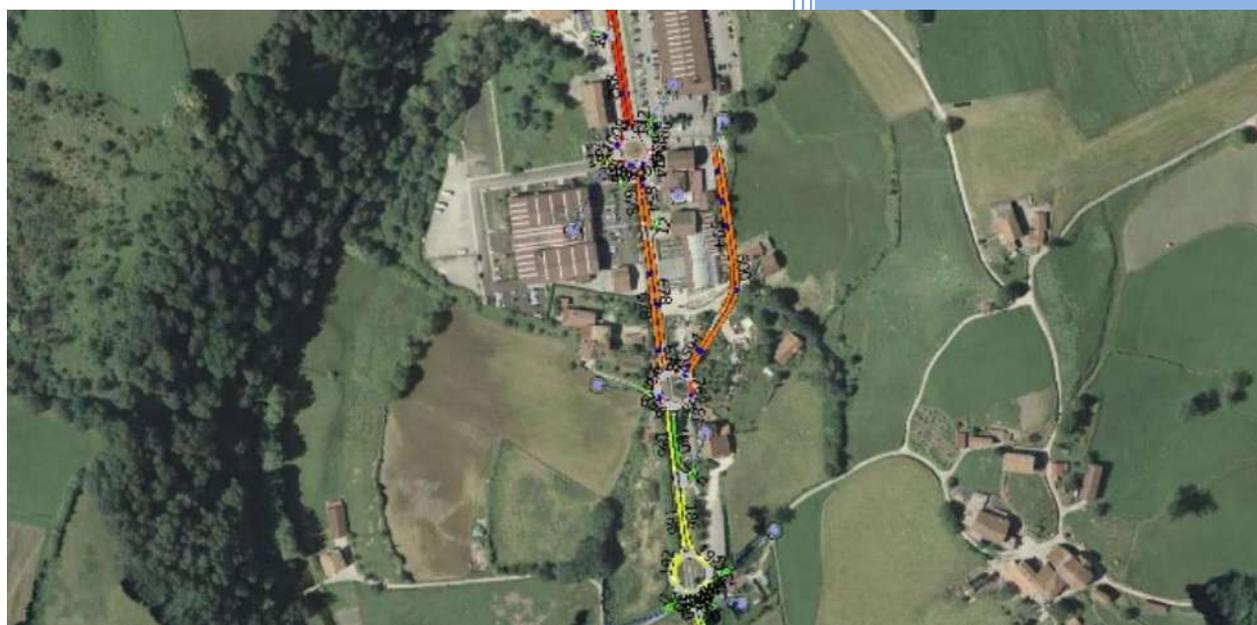


Estudio de movilidad vinculada al PEAU en la UE-4 en la Parcela 68 Polígono 1 de Urdazubi/Urdaiz en Dantxarinea



V.S. Servicios y Urbanismo S.L

C/ Julián Gayarre nº8 bajo 31005 Pamplona

Tlf: 948 224 776 948 220 132

Fax: 948 203 593

E-mail: vs.pamplona@vsingenieria.com

Octubre 2020

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO.....	4
2. ZONA DE ESTUDIO.....	5
3. ANTECEDENTES.....	5
4. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	6
5. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	8
6. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD ACTUAL AL ÁMBITO	9
6.1 Accesibilidad a pie y en bicicleta	9
6.2 Red de transporte público actual	10
6.3 Accesibilidad en vehículo privado	10
7. VOLUMEN DE TRÁFICO AFORADO.....	11
8. HIPÓTESIS DE CÁLCULO	15
9. ESCENARIO AFORADO	15
10. DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE LA NUEVA ACTUACIÓN	20
11. DEMANDA DE VIAJES NUEVA ACTUACIÓN.....	21
12. PRINCIPIOS DIRECTORES DE DISEÑO DE LA RED VIARIA NUEVA ACTUACIÓN 23	
13. ESCENARIOS ESTUDIADOS	24
13.1 Escenario A: Estado Actual; el tráfico aforado más el de la parcela 108.....	25
13.2 Escenario B: Estado futuro; tráfico aforado más el de la parcela 108 y el de la 68.....	27
14. RESUMEN.....	29
14.1 Accesibilidad al ámbito	29
14.2 Volumen de tráfico aforado.....	30
14.3 Hipótesis de calculo.....	30
14.4 Escenario aforado.....	31
14.5 Dotación de aparcamientos de la nueva actuación	32

14.6	Demanda de viajes nueva actuación	32
14.7	Escenarios estudiados	33
A)	Estado actual	34
B)	Estado futuro	35
15.	CONCLUSIONES.....	36
	CÁLCULOS MOVILIDAD ATRAÍDA Y GENERADA.....	37
	AFORO DE TRÁFICO.....	47
	FOTOGRAFÍAS DEL ÁMBITO	63
	SOPORTE DIGITAL.....	69

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Se redacta el presente estudio como parte de la documentación del PEAU en la UE-4 de la parcela 68 del Polígono 1 del Plan Municipal de Urdazubi/Urdax en el barrio de Dantxarinea. En el citado PEAU afecta a la UE-4 de 8.756,52m² del barrio de Dantxarinea en Urdazubi/Urdax.



El presente documento tiene por objeto el estudio de la movilidad generada conforme a lo establecido en el artículo 61.5.d del texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo TRLFOTU (Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de Julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo)

2. ZONA DE ESTUDIO

El ámbito de ordenación se ciñe a la delimitación de la actual UE-4 del barrio de Dantxarinea.



Ilustración 1 Ámbito de estudio (fuente PEAU)

El PEAU incluye la parcela 68 del polígono 1, de 8.756,52 m² del barrio de Dantxarinea en Urdaizubi/Urdaizubi.

La UE-4 es colindante al norte con el área AA1 y la regata Lapitxuri, la cual es fronteriza con Francia, al sur con la AC4, la UE8 y la mencionada regata Lapitxuri, al este con la misma regata y al oeste con el vial público.

3. ANTECEDENTES

Al área de estudio se accederá a través de la Calle Barrio de Dantxarinea, por lo que las actuaciones en la misma necesarias para garantizar la accesibilidad deberán sufragarse en su parte proporcional por los promotores de la futura unidad.

A principios del presente siglo el barrio comercial de Dantxarinea presentaba importantes problemas de tráfico. La numerosa clientela que acudía al área de Dantxarinea desde el Suroeste de Francia a realizar compras de alimentación, perfumería, combustible y/o tabaco a Dantxarinea originaban importantes atascos que impedían el pleno desarrollo empresarial del barrio de Dantxarinea. Por esta razón, se encargó a VS Ingeniería y Urbanismo la remodelación de la travesía de Dantxarinea.

El proyecto pretendía alcanzar los siguientes objetivos:

- Potenciar el **carácter urbano** de la travesía, con aceras, velocidad reducida, iluminación...
- Dotar a la travesía de su **máxima capacidad** de modo que el máximo número de vehículos puedan circular por esta en las adecuadas condiciones de seguridad y confort.
- Compatibilidad con los nuevos desarrollos

Terminadas las obras, la solución se ha revelado eficaz, habiendo desaparecido los problemas circulatorios que se producían en momentos de mediana y gran afluencia de vehículos, a pesar del incremento de tráfico que se viene produciendo en los últimos años.

Las actuaciones posteriores en la N-121-B se han conservado las directrices del proyecto de remodelación de la Travesía de Dantxarinea, es decir:

- No aparcamientos laterales en la traza de la travesía,
- No permitir giros a izquierdas ni desde la travesía ni hacia la travesía.
- Aceras adecuadas que permitan a los peatones que así lo deseen desplazarse entre los distintos comercios en condiciones de comodidad y seguridad.
- En los puntos que se requiera giros a izquierdas o cambios de sentido en la travesía, los mismos se articularan por medio de una rotonda. El resto de los movimientos en la travesía serán movimientos a derechas

Más allá de las consideraciones destinadas a descongestionar la travesía, arteria principal del barrio, en el resto del viario de Dantxarinea las distintas actuaciones han dotado de carácter urbano y accesible al barrio. Se han construido aceras amplias, exentas de barreras y obstáculos. No obstante no se han incluido limitaciones al aparcamiento lateral o a los giros a izquierdas compatibles con tráficos de baja intensidad y propias de cualquier entorno urbano.

4. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

Los principales objetivos del estudio de movilidad serán los siguientes:

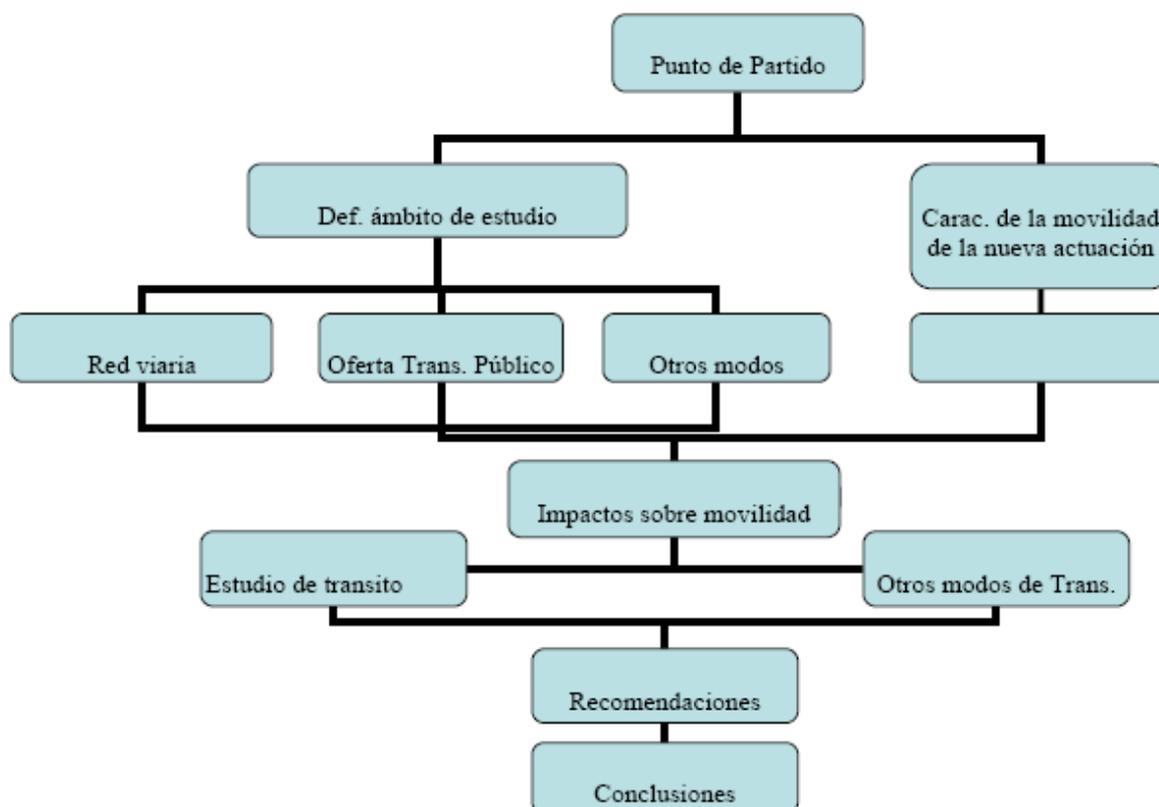
- Identificar los principales parámetros que configuran la movilidad actual y futura en el entorno de la parcela del proyecto: red viaria del acceso y tráfico actual y futuro.
- Definir la movilidad generada y atraída por la implantación considerada a partir de los usos del suelo descritos y datos de otras tiendas (supermercados) de características similares. Cálculo y distribución del tráfico generado.
- Analizar la potencialidad del uso de transportes alternativos al vehículo privado.

- Autobús
- A pie
- Analizar los aspectos relacionados con la red viaria y el aparcamiento
 - Evaluar el impacto de la implantación del nuevo desarrollo sobre la red viaria: estudio de capacidad y análisis de los niveles de servicio.
 - Proponer actuaciones para mitigar estos aspectos negativos y externalidades del transporte.
- Potenciar la accesibilidad con medios alternativos al coche (transporte público, a pie)

Todos estos aspectos deberán asegurar la coherencia con el proyecto urbanístico correspondiente y en ningún caso las actuaciones propuestas podrán afectar negativamente el mencionado proyecto, que será el marco de referencia para el estudio de movilidad.

La metodología del presente estudio se estructura en las siguientes fases:

- Definición del proyecto y su ámbito
- Descripción de la movilidad actual en el entorno del área: estudio de tráfico y otros modos de transporte
- Caracterización de la movilidad generada/atraída por la actuación
- Desarrollo de propuestas de mejora sobre la red de movilidad (de vehículo privado, transporte público, bicicletas y a pie)
- Recomendaciones



5. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

El objeto del PEAU de la UE-4, en la parcela catastral 68 de Dantxarinea en Urdax, contempla en el plan de participación 3 propuestas de actuación con distinta edificabilidad:

- Propuesta 0: 8.265,00 m². Es el estudio de detalle aprobado definitivamente el 20 de diciembre de 2013.
- Propuesta 1: 10.250,00 m².
- Propuesta 2: 11.000,00 m².

En base a esta información se ha tomado la decisión de estudiar la movilidad inducida por la propuesta 2 (11.000m² de edificabilidad), la de máxima edificabilidad y por tanto la más desfavorable de cara al tráfico inducido. Esta edificabilidad se distribuye en 4 plantas, dos semisótanos, planta baja, planta primera.

De este modo el estudio de movilidad tendrá validez para las tres propuestas independientemente de la que resulte aprobada por el PEAU.



