	225	152	5	828,27	Densidad	F
111	AUTOVÍA Y AUTOPISTA	2	1.839	1.698	141	5	102	1,13	Densidad	A
112	TRAVESÍA / CALLE 50	1	628	611	16	5	53	1,64	Velocidad	A
113	TRAVESÍA / CALLE 50	1	359	320	39	8	47	0,81	Velocidad	A
114	TRAVESÍA / CALLE 50	1	578	496	82	18	40	3,16	Velocidad	C
115	TRAVESÍA / CALLE 50	1	660	610	50	9	48	1,21	Velocidad	A
116	TRAVESÍA / CALLE 50	1	306	282	24	7	46	3,47	Velocidad	A
117	TRAVESÍA / CALLE 50	1	230	221	9	3	49	0,33	Velocidad	A
118	TRAVESÍA / CALLE 50	1	179	173	6	3	46	0,58	Velocidad	A

Id Externo	Tipo de vía	Número de carriles	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Ligeros	Flujo DTA Situación actual_H100 (Media 44410) Pesados	Densidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Velocidad DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Tiempo de parada DTA Situación actual_H100 (Media 44410)	Parámetro de referencia para NS	NIVEL DE SERVICIO (NS)
119	TRAVESÍA / CALLE 50	1	173	167	7	3	46	0,96	Velocidad	A
120	TRAVESÍA / CALLE 50	1	51	47	4	1	54	0,00	Velocidad	A
121	TRAVESÍA / CALLE 50	1	173	167	7	13	29	14,15	Velocidad	E
122	RAMPAS	1	430	390	40	6	53	0,26	Densidad	B
123	TRAVESÍA / CALLE 50	1	603	556	47	10	50	0,61	Velocidad	A
124	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.231	1.168	63	14	52	1,40	Velocidad	A
125	TRAVESÍA / CALLE 50	1	305	281	24	6	53	1,22	Velocidad	A
126	TRAVESÍA / CALLE 50	1	1.184	1.132	52	14	51	1,80	Velocidad	A
127	TRAVESÍA / CALLE 50	1	305	281	24	6	52	1,40	Velocidad	A
128	TRAVESÍA / CALLE 50	1	58	57	1	1	62	1,06	Velocidad	A