Las “ventas de frontera” tradicionales del barrio de Dantxarinea han experimentado este siglo una modernización que las ha transformado en un conjunto de 24 establecimientos comerciales convencionales y 5 estaciones de servicio. Son establecimientos que cuentan con comercio de alimentación, moda, perfumería etc que persiguen principalmente atraer clientes de origen francés atraídos por la proximidad de la zona y los precios de los productos. Este tipo de cliente esta intrínsecamente vinculado al uso del coche, tanto por lo voluminoso y pesado de las compras como por el hecho de que la práctica totalidad de clientes llena el depósito de combustible de su vehículo a este lado de la frontera para aprovechar la diferencia de precio respecto del combustible francés. Así la accesibilidad en vehículo motorizado supone la práctica totalidad de los desplazamientos que se realizan al área de Dantxarinea.

6. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD ACTUAL AL ÁMBITO

6.1 Accesibilidad a pie y en bicicleta

Como se ha explicado anteriormente los desplazamientos al área comercial de Dantxarinea se encuentra intrínsecamente vinculados al uso del coche particular, tanto por lo voluminoso de la compra como por el hecho mismo que se aprovecha el viaje para llenar el depósito del combustible a este lado de la frontera donde el precio resulta mucho más atractivo que del lado francés.

A pesar de que la movilidad no motorizada es mínima ya que los clientes se acercan en coche privado y no existen núcleos de población importantes alrededor del ámbito de estudio, **el área de Dantxarinea cuenta con las infraestructuras necesarias para garantizar la accesibilidad no motorizada al área comercial** entre los distintos establecimientos y con los núcleos

residenciales limítrofes, Ainhoa y Landibar.

Es decir que los residentes de los núcleos de Landibar o de Ainhoa pueden realizar sus compras a pie o en bici, si así lo desean ya que los distintos establecimientos están debidamente conectado mediante recorridos peatonales adecuados a tal fin dentro del propio núcleo urbano de Dantxarinea. En este sentido el desarrollo de la UE-4 posibilita la correcta conexión del barrio de Landibar con Dantxarinea de modo que si lo vecinos de Dantxarinea desean realizar sus compras a pie pueden hacer a través de la red peatonal habilitada.

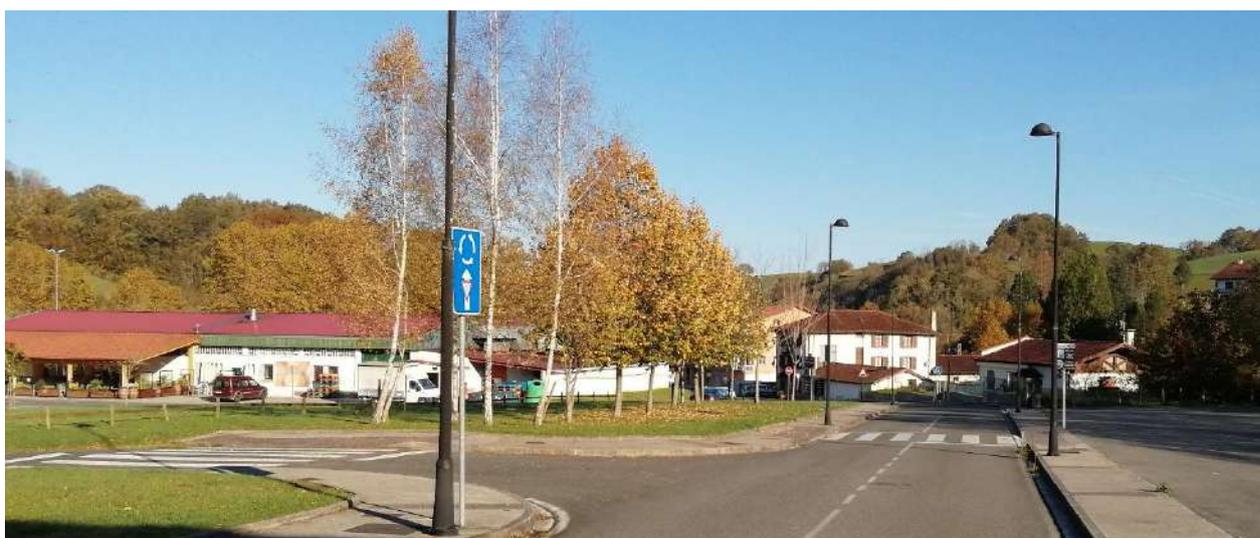


Ilustración 2: Aceras en Calle Barrio Dantxarinea

La calle Barrio Dantxarinea cuenta con aceras iluminadas y pasos de peatones rebajados que permiten el acceso a la UE-4

6.2 Red de transporte público actual

Del mismo modo que en el caso de la accesibilidad peatonal, la red de transporte público tiene un carácter meramente testimonial por la propia naturaleza de la actividad comercial del barrio de Dantxarinea. Existe en los fines de semana un transporte a la discoteca en autobús desde las poblaciones cercanas http://www.la-nuba.com/fr-nuba_shuttle.html y además otro autobus “cote du fill” transporta clientes al área de Dantxarinea en horario diurno. En este sentido el nuevo desarrollo permitirá afianzar el actual de servicio, teniendo un carácter claramente positivo.

6.3 Accesibilidad en vehículo privado

La accesibilidad en vehículo privado como ya se ha justificado supone la principal forma de

acceso de clientes al barrio de Dantxarinea. Se calcula que este 2017 los franceses de la región de Pirineos Atlánticos han gastado más de 100 millones en las ventas en Dantxarinea¹. Atraídos por la combinación de su posición geográfica privilegiada, los menores impuestos al tabaco y alcohol en España y el buen hacer y tradición de sus comerciantes hacen de Dantxarinea la principal área comercial de Navarra con 4 millones de visitas al año.



7. VOLUMEN DE TRÁFICO AFORADO

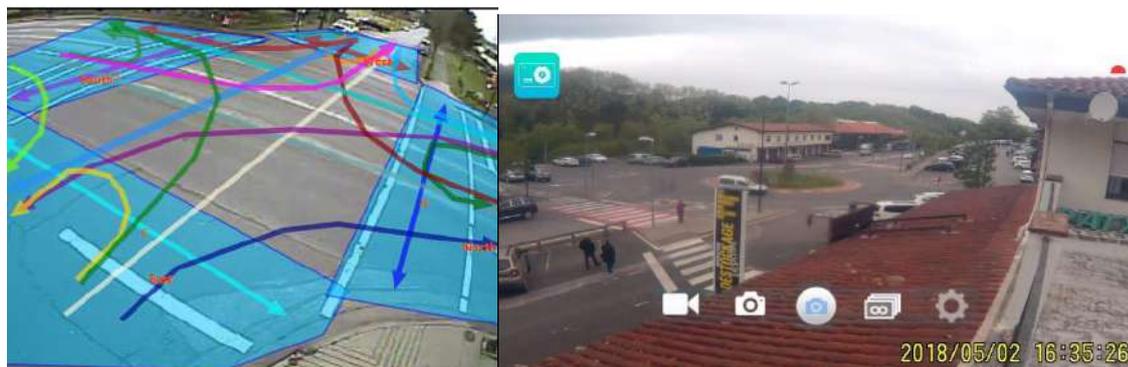
Al objeto de caracterizar la demanda existente de desplazamientos al barrio de Dantxarinea se ha utilizado un aforo con una cámara de video en la última rotonda de la travesía que da acceso a Venta Peio, Venta Landibar y Venta Patxi. La cámara registró las 24 horas de los días 2, 7, 8, 10, 12 y 13 de mayo del 2018 al objeto de caracterizar el tráfico en la zona. En concreto el martes 8 es el “día de la victoria en Europa” y el jueves 10 la “Ascensión de Jesucristo” fiestas en Francia coincidieron con puntas de aforo del tráfico.

Este video fue procesado mediante un software que permite contar los distintos tipos de usuarios (coche, pesado, bici, peatón) en la rotonda, así como el origen y destino de su movimiento y el

1

https://www.diariodenavarra.es/noticias/navarra/mas_navarra/2014/08/26/dantxarinea_gibraltar_navarro_172608_2061.html

tiempo en que se hizo caracterizado cada 15 minutos.



A continuación se muestra el resumen del aforo para el día 10 que registro el máximo del tráfico. En un anejo de este documento se presentan los resultados detallados de todos los días aforados.

Date jueves, 10 de mayo de 2018

	Southbound	Westbound	Northbound	Eastbound
	Southbound	Westbound	Northbound	Eastbound
00:00	2	0	0	0
0:15	1	0	1	0
0:30	1	0	0	0
0:45	1	0	0	0
1:00	1	2	0	0
1:15	6	0	1	0
1:30	1	0	1	0
1:45	1	0	1	0
2:00	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0
2:45	2	0	1	0

3:00	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0
3:45	0	0	1	0
4:00	2	1	1	2
4:15	0	0	0	0
4:30	0	0	1	1
4:45	1	0	2	0
5:00	1	0	0	0
5:15	2	0	2	0
5:30	0	0	1	0
5:45	1	0	2	0
6:00	2	1	1	0
6:15	4	0	1	0
6:30	1	0	5	0
6:45	6	0	5	0
7:00	5	0	4	0
7:15	8	0	11	0
7:30	16	1	9	0
7:45	19	2	8	2
8:00	17	1	23	3
8:15	17	6	23	4
8:30	24	6	42	7
8:45	28	12	57	14
9:00	12	11	43	9
9:15	32	27	51	16
9:30	24	21	60	12
9:45	36	23	73	15
10:00	30	23	93	21
10:15	27	37	110	29
10:30	37	29	149	22
10:45	47	33	168	33
11:00	33	41	157	36
11:15	41	43	172	34
11:30	38	48	173	44
11:45	50	61	160	46
12:00	47	55	181	40
12:15	29	67	122	33
12:30	54	49	155	48
12:45	37	60	127	46
13:00	35	39	122	36
13:15	54	58	117	44
13:30	49	43	108	46
13:45	37	53	100	44

14:00	48	57	89	40
14:15	40	58	76	48
14:30	44	59	73	45
14:45	38	59	130	47
15:00	39	47	161	47
15:15	52	57	152	48
15:30	32	57	164	73
15:45	65	61	133	50
16:00	44	76	144	58
16:15	48	69	138	64
16:30	53	66	124	56
16:45	53	75	118	64
17:00	52	59	109	56
17:15	55	56	116	46
17:30	36	68	89	68
17:45	42	55	105	44
18:00	52	57	80	44
18:15	36	50	70	38
18:30	20	41	48	31
18:45	35	38	45	32
19:00	34	20	39	23
19:15	27	27	38	25
19:30	13	17	46	16
19:45	12	21	12	25
20:00	12	3	20	0
20:15	12	1	11	0
20:30	8	0	12	0
20:45	5	0	9	0
21:00	8	0	8	0
21:15	3	1	12	0
21:30	6	4	6	0
21:45	3	0	2	0
22:00	7	0	3	0
22:15	8	0	2	1
22:30	5	0	6	0
22:45	1	0	3	0
23:00	2	0	2	0
23:15	3	0	3	0
23:30	2	0	2	0
23:45	0	0	1	0

7020 7283

IMD

Southbound 4037

Northbound 9443



El resultado de este aforo fue que el día 10, día de la "Ascensión" se produjeron el máximo de desplazamientos. La IMD en la N-121_B al Sur de la rotonda de Venta Peio fue de 4037 veh/día y al Norte de la misma, 9443 veh/día. Se produjo una primera punta de las 10:45 a las 11:45 de 1141 veh/h y una segunda punta de las 15:30 a las 16:30 de 1276 veh/h.

El resto de los días han presentado el mismo patrón de puntas de tráfico una hacia las 11:00 y otra hacia las 16:00 pero desplazamientos menores de un 35% menos que los del día 8.

Para caracterizar la demanda existente de desplazamientos se ha utilizado el valor máximo registrado de las 15:30 a las 16:30 el día 8 de Mayo, 1276 veh/h.

8. HIPÓTESIS DE CÁLCULO

A partir de la distribución de viajes observada en la hora punta del día 10 de Mayo, se ha establecido una relación entre el número de plazas de aparcamiento y el movimiento observado. De las 228 plazas de aparcamiento en Venta Peio se producen 164 desplazamientos en la hora punta, que equivale a 0.71 desplazamientos por plaza de aparcamiento para la hora punta. En el caso de las 230 plazas de aparcamiento de Venta Landibar se producen 184 desplazamientos, por lo que tenemos 0.8 desplazamientos en hora punta por plaza de aparcamiento. Resultando la media una **rotación media de 0.75** para las plazas de aparcamiento comerciales, lo que implica que el **tiempo de compra medio es de 1 hora y 18 minutos**.

Para las estaciones de servicio en la zona se ha considerado un **tiempo total de repostaje de 5**. Estos vehículos se consideran como clientes que también realizan compras en al menos otro establecimiento comercial de la zona.

Con estas hipótesis iniciales se ha definido un modelo matemático de tráfico mediante el programa Aimsun que caracteriza la situación actual de toda la Travesía de Dantxarinea, que denominaremos escenario actual o escenario cero.

9. ESCENARIO AFORADO

A partir de las hipótesis iniciales de cálculo explicadas en el apartado anterior se han calculado unos desplazamientos para cada uno de los principales polos atractores de tráfico del barrio de Dantxarinea, ventas y estaciones de servicio

	aparcamientos	Entra	Sale
01 Sara			
02 Ainhoa			
03 Lapix	206	157	157
04 UE-4		0	0
05 Zurrag		25	25
06 Josenea y Txomin	0	127	117
07 Est Serv		96	96
08 Axular	340	260	260
09 Arrechea	69	53	53
10 Biok	32	24	24
11 Peio	228	174	174
12 V Landibar	230	176	176
13 V Patxi	30	23	23
14 Landizo	13	10	10
15 C Sant		2	2
16 Rio		2	2
17 Landibar	10	8	8
18 Landu	6	5	5
19 Otxondo		25	25

Cada uno de estos polos atractores constituyen un “centroide” del modelo matemático de tráfico que representa el estado actual de la circulación en la hora punta en el entorno de la travesía de Dantxarinea.

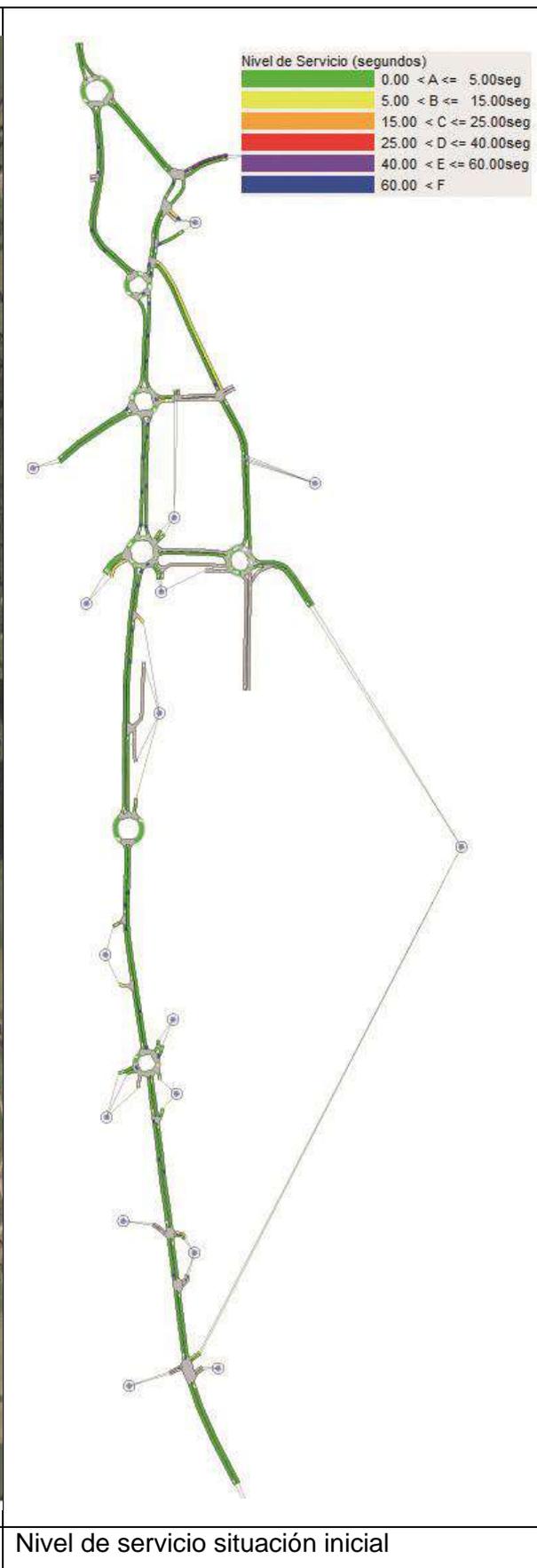
Con cada uno de estos Centroides se articula una matriz de origen destino, en adelante MatOD, en la que en las filas representa un centroide en el que se originan los desplazamientos y cada columna un centroide donde finalizan los desplazamientos.

Esta es la MatOD para el estado actual en la hora punta de tráfico:

<i>id</i>	01 Sara	02 Ainh	03 Lapix	04 UE-4	05 Zurr	06 Txom	07 Est	08 Axul	09 Arre	10 Biok
01 Sara	0	15	70	0	6	47	43	92	24	4
02 Ainhoa	15	0	70	0	6	47	43	92	24	4
03 Lapix	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0
04 UE-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 Zurrag	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0
06 Txomin	44	44	0	0	0	0	0	0	0	10
07 Est Serv	23	23	0	0	0	0	0	16	0	4
08 Axular	106	106	0	0	0	0	0	0	0	0
09 Arrechea	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0
10 Biok	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0
11 Peio	54	54	0	0	0	0	0	16	0	0
12 V Landibar	52	52	0	0	0	12	0	16	0	0
13 V Patxi	4	4	0	0	0	12	0	0	0	0
14 Landizo	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0
15 C Sant	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
16 Rio	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
17 Landibar	20	20	5	0	4	0	0	0	0	0
18 Landu	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
19 Otxondo	0	0	17	0	8	9	10	28	5	2
Totales	436	435	162	0	28	127	96	260	53	24

<i>id</i>	11 Peio	12 V Landi	13 V Patxi	14 Land	15 C Sant	16 Rio	17 Land	18 Land	19 Otx	Tot
01 Sara	56	51	10	5	0	0	20	2	0	445
02 Ainhoa	56	51	10	5	0	0	20	2	0	445
03 Lapix	0	0	0	0	0	0	5	0	17	162
04 UE-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 Zurrag	0	0	0	0	2	2	4	1	7	28
06 Txomin	10	0	0	0	0	0	0	0	9	117
07 Est Serv	10	20	0	0	0	0	0	0	10	106
08 Axular	10	10	0	0	0	0	0	0	28	260
09 Arrechea	0	0	0	0	0	0	0	0	5	53
10 Biok	0	0	0	0	0	0	0	0	2	24
11 Peio	2	22	0	0	0	0	0	0	16	164
12 V Landibar	30	2	0	0	0	0	0	0	20	184
13 V Patxi	0	0	0	0	0	0	0	0	3	23
14 Landizo	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10
15 C Sant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16 Rio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17 Landibar	0	0	0	0	0	0	0	0	10	59
18 Landu	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
19 Otxondo	10	20	0	0	0	0	10	0	0	119
Totales	184	176	3	1	2	2	59	5	129	2182

A continuación se muestra, los flujos de tráfico y las tiempos de demora calculada del escenario actual que determinan el nivel de servicio de la infraestructura de acuerdo al criterio del Manual de Capacidad de Carreteras:



Este manual establece que el nivel de servicio de una vía urbana se determina a partir del tiempo de demora de los usuarios de la infraestructura. Los niveles de servicio oscilan desde el mejor posible, A, para el que las demoras de los usuarios están por debajo de 5 segundos hasta el nivel F cuando la demora es superior a 60 segundos. El nivel habitual para diseño de infraestructuras es el nivel C.

NS en vías urbanas	
NIVEL DE SERVICIO	DEMORA MEDIA (s/veh)
A	$d \leq 5$
B	$5 < d \leq 15$
C	$15 < d \leq 25$
D	$25 < d \leq 40$
E	$40 < d \leq 60$
F	$d < 60$

Fuente: Manual de Capacidad de Carreteras

Como se aprecia en la figura anterior los tiempos de demora en el “Escenario Actual” son inferiores a 13 segundos por los que se puede asegurar que el nivel de servicio del conjunto del viario es B.

10. DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE LA NUEVA ACTUACIÓN

La normativa municipal obliga a un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por cada 50m² de superficie comercial. En el caso más desfavorable, la propuesta 2 de 11.000m² de edificabilidad, se destinan a superficie comercial 3.846,18 m² en planta baja y 1.600,00 m² en la primera planta, que suponen 5.446,18 m² y que se pueden redondear del lado de la seguridad como 5.500,00m² comerciales. Por tanto **desde el punto de vista normativo la actuación**, para la propuesta 2, **debe dotarse de un mínimo de 110 plazas de aparcamiento.**

Del estudio de otras actuaciones comerciales en el Barrio de Dantxarinea similares a la propuesta para la parcela 68, se comprueba que en la practica los propietarios optan por sobrepasar el mínimo legal con el fin de hacer más atrayente el establecimiento a los clientes. De cara a tener en cuenta este hecho **el estudio de movilidad ha considerado, del lado de la seguridad, una dotación de 160 plazas de aparcamiento** en la actuación. Por lo que el estudio de movilidad es valido para cualquier dotación de aparcamiento inferior a 160 plazas de aparcamiento.

11. DEMANDA DE VIAJES NUEVA ACTUACIÓN

Aplicando las mismas hipótesis de cálculo inferidas del aforo de la rotonda de Venta Peio, de 0.75 viajes en la hora punta por cada plaza de aparcamiento para **las 160 plazas de aparcamiento el tráfico aumentaría en 120 vehículos por hora en la hora punta que se produce de las 15.30 a las 16.30.**

Esta suposición introduce un gran factor de seguridad al estudio de tráfico al estar suponiendo que el aumento en la oferta comercial en la zona supone el mismo aumento en la demanda, es decir en el número de nuevos clientes que vienen a realizar compras a Dantxarinea. Muchos de los clientes de Dantxarinea realizan compras en distintos establecimientos de la zona, así sería razonable suponer que del total de clientes del futuro establecimiento una gran parte realizarán compras en otros establecimientos y por tanto no suponen un aumento neto en el total de viajes en vehículo propio al área de Dantxarinea. En realidad sólo los que viniesen exclusivamente con motivo del nuevo desarrollo supondrían un aumento neto en los viajes de la zona y con nuestra hipótesis de cálculo hemos supuesto que todos los vehículos que aparcen en la nueva actuación suponen un aumento neto de tráfico en la zona.

El volumen de tráfico que el cálculo atribuye a la nueva actuación es una aproximación del lado de la seguridad a la que probablemente se produzca en Dantxarinea tras la implantación del nuevo desarrollo.

Además del desarrollo de la UE-4 (en la parcela 68) se ha considerado en la situación futura el desarrollo de la parcela 108. El desarrollo de la parcela 108 está promovido por Elizaldea, S.L. en la modificación estructurante del Plan Municipal de Urdazubi/Urdaiz, que afecta a la parcela catastral 108 del polígono 1 y a los ámbitos UE-5, AA-5, AA-6, AC-11 y unidad 2 del S2/AR1, y aprobada definitivamente en la ORDEN FORAL 38E/2020, de 13 de marzo, del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos Estratégicos.

La Modificación del Plan Municipal de Urdazubi/Urdaiz tiene por objeto transformar la parcela 108 del polígono 1 de 34.101,11m² en suelo urbanizable, con una edificabilidad máxima de 23.192,16m², de los cuales 15.169,41m² son comerciales y 8.022,75m² son de uso terciario

A nivel de cálculo tanto la actuación en la UE-4 (parcela 68) como en la parcela 108 suponen definir una nueva matriz MatOD en la que:

- la fila 4 y la columna 4 representan los desplazamientos que tiene origen en la UE-4 y los viajes que tiene destino en la nueva actuación
- la fila 20 y la columna 20 representan los desplazamientos que tiene origen en la parcela

108 y los viajes que tiene destino en esa actuación. Estos desplazamientos suman 546 por supuesto. La matriz completa se puede consultar en el anejo de cálculo del presente estudio.

<i>id</i>	01 Sara	02 Ainhoa	03 Lapix	04 UE-4	05 Zurrag	06 Txomin	07 Est Serv	08 Axular	09 Arrechea	10 Biok	11 Peio
01 Sara	0	15	70	56	6	47	43	92	24	4	56
02 Ainhoa	15	0	70	55	6	47	43	92	24	4	56
03 Lapix	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04 UE-4	56	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 Zurrag	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06 Txomin	44	44	0	0	0	0	0	0	0	10	10
07 Est Serv	23	23	0	0	0	0	0	16	0	4	10
08 Axular	106	106	0	0	0	0	0	0	0	0	10
09 Arrechea	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 Biok	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11 Peio	54	54	0	0	0	0	0	16	0	0	2
12 V Landibar	52	52	0	0	0	12	0	16	0	0	30
13 V Patxi	4	4	0	0	0	12	0	0	0	0	0
14 Landizo	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15 C Sant	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
16 Rio	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
17 Landibar	30	30	0	0	10	0	0	0	0	0	0
18 Landu	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19 Otxondo	0	0	17	9	8	9	10	28	5	2	10
20 Parcela 108	185	185	0	0	0	0	0	50	0	0	6
Totales	670	668	157	120	34	127	96	310	53	24	190

<i>id</i>	12 V Landibar	13 V Patxi	14 Landizo	15 C Sant	16 Rio	17 Landibar	18 Landu	19 Otxondo	20 Par 108	Totales
01 Sara	51	10	5	0	0	20	2	0	160	614
02 Ainhoa	51	10	5	0	0	20	2	0	160	613
03 Lapix	0	0	0	0	0	0	0	17	0	157
04 UE-4	0	0	0	0	0	0	0	9	0	103
05 Zurrag	0	0	0	2	2	10	1	7	0	34
06 Txomin	0	0	0	0	0	0	0	9	31	148
07 Est Serv	20	0	0	0	0	0	0	10	31	137
08 Axular	10	0	0	0	0	0	0	28	31	291
09 Arrechea	0	0	0	0	0	0	0	5	0	53
10 Biok	0	0	0	0	0	0	0	2	0	24
11 Peio	22	0	0	0	0	0	0	16	6	170
12 V Landibar	2	0	0	0	0	0	0	20	94	278
13 V Patxi	0	0	0	0	0	0	0	3	0	23
14 Landizo	0	0	0	0	0	0	0	1	0	10
15 C Sant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16 Rio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

17 Landibar	0	0	0	0	0	0	0	15	0	85
18 Landu	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
19 Otxondo	20	0	0	0	0	15	0	0	31	155
20 Parcela 108	69	0	0	0	0	0	0	50	0	546
Totales	245	20	10	2	2	65	5	193	546	2923

12. PRINCIPIOS DIRECTORES DE DISEÑO DE LA RED VIARIA NUEVA ACTUACIÓN

A principios del presente siglo el barrio comercial de Dantxarinea presentaba importantes problemas de tráfico. La numerosa clientela que acudía al área de Dantxarinea desde el Suroeste de Francia a realizar compras de alimentación, perfumería, combustible y/o tabaco a Dantxarinea originaban importantes atascos que impedían el pleno desarrollo empresarial del barrio de Dantxarinea. Por esta razón, se encargó a VS Ingeniería y Urbanismo la remodelación de la travesía de Dantxarinea.

El proyecto pretendía alcanzar los siguientes objetivos:

- Potenciar el **carácter urbano** de la vía, con aceras, velocidad reducida, iluminación...
- Dotar a la vía de su **máxima capacidad** de modo que el máximo número de vehículos puedan circular por esta en las adecuadas condiciones de seguridad y confort.
- Compatibilidad con los nuevos desarrollos

Terminadas las obras, la solución se ha revelado eficaz, habiendo desaparecido los problemas circulatorios que se producían en momentos de mediana y gran afluencia de vehículos, a pesar del incremento de tráfico que se viene produciendo en los últimos años.

La actuación en la N-121-B tenía los siguientes principios básicos de diseño:

- No aparcamientos laterales en la traza de la travesía,
- No permitir giros a izquierdas ni desde la travesía ni hacia la travesía.
- Aceras adecuadas que permitan a los peatones que así lo deseen desplazarse entre los distintos comercios en condiciones de comodidad y seguridad.
- En los puntos que se requiera giros a izquierdas o cambios de sentido en la travesía, los mismos se articularan por medio de una rotonda. El resto de los movimientos en la travesía serán movimientos a derechas

La actuación en la parcela 108 hace suyos los principios directores del proyecto del resto de la travesía que han demostrado su adecuación y utilidad para un tráfico de las características

comerciales de Dantxarinea.

Así el tráfico en el nuevo tramo de travesía comprendido en el desarrollo de la parcela 108 se ordena evitando los giros a izquierdas que requieren más tiempo para realizarse y generan colas de vehículos y tan solo permitirá giros a derechas. Para los casos donde se requiera el giro a la izquierda o un cambio de sentido una rotonda ordenará estos movimientos.

La actuación de la parcela 108 ampliará la travesía de Dantxarinea al Sur de la actual Rotonda de Venta Peio, sin aparcamiento lateral, sin giros a izquierdas y habilitando rotondas para el cambio de sentido o los mencionados giros a izquierdas. Las características de estas rotondas serán similares a las de aquellas que se ejecutaron dentro del proyecto de la travesía, es decir, con unas dimensiones aproximadas de 20 metros de diámetro y 6 metros de ancho en el anillo de circulación

La **actuación en la UE-4 se conecta en la calle Barrio de Dantxarinea**, y por tanto no afecta directamente a la Travesía. Dada la menor intensidad de tráfico en la Calle Barrio Dantxarinea no son necesarias restricciones del giro a izquierdas o aparcamiento lateral. Por esta razón **se plantea un acceso convencional con en el que se permiten los giros** a izquierdas de uso habitual en entornos urbanos.

13. ESCENARIOS ESTUDIADOS

Bajo las premisas de diseño y las hipótesis de demanda de viajes anteriormente explicadas se han estudiado dos escenarios futuros distintos.

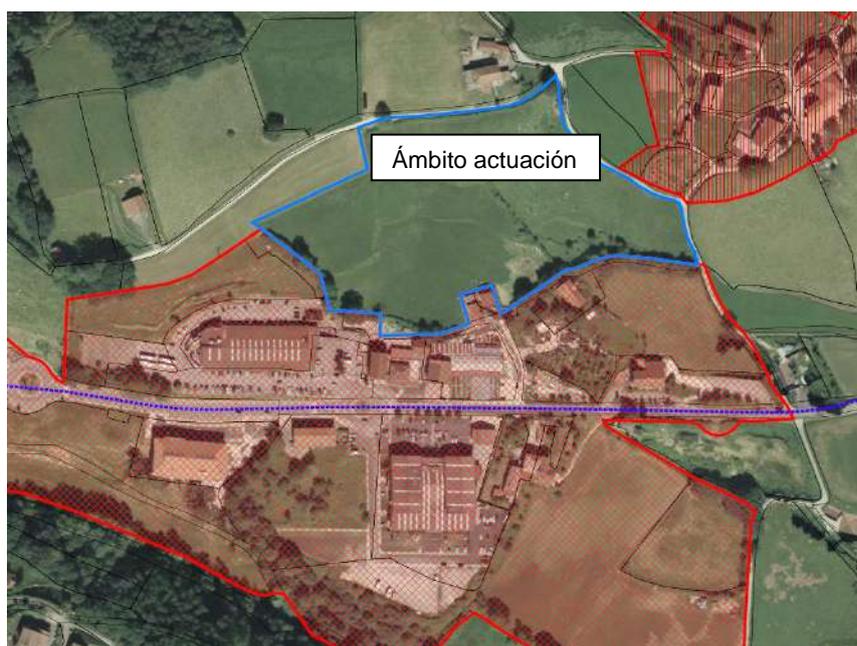
- a) El **estado actual**; se ha considerado como estado actual a la suma del tráfico aforado según lo expuesto en el apartado 9 más el generado por el desarrollo de la parcela 108, actuación aprobada por la ORDEN FORAL 38E/2020, de 13 de marzo, del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos. Así en el estado actual se considera el tráfico existente y el tráfico que cuenta con autorización.
- b) El **estado futuro**: se ha considerado como estado futuro a la suma del tráfico del estado actual (escenario A) más el generado por el desarrollo del presente PEAU en la parcela 68.

13.1 Escenario A: Estado Actual; el tráfico aforado más el de la parcela 108

En la ORDEN FORAL 38E/2020, de 13 de marzo, del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos Estratégicos, por la que se aprueba definitivamente la modificación estructurante del Plan Municipal de Urdazubi/Urdax, que afecta a la parcela catastral 108 del polígono 1 y a los ámbitos UE-5, AA-5, AA-6, AC-11 y unidad 2 del S2/AR1, promovida por Elizaldea, S.L.

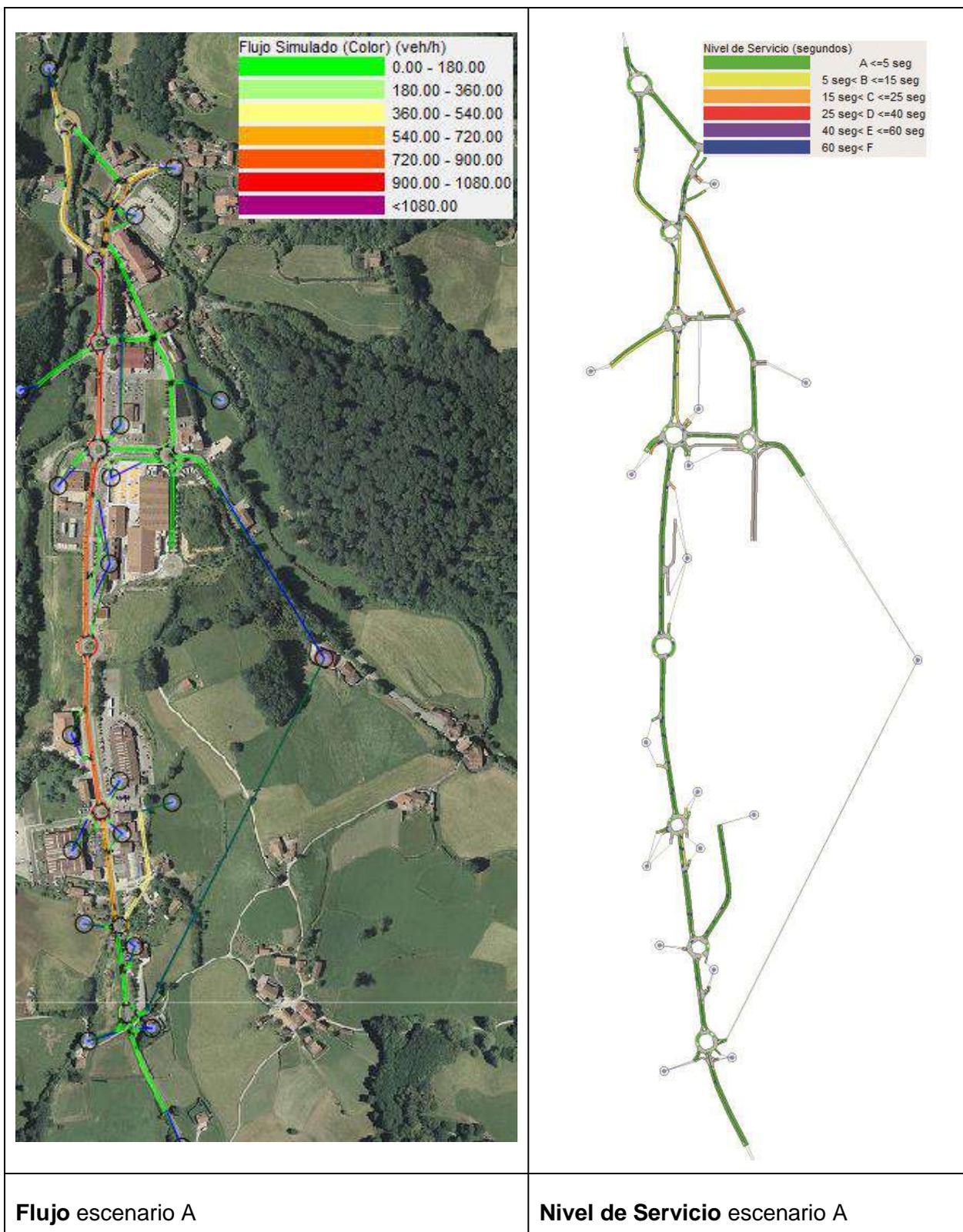
Escenario A; se ha considerado como estado actual a la suma del tráfico aforado según lo expuesto más el generado por el desarrollo de la parcela 108, actuación aprobada por la ORDEN FORAL 38E/2020, de 13 de marzo, del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos.

La Modificación del Plan Municipal de Urdazubi/Urdax tiene por objeto transformar la parcela 108 del polígono 1 de 34.101,11m² en suelo urbanizable, con una edificabilidad máxima de 23.192,16m², de los cuales 15.169,41m² son comerciales y 8.022,75m² son de uso terciario.



Adoptando las premisas de diseño y las hipótesis de demanda de viajes que se consideraron para el estudio de movilidad adscrito a la Modificación Estructurante del Plan Municipal y utilizadas para modelizar los movimientos del desarrollo de la UE-4 se ha estudiado un escenario en el que se incluye la actuación de la parcela 108. El escenario tiene una demanda de tráfico de 546 vehículos añadidos en la hora punta y dos rotondas una 175 metros al sur de la rotonda de Venta Peio y otra 148 metros más al sur como la modificación aprobada definitivamente de Plan Municipal.

Como se aprecia en las figuras siguientes los tiempos de demora que contempla la ampliación en el eje de la travesía son inferiores a 15 segundos por los que **el nivel de servicio de la travesía conserva el nivel de servicio B, que tiene actualmente.**

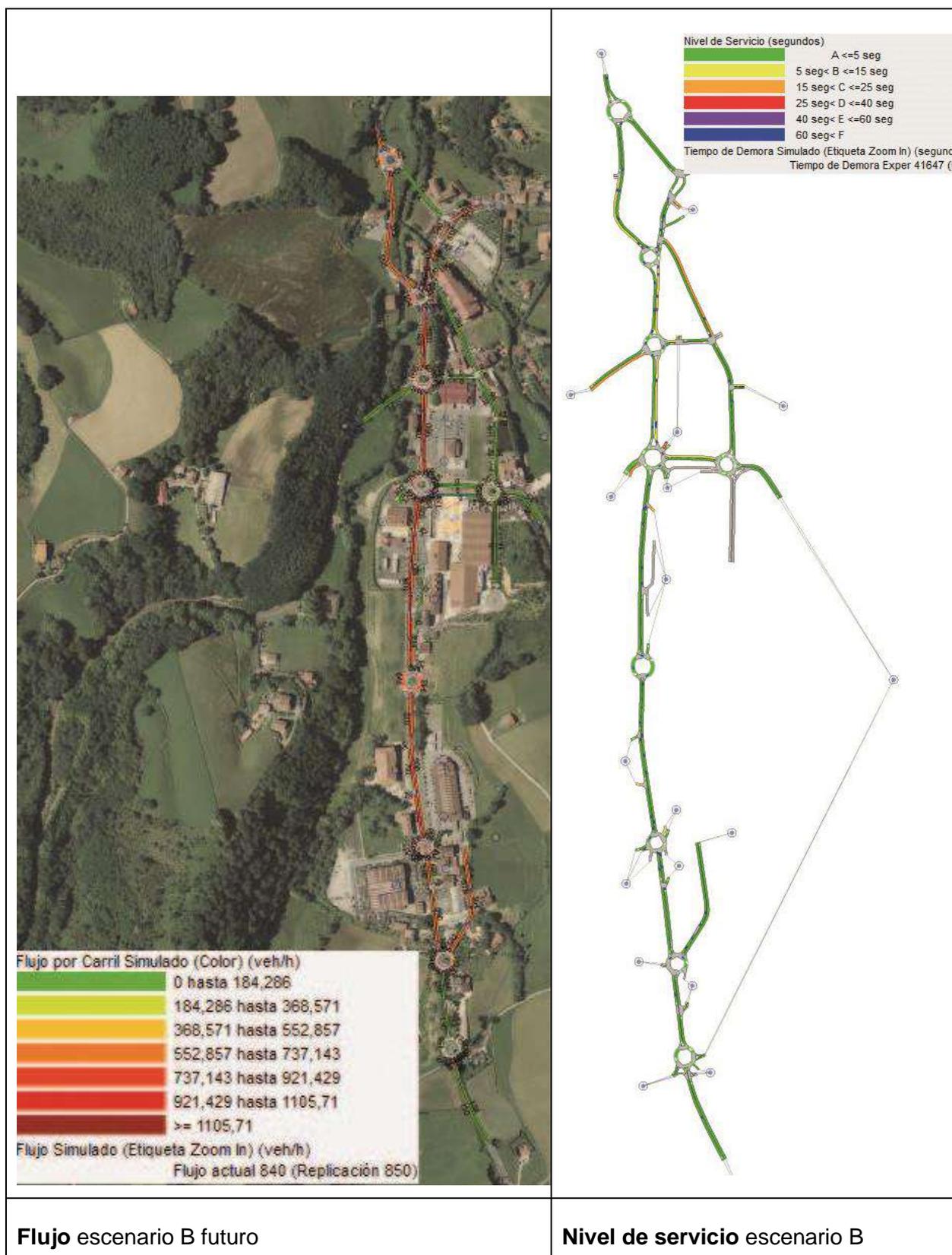


13.2 Escenario B: Estado futuro; tráfico aforado más él de la parcela 108 y él de la 68

El PEAU de la UE-4 contempla una edificabilidad máxima de 11.000m² distribuidos en 4 plantas, para la propuesta 2 del plan de participación del PEAU, la de mayor edificabilidad. Se han utilizado los datos de la propuesta 2 que generan la máxima movilidad de modo que el estudio de movilidad del PEAU sea válido con independencia de cuál de las tres propuestas resulte adoptada.



Que suponen un aumento del tráfico en la hora punta de 120 vehículos hora. Este tráfico en la hora punta añadido al estado actual tiene como resultado tiempos de demora inferiores a 15 segundos por los que **se puede asegurar que la travesía conserva el nivel de servicio B, que tiene actualmente.**



14. RESUMEN

El presente estudio evalúa la movilidad atraída y generada por el PEAU en la UE-4 de la parcela 68 del Polígono 1 del Plan Municipal de Urdazubi/Urdaix en el barrio de Dantxarinea. El citado PEAU afecta a la UE-4 de 8.756,52m² del barrio de Dantxarinea en Urdazubi/Urdaix.



14.1 Accesibilidad al ámbito

Las “ventas de frontera” tradicionales del barrio de Dantxarinea han experimentado este siglo una modernización que las ha transformado en un conjunto de 24 establecimientos comerciales convencionales y 5 estaciones de servicio. Son establecimientos que cuentan con comercio de alimentación, moda, perfumería, etc que persiguen principalmente captar clientes de origen francés atraídos por la proximidad geográfica y los precios de los productos. Este tipo de clientes y actividad está inevitablemente ligada al desplazamiento en vehículo privado. Por tanto, **garantizar la accesibilidad motorizada al ámbito es un factor crítico para garantizar la actividad comercial del área de Dantxarinea** Por ello caracterizar tanto la demanda de viajes actual y futura como la capacidad de las infraestructuras actuales y futuras para asumir esta demanda de desplazamientos con el adecuado nivel de servicio son el objeto fundamental de este estudio.

A pesar de que la movilidad no motorizada es mínima ya que los clientes se acercan en coche privado y no existen núcleos de población importantes alrededor del ámbito de estudio, **el área de Dantxarinea cuenta con las infraestructuras necesarias para garantizar la accesibilidad**

no motorizada dentro del área comercial.

14.2 Volumen de tráfico aforado

Para caracterizar el volumen de desplazamientos en el barrio de Dantxarinea se ha utilizado un aforo obtenido con una cámara de video en la rotonda sur de la travesía que da acceso a Venta Peio, Venta Landibar y Venta Patxi. La cámara registró las 24 horas de los días 2, 7, 8, 10, 12 y 13 de mayo del 2018. Hay que señalar que el martes 8 fue el “día de la victoria en Europa” y el jueves 10 la “Ascensión de Jesucristo” fiestas en Francia que coincidieron con puntas de aforo del tráfico.

El resultado de este aforo fue que el día 10, día de la “Ascensión” se produjeron el máximo de desplazamientos. La IMD en la N-121_B al Sur de la rotonda de Venta Peio fue de 4037 veh/día y al Norte de la misma, 9443 veh/día. Se produjo una primera punta de las 10:45 a las 11:45 de 1141 veh/h y una segunda punta de las 15:30 a las 16:30 de 1276 veh/h.

El resto de los días han presentado el mismo patrón de puntas de trafico una hacia las 11:00 y otra hacia las 16:00 pero desplazamientos menores de un 35% menos que los del día 8.

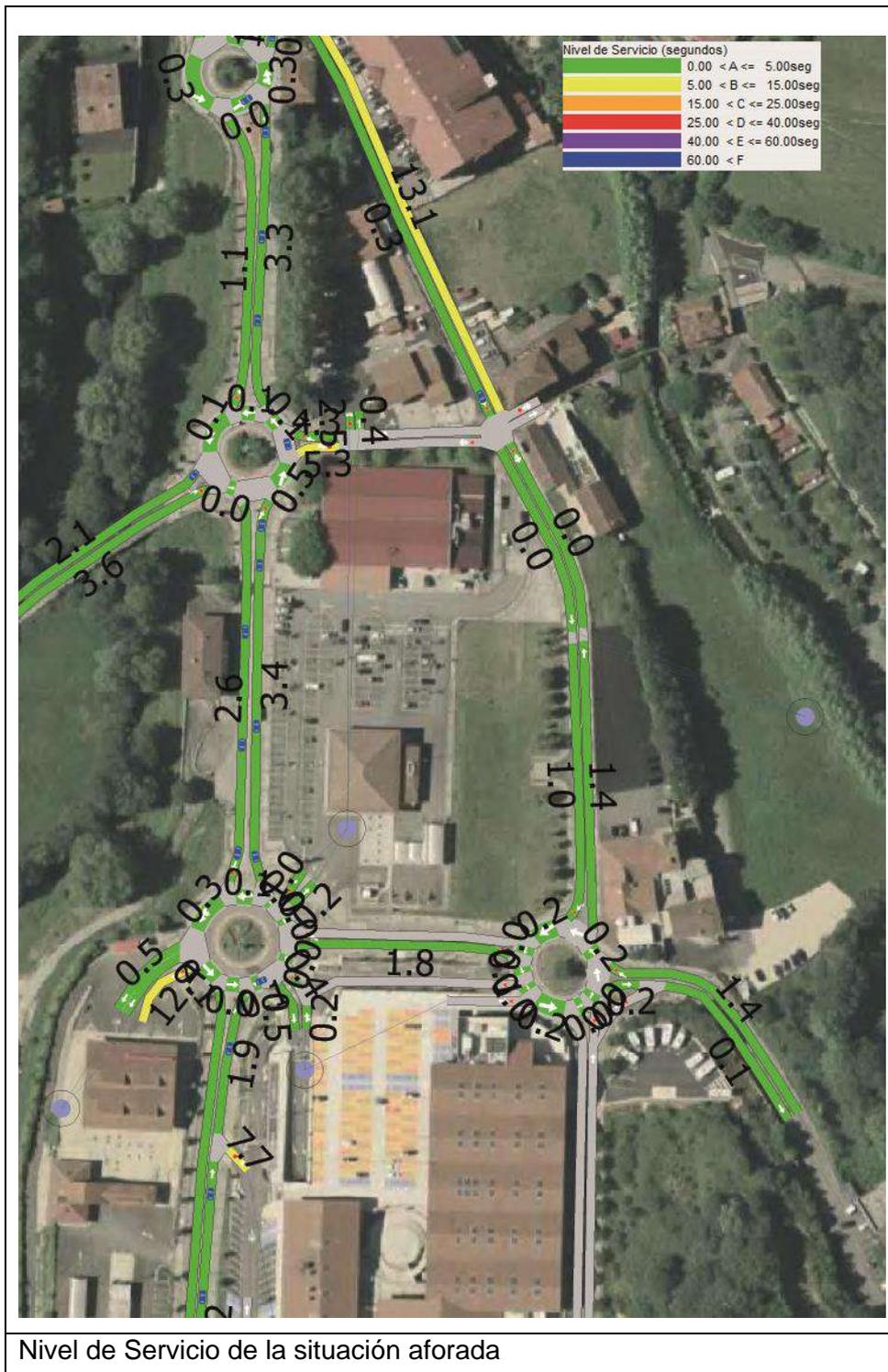
En los cálculos realizados en el presente estudio se ha utilizado el valor máximo registrado de las 15:30 a las 16:30 el día 8 de Mayo, 1276 veh/h.

14.3 Hipótesis de calculo

A partir de la distribución de viajes observada en la hora punta del día 10 de Mayo, se ha establecido una relación entre el número de plazas de aparcamiento y el movimiento observado, resultando una **rotación media de 0.75** para las plazas de aparcamiento comerciales, lo que implica que el **tiempo de compra medio es de 1 hora y 18 minutos**. Para las estaciones de servicio en la zona se ha considerado un **tiempo total de repostaje de 5**. Estos vehículos se consideran como clientes que también realizan compras en al menos otro establecimiento comercial de la zona. Con estas hipótesis iniciales se ha definido un modelo matemático de tráfico mediante el programa Aimsun que caracteriza la situación actual de toda la Travesía de Dantxarinea, que denominaremos escenario actual o escenario cero.

14.4 Escenario aforado

A continuación se muestra los tiempos de demora calculada para el escenario aforado que determinan el nivel de servicio de la infraestructura de acuerdo al criterio del Manual de Capacidad:



Este manual establece que el nivel de servicio de una vía urbana se determina a partir del tiempo

de demora de los usuarios de la infraestructura. Los niveles de servicio oscilan desde el mejor posible, A, para el que las demoras de los usuarios están por debajo de 5 segundos hasta el nivel F cuando la demora es superior a 60 segundos. El nivel habitual para diseño de infraestructuras es el nivel C.

NS en vías urbanas	
NIVEL DE SERVICIO	DEMORA MEDIA (s/veh)
A	$d \leq 5$
B	$5 < d \leq 15$
C	$15 < d \leq 25$
D	$25 < d \leq 40$
E	$40 < d \leq 60$
F	$d < 60$

Fuente: Manual de Capacidad de Carreteras

Como se aprecia en la figura anterior los tiempos de demora en el “Escenario Aforado” son inferiores a 13 segundos por los que se puede asegurar que el nivel de servicio del conjunto del viario es B.

14.5 Dotación de aparcamientos de la nueva actuación

El Ayuntamiento de Urdax establece un ratio de dotación de una plaza cada 50 metros cuadrados de superficie comercial. Por tanto **desde el punto de vista normativo la actuación**, para la propuesta 2 (11.000m² máxima edificabilidad), **debe dotarse de un mínimo de 110 plazas de aparcamiento**. Como la política habitual en los establecimientos de Dantxarinea es superar los estándares de dotación propuestos por la norma municipal únicamente a efectos de los cálculos del estudio se usan 160 plazas de aparcamiento, de modo que el estudio de movilidad tendrá validez para cualquier dotación de plazas de aparcamiento inferior o igual a 160 plazas.

14.6 Demanda de viajes nueva actuación

Aplicando las mismas hipótesis de cálculo inferidas del aforo de la rotonda de Venta Peio, de 0.75 viajes en la hora punta por cada plaza de aparcamiento para **las 160 plazas de aparcamiento el tráfico aumentaría en 120 vehículos por hora en la hora punta que se produce de las 15.30 a las 16.30**.

Esta suposición introduce un gran factor de seguridad al estudio de tráfico al estar considerando

que el aumento en la oferta comercial en la zona implica el mismo aumento en la demanda, es decir en el número de nuevos clientes que vienen a realizar compras a Dantxarinea. Muchos de los clientes de Dantxarinea realizan compras en distintos establecimientos de la zona, por lo que sería razonable suponer que del total de clientes del futuro establecimiento una gran parte realizarán compras en otros establecimientos y por tanto no implican un aumento neto en el total de viajes en vehículo propio al área de Dantxarinea. En realidad sólo los que viniesen exclusivamente con motivo del nuevo desarrollo supondrían un aumento neto en los viajes de la zona y con nuestra hipótesis de cálculo hemos supuesto que todos los vehículos que aparcen en la nueva actuación suponen un aumento neto de tráfico en la zona.

Por tanto la hipótesis aplicada esta del lado de la seguridad y sólo sería cierta en el caso de que la oferta de productos del nuevo establecimiento fuera distinta de la de las ventas existentes.

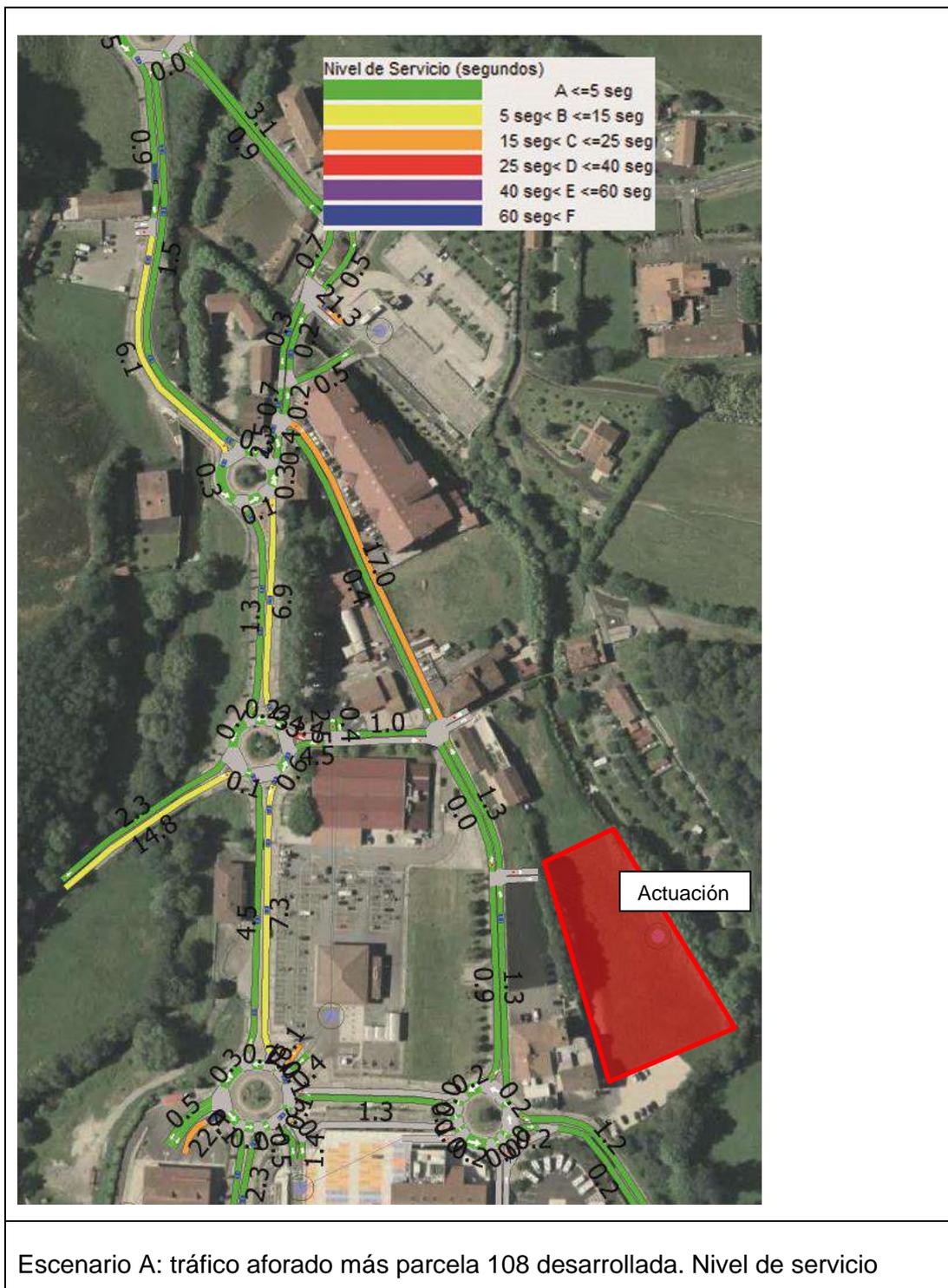
14.7 Escenarios estudiados

Se han estudiado los siguientes escenarios:

- a) El **estado actual**; se ha considerado como estado actual a la suma del tráfico aforado según lo expuesto en el apartado 14.2 más el generado por el desarrollo de la parcela 108, actuación aprobada por la ORDEN FORAL 38E/2020, de 13 de marzo, del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos.
- b) El **estado futuro**: se ha considerado como estado futuro a la suma del tráfico del estado actual (escenario A) más el generado por el desarrollo del presente PEAU en la parcela 68.

A) Estado actual

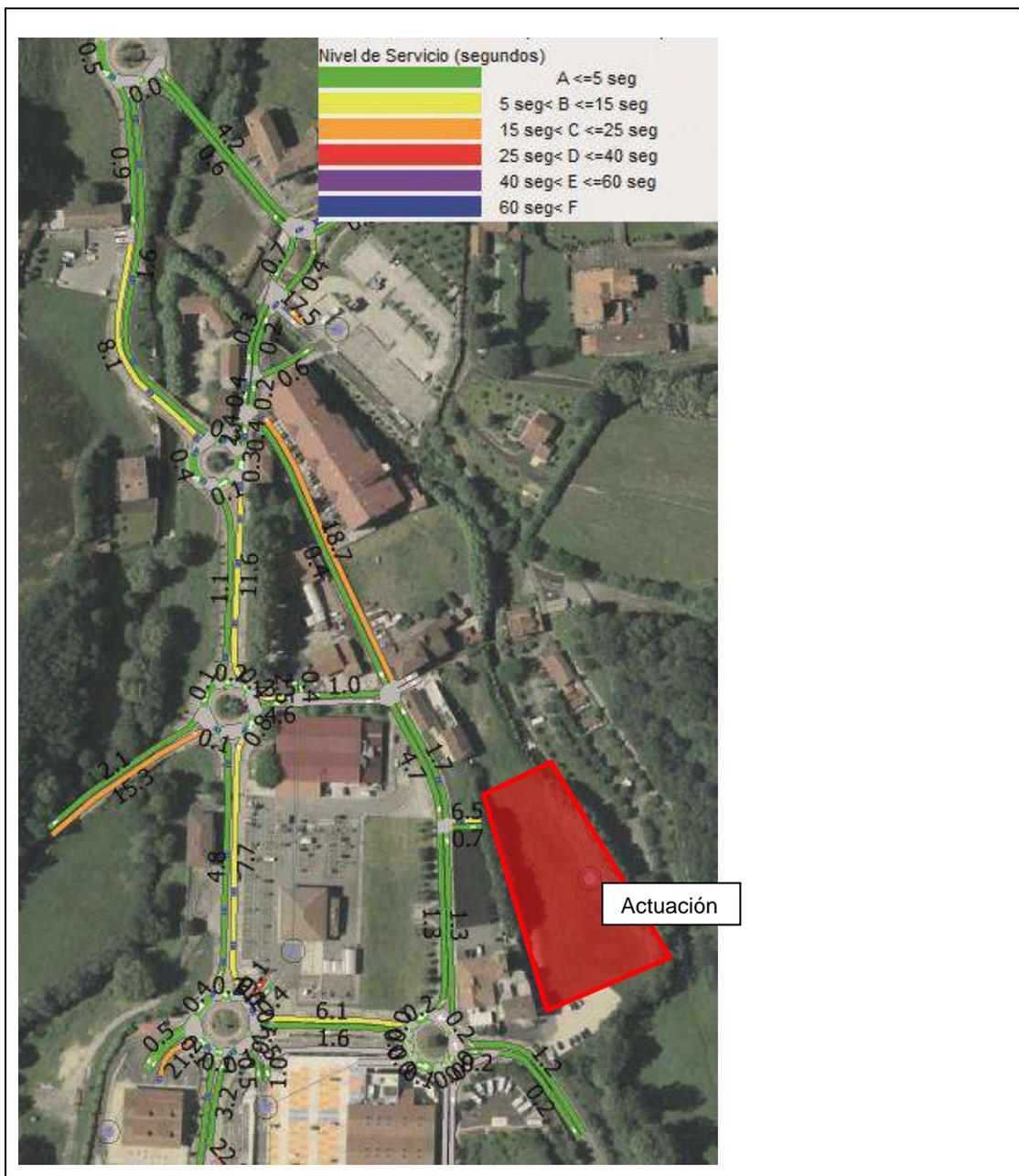
Como se aprecia en la figura siguiente los tiempos de demora que determinan el nivel de servicio del viario indican un nivel de servicio B en el tronco de la travesía (demoras entre 5 y 15 segundos), un nivel de servicio C en el conjunto del viario (demoras entre 15 y 25 segundos) y un nivel de servicio A en la Calle Barrio Dantxarinea (demoras menores a 5 segundos) en el entorno de la actuación.



B) Estado futuro

Como se aprecia en la figura siguiente los tiempos de demora que determinan el nivel de servicio del viario indican un nivel de servicio B en el tronco de la travesía (demoras entre 5 y 15 segundos), un nivel de servicio C en el conjunto del viario (demoras entre 15 y 25 segundos) y un nivel de servicio A en la Calle Barrio Dantxarinaea (demoras menores a 5 segundos) en el entorno de la actuación..

Por lo que **podemos asegurar que la actuación del PEAU no afecta al nivel de servicio del viario del Dantxarinaea.**



Escenario B: trafico aforado mas parcelas 108 y 68 desarrolladas. Nivel de servicio

15. CONCLUSIONES

La futura actividad no altera las condiciones actuales de movilidad en la zona. En concreto, la travesía conserva el actual nivel de servicio B, el conjunto del viario el nivel de servicio C y la Calle Barrio Dantxarinea en el entorno de la actuación el nivel de servicio A. El aumento de tráfico inducido por el desarrollo de la UE-4 no afecta al nivel de servicio del viario. El futuro establecimiento, en la parcela 68 no altera ni la capacidad ni la funcionalidad de la red viaria en la zona.

Con todo lo expuesto hasta aquí, se considera concluido el presente estudio de movilidad:

Asunto:	PEAU de la UE-4
Ubicación:	Parcela catastral 68 polígono 1 barrio de Dantxarinea Udazubi/Urdaiz
Solicitante:	BOSTARGI S.L.
Autor Proyecto:	Mariano Oteiza Arrechea y Jon Joseba Oteiza Galain

conforme a la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Quedando el equipo redactor dispuesto a aclarar los aspectos que se estimen oportunos del presente estudio.

PAMPLONA, DICIEMBRE DE 2020

Joaquín Salanueva Etayo
Ingeniero de CC. Y PP.

Javier Martínez Llorens
Ingeniero de CC. Y PP.

CÁLCULOS MOVILIDAD ATRAÍDA Y GENERADA

Matriz origen destinos para el estado aforado:

	01 Sara	02 Ainhoa	03 Lapix	04 UE-4	05 Zurrag	06 Txomin	07 Est Serv	08 Axular	09 Arrechea	10 Biok	11 Peio	12 V Landibar	13 V Patxi	14 Landizo	15 C Sant	16 Rio	17 Landibar	18 Landu	19 Otxondo	Totales
01 Sara	0	15	70	0	6	47	43	92	24	4	56	51	10	5	0	0	20	2	0	445
02 Ainhoa	15	0	70	0	6	47	43	92	24	4	56	51	10	5	0	0	20	2	0	445
03 Lapix	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	17	162
04 UE-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 Zurrag	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4	1	7	28
06 Txomin	44	44	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	9	117
07 Est Serv	23	23	0	0	0	0	0	16	0	4	10	20	0	0	0	0	0	0	10	106
08 Axular	106	106	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	28	260
09 Arrechea	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	53
10 Biok	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	24
11 Peio	54	54	0	0	0	0	0	16	0	0	2	22	0	0	0	0	0	0	16	164
12 V Landibar	52	52	0	0	0	12	0	16	0	0	30	2	0	0	0	0	0	0	20	184
13 V Patxi	4	4	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	23
14 Landizo	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10
15 C Sant	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16 Rio	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17 Landibar	20	20	5	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	59
18 Landu	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
19 Otxondo	0	0	17	0	8	9	10	28	5	2	10	20	0	0	0	0	10	0	0	119
Totales	436	435	162	0	28	127	96	260	53	24	184	176	3	1	2	2	59	5	129	2182

Matriz origen destinos para el escenario A considerando la actuación en la parcela 108:

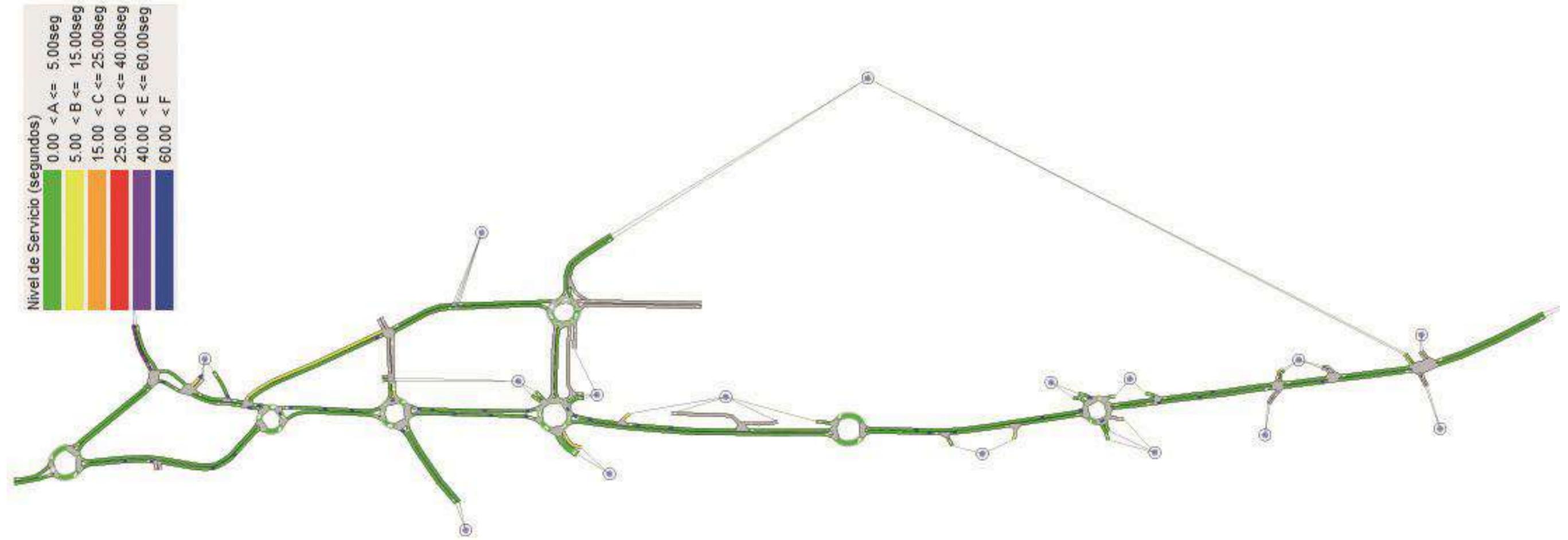
	01 Sara	02 Ainhoa	03 Lapix	04 UE-4	05 Zurrag	06 Txomin	07 Est Serv	08 Axular	09 Arrechea	10 Biok	11 Peio	12 V Landibar	13 V Patxi	14 Landizo	15 C Sant	16 Rio	17 Landibar	18 Landu	19 Otxondo	20 Parcela 108	Totales
01 Sara	0	15	70	0	6	47	43	92	24	4	56	51	10	5	0	0	20	2	0	160	635
02 Ainhoa	15	0	70	0	6	47	43	92	24	4	56	51	10	5	0	0	20	2	0	160	635
03 Lapix	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	17	0	162
04 UE-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05 Zurrag	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4	1	7	0	28
06 Txomin	44	44	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	9	31	148
07 Est Serv	23	23	0	0	0	0	0	16	0	4	10	20	0	0	0	0	0	0	10	31	137
08 Axular	106	106	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	28	31	291
09 Arrechea	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	53
10 Biok	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	24
11 Peio	54	54	0	0	0	0	0	16	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	16	0	162
12 V Landibar	52	52	0	0	0	12	0	16	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	20	94	276
13 V Patxi	4	4	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	23
14 Landizo	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	10
15 C Sant	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16 Rio	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17 Landibar	20	20	5	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	59
18 Landu	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
19 Otxondo	0	0	17	9	8	9	10	28	5	2	10	20	0	0	0	0	10	0	0	31	159
20 Parcela 108	185	185	0	0	0	0	0	50	0	0	0	69	0	0	0	0	0	0	50	0	539
Totales	651	650	162	0	28	127	96	310	53	24	182	243	20	10	2	2	59	5	188	540	2812

Matriz origen destinos para el escenario B, estado futuro, considerando actuaciones en la parcela 68 y 108 sumados al estado actual:

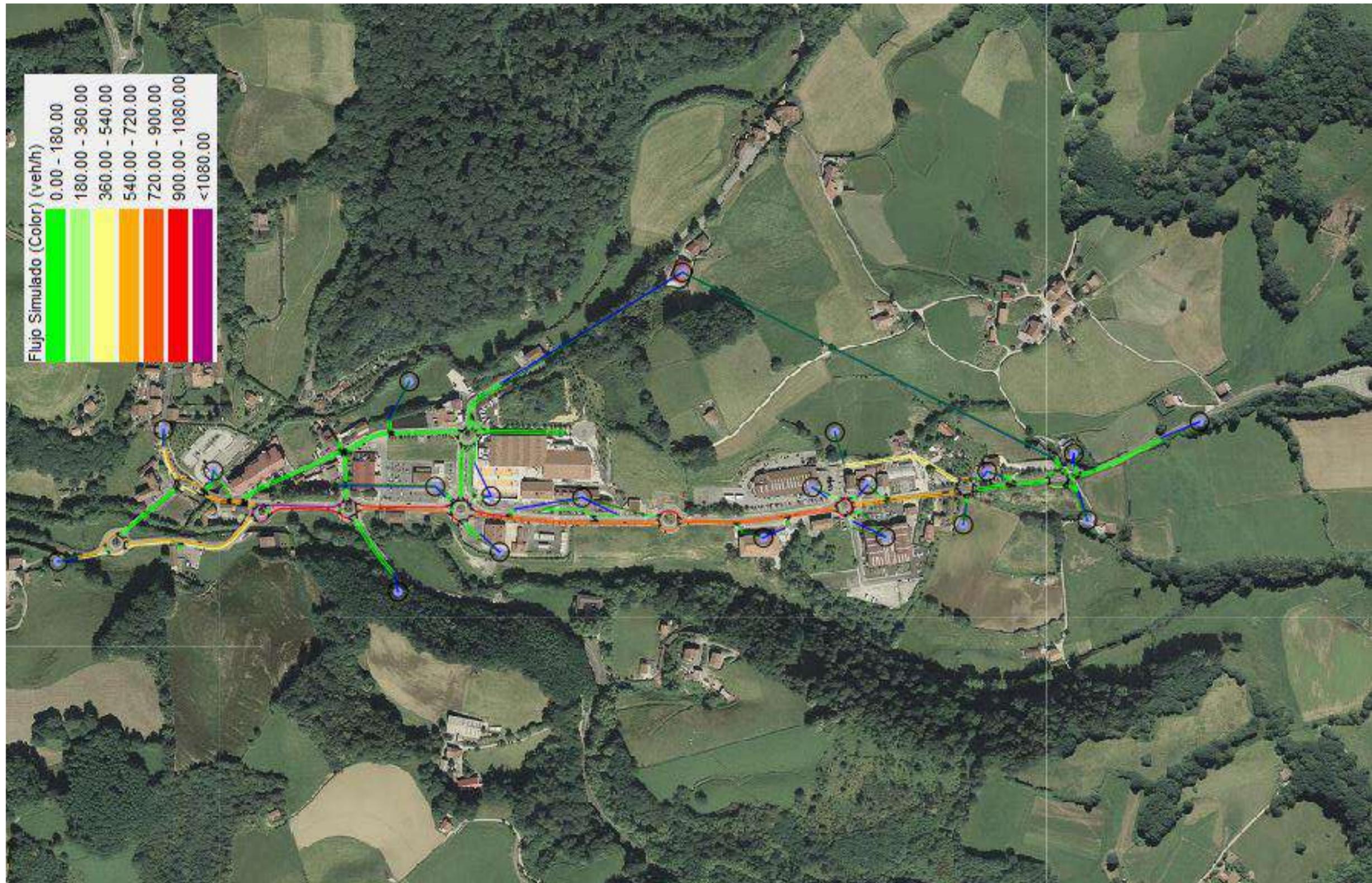
	01 Sara	02 Ainhoa	03 Lapix	04 UE-4	05 Zurrag	06 Txomin	07 Est Serv	08 Axular	09 Arrechea	10 Biok	11 Peio	12 V Landibar	13 V Patxi	14 Landizo	15 C Sant	16 Rio	17 Landibar	18 Landu	19 Otxondo	20 Parcela 108	Totales	
01 Sara	0	15	70	56	6	47	43	92	24	4	56	51	10	5	0	0	20	2	0	160	614	
02 Ainhoa	15	0	70	55	6	47	43	92	24	4	56	51	10	5	0	0	20	2	0	160	613	
03 Lapix	70	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	17	0	162	
04 UE-4	56	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	103
05 Zurrag	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4	1	7	0	28	
06 Txomin	44	44	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	9	31	148
07 Est Serv	23	23	0	0	0	0	0	16	0	4	10	20	0	0	0	0	0	0	0	10	31	137
08 Axular	106	106	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	28	31	291
09 Arrechea	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	53
10 Biok	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	24
11 Peio	54	54	0	0	0	0	0	16	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	16	0	162
12 V Landibar	52	52	0	0	0	12	0	16	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	94	276
13 V Patxi	4	4	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	23
14 Landizo	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	10
15 C Sant	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16 Rio	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17 Landibar	20	20	5	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	59
18 Landu	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5
19 Otxondo	0	0	17	9	8	9	10	28	5	2	10	20	0	0	0	0	10	0	0	0	31	159
20 Parcela 108	185	185	0	0	0	0	0	50	0	0	0	69	0	0	0	0	0	0	0	50	0	539
Totales	660	658	162	120	28	127	96	310	53	24	182	243	20	10	2	2	59	5	188	540	2915	

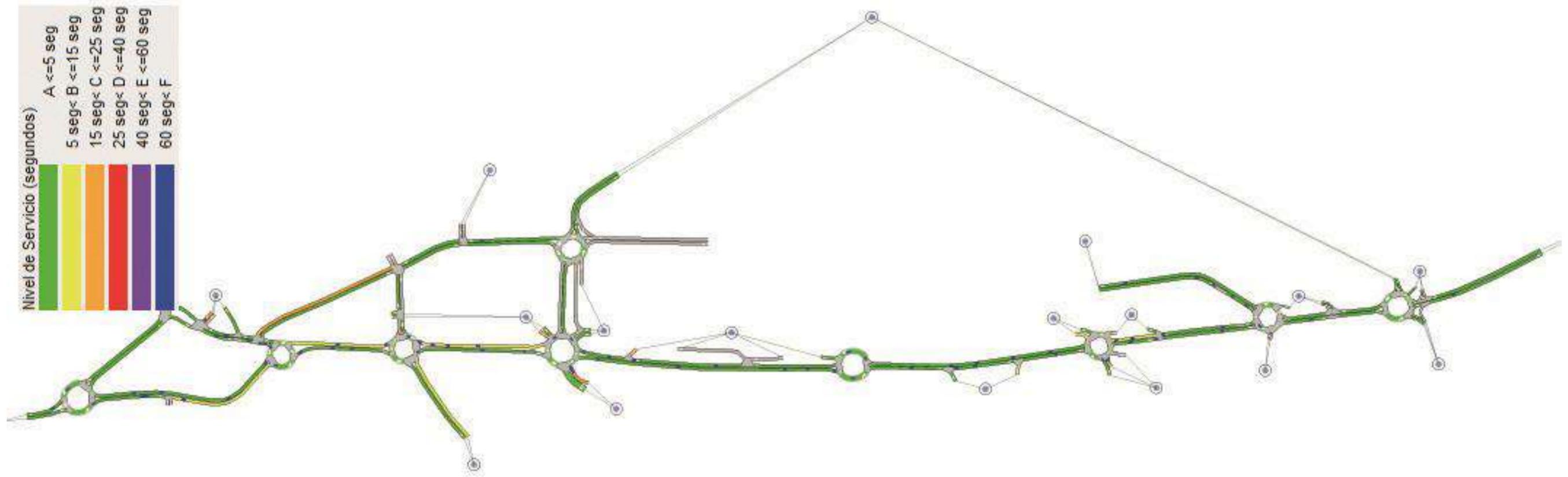
ESCENARIO AFORADO





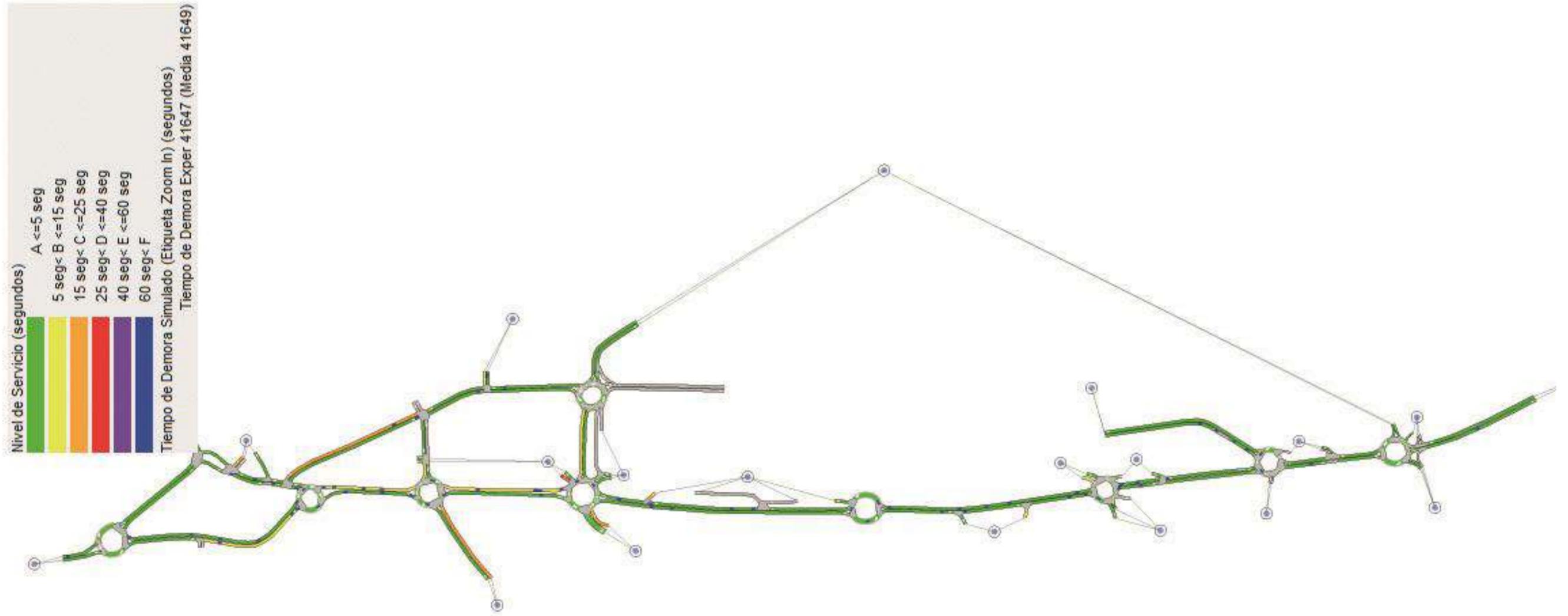
ESCENARIO A ESTADO ACTUAL: DESARROLLO DE LA PARCELA 108 SUMADO AL TRAFICO AFORADO:





ESCENARIO B ESTADO FUTURO: ACTUACIÓN EN LA PARCELA 108 Y EN LA 68





AFORO DE TRÁFICO

Intersection Name	Roundabout VENTA PEIO N-121-B Dantzarinea
Northbound Street	N-121-B Francia
Southbound Street	N-121-B Pamplona
Eastbound Street	Venta Peio
Westbound Street	Venta Landibar
Step 1. Input information into all applicable yellow cells.	

Date & Time of Count	
Date	02/05/2018
Start Time	17:00
End Time	17:00

Step 2. Enter the Date when video was started, and the Start and End time



Step 3: Insert screenshot from your video (not an aerial from Google, etc.) and insert into space above. (Best Practice: Paste clear daytime screenshot from video, right click on pasted photo and click "Send to Back")

Step 4: Drag and Drop North Orientation onto Screenshot

Step 5: Drag and Drop Approaches onto Screenshot

Step 6: Drag, Drop, Resize, and Orient Turning movements onto Screenshot

Step 7: Include this CountSheet with your Video Upload to www.countcloud.me

[CountCloud.me Link](http://www.CountCloud.me)

Cars

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
17:00	0	2	38	2	43	1	21	6	2	2	6	13	18	16	0	0	0	2	31	5
17:15	0	0	20	8	41	0	15	2	4	3	6	4	18	20	3	0	7	3	30	4
17:30	0	0	24	2	31	0	25	8	3	17	4	4	28	19	4	0	3	3	21	5
17:45	0	3	18	3	14	0	38	8	1	5	4	14	23	18	4	0	0	0	20	3
18:00	0	4	25	3	23	0	18	0	3	0	2	6	28	10	4	0	1	2	9	0
18:15	0	3	11	5	16	1	16	5	7	2	3	8	25	16	2	0	2	2	16	0
18:30	0	0	15	1	3	0	13	2	6	3	1	8	14	5	3	0	1	0	18	0
18:45	0	2	7	2	0	0	9	2	2	0	3	1	17	5	1	0	2	2	12	0
19:00	0	2	11	1	4	0	12	0	4	3	2	2	17	0	1	0	2	0	4	0
19:15	1	2	7	3	1	0	4	1	3	0	6	0	13	3	0	0	0	0	12	0
19:30	0	0	6	0	1	0	5	0	2	0	4	0	36	2	0	0	0	0	6	0
19:45	0	0	3	0	0	0	14	1	4	0	1	2	14	1	1	0	7	3	8	0
20:00	0	0	3	0	0	0	4	0	2	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0
20:15	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	1	0
20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
20:45	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
21:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
21:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
21:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
21:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0
22:15	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
4:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
5:30	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0
5:45	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6:15	0	0	3	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
6:45	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0
7:00	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
7:15	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0
7:30	0	2	17	1	0	0	1	0	0	0	0	4	6	1	0	0	0	0	0	0
7:45	0	12	15	3	1	0	1	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	0	1	0
8:00	0	3	12	5	0	0	0	0	1	0	1	2	4	4	0	0	0	0	2	0
8:15	0	2	11	3	0	0	0	0	0	0	0	12	5	3	0	0	1	0	1	2

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
8:30	0	2	18	3	5	0	1	2	1	0	0	7	11	12	0	0	0	1	2	0
8:45	0	4	25	1	0	0	4	3	1	1	1	13	10	14	0	0	0	1	3	0
9:00	0	3	7	2	2	0	6	2	1	0	1	15	11	12	0	0	2	1	8	1
9:15	0	2	12	2	3	0	7	0	1	0	1	10	15	15	1	0	0	1	5	0
9:30	0	6	9	5	2	0	7	5	8	0	2	16	17	16	0	0	1	2	7	0
9:45	1	1	20	6	0	0	14	5	3	0	1	29	25	27	0	0	5	3	7	0
10:00	0	3	22	2	1	0	14	5	3	0	2	22	16	24	1	0	2	2	12	0
10:15	0	4	18	7	9	0	16	3	2	2	0	25	23	30	0	0	1	3	23	0
10:30	0	3	15	2	21	0	17	13	2	2	0	26	29	38	0	0	4	7	30	1
10:45	0	3	23	14	21	0	18	8	3	2	3	44	27	43	0	0	3	2	27	2
11:00	0	2	22	7	37	0	21	6	4	11	3	30	22	33	9	0	1	4	26	4
11:15	0	5	21	7	31	0	24	3	6	7	1	26	27	40	16	0	2	3	20	4
11:30	1	6	28	7	87	0	28	7	2	13	5	30	23	31	16	0	4	0	19	3
11:45	0	2	17	4	67	0	30	6	1	7	3	33	23	37	7	0	1	5	17	2
12:00	0	0	14	4	55	0	21	6	3	4	12	22	24	27	18	0	1	7	20	6
12:15	1	4	17	3	36	0	17	5	2	2	6	17	19	23	12	0	1	2	21	7
12:30	0	4	13	1	38	0	22	4	1	0	5	27	15	26	26	0	3	4	18	4
12:45	0	2	8	5	38	0	15	9	1	9	4	16	16	17	21	0	2	3	20	2
13:00	0	0	12	2	42	0	18	2	2	6	9	14	16	17	15	0	2	4	28	0
13:15	0	3	9	1	30	0	19	5	3	8	5	15	17	13	9	0	1	2	18	1
13:30	0	3	12	3	28	0	14	7	6	8	4	19	13	19	12	0	4	3	16	2
13:45	0	2	8	1	47	0	14	4	2	9	7	19	12	15	13	0	2	2	17	4
14:00	0	4	12	2	57	0	17	7	1	7	6	18	11	21	15	0	3	3	23	11
14:15	0	3	15	2	59	0	29	8	3	9	2	23	28	36	22	0	3	3	20	8
14:30	0	4	12	3	75	0	23	10	0	7	8	21	18	34	37	0	4	5	25	8
14:45	1	0	30	2	76	0	36	6	2	19	6	29	38	36	47	0	2	1	24	0
15:00	2	2	23	7	68	0	28	13	3	25	8	16	23	30	44	0	1	2	27	8
15:15	0	3	11	1	121	0	31	14	3	11	7	25	24	38	26	0	3	3	33	4
15:30	1	7	21	6	87	0	30	10	3	16	9	18	22	29	50	1	4	6	30	10
15:45	0	1	15	4	66	0	32	6	5	24	9	18	25	28	22	0	4	2	24	4
16:00	0	8	25	5	89	0	40	7	4	15	8	31	26	43	25	1	2	3	39	7
16:15	1	2	23	4	72	1	40	5	8	17	11	13	32	23	26	1	4	5	30	9
16:30	1	2	16	2	51	1	31	8	3	20	8	17	20	30	7	0	1	2	35	0
16:45	1	1	14	3	30	0	33	9	0	13	9	14	26	20	19	1	1	4	33	5

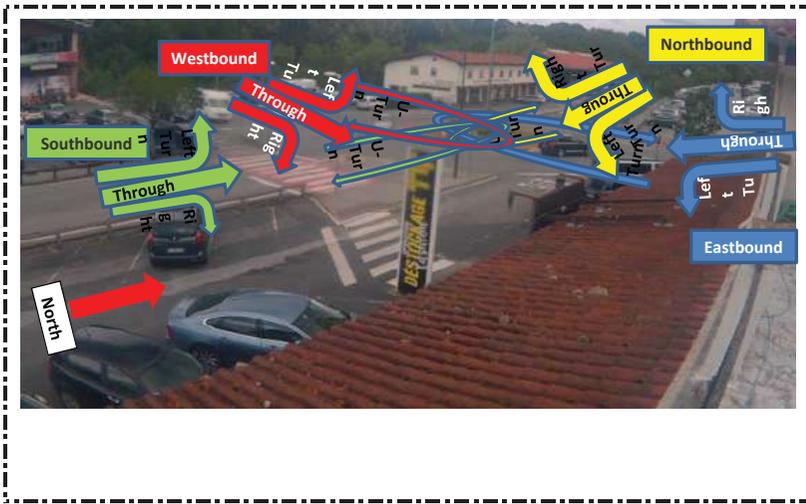
Heavy Vehicles

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk
17:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0
17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
17:45	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
18:15	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
18:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
18:45	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0
19:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
19:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
5:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
7:45	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound					
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	
8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
9:00	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	1	0	0	1	0	1	0	0
9:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0
9:30	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0
9:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
10:00	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0
10:15	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
10:30	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0
10:45	0	0	2	3	0	0	0	0	2	0	0	0	3	1	0	0	0	0	2	0	0
11:00	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
11:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	4	0	0
11:30	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0
12:00	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	3	0	0
12:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0
12:30	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	0	0
12:45	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
13:00	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	2	0	0
13:15	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	2	0	0
13:45	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15	0	0	4	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1
14:30	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0
14:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0
15:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
15:45	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	2	0	0
16:00	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0
16:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	2	0	0	1	0	1	0	0
16:45	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0

Intersection Name	Roundabout VENTA PEIO N-121-B Dantzarinea
Northbound Street	N-121-B Francia
Southbound Street	N-121-B Pamplona
Eastbound Street	Venta Peio
Westbound Street	Venta Landibar
Step 1. Input information into all applicable yellow cells.	

Date & Time of Count	96 Horas	
Date	10/05/2018	Step 2. Enter the Date when video was started, and the Start and End time
Start Time	00:00	
End Time	24:00	



Step 3: Insert screenshot from your video (not an aerial from Google, etc.) and insert into space above. (Best Practice: Paste clear daytime screenshot from video, right click on pasted photo and click "Send to Back")

Step 4: Drag and Drop North Orientation onto Screenshot

Step 5: Drag and Drop Approaches onto Screenshot

Step 6: Drag, Drop, Resize, and Orient Turning movements onto Screenshot

Step 7: Include this CountSheet with your Video Upload to www.countcloud.me

[CountCloud.me Link](http://www.CountCloud.me)

Cars

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
00:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0
4:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
4:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
5:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
6:00	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6:15	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0
6:45	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0
7:00	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0
7:15	0	1	7	0	1	0	0	0	0	0	0	1	7	3	0	0	0	0	0	0
7:30	0	1	15	0	0	0	1	0	0	0	0	2	6	1	0	0	0	0	0	0
7:45	0	2	14	3	1	0	2	0	0	0	0	2	3	3	0	0	0	0	2	0
8:00	0	4	10	3	7	0	0	1	0	1	2	8	9	4	1	0	0	0	3	1
8:15	0	3	10	4	3	0	0	0	6	0	0	5	12	6	2	0	3	1	0	0
8:30	0	1	21	2	6	0	0	4	2	1	6	11	12	13	0	0	0	4	3	0
8:45	0	1	26	1	6	1	9	1	1	0	0	15	16	26	0	0	1	4	9	0
9:00	0	0	11	1	6	0	9	1	1	0	0	9	12	22	4	0	4	2	3	2
9:15	1	2	22	7	10	0	15	5	7	0	4	19	10	18	1	0	2	4	10	1
9:30	2	1	19	2	1	0	9	4	8	0	3	20	20	17	0	0	1	2	9	0
9:45	0	5	28	3	16	1	14	3	5	0	3	18	20	32	8	0	2	4	9	1
10:00	0	4	22	4	29	1	13	4	5	1	3	24	25	41	5	0	1	3	17	0
10:15	0	4	17	6	57	0	25	8	4	2	5	35	39	31	10	0	3	1	25	4
10:30	2	4	24	7	67	0	12	11	6	2	6	38	53	52	20	0	2	1	19	13
10:45	1	4	30	12	93	0	22	8	3	0	11	56	62	39	26	0	2	5	26	20
11:00	0	5	27	1	93	0	29	9	3	2	18	50	29	60	71	0	2	7	27	19
11:15	1	4	32	4	128	0	32	6	5	1	16	54	37	65	65	0	2	6	26	29
11:30	1	7	26	4	127	1	32	8	7	6	16	41	45	71	37	0	3	2	39	7
11:45	0	13	33	4	73	0	45	11	5	2	13	37	52	58	43	0	4	10	32	8
12:00	0	6	38	3	73	0	39	10	6	7	4	46	52	79	48	1	7	5	27	12
12:15	2	4	15	8	114	2	40	13	12	12	12	26	32	52	61	1	3	6	23	23
12:30	4	11	33	6	108	0	30	8	11	8	6	38	56	55	62	1	5	12	30	30
12:45	3	6	22	6	101	1	35	9	15	2	10	30	32	55	71	5	3	9	29	25
13:00	1	1	25	8	81	1	28	4	6	12	15	30	37	40	65	1	3	8	24	23
13:15	2	10	34	8	81	1	35	16	6	1	12	28	42	35	31	2	1	5	36	13
13:30	2	7	34	6	101	2	26	9	6	6	14	28	27	39	47	2	7	8	29	18
13:45	1	8	24	4	136	0	34	11	8	10	14	20	30	36	39	1	5	7	31	17
14:00	0	5	38	5	125	0	43	7	7	15	9	13	25	42	54	0	2	11	27	14
14:15	0	5	30	5	170	0	42	7	9	4	0	0	39	37	46	0	1	10	37	17
14:30	1	6	32	5	148	1	47	3	8	4	1	1	28	43	64	0	2	11	32	6
14:45	2	3	29	4	164	0	48	8	3	15	11	35	37	47	62	0	2	10	35	29
15:00	0	8	28	3	162	0	40	6	1	5	9	57	35	60	47	1	2	11	33	14
15:15	2	6	38	6	160	0	41	10	6	2	12	51	47	42	64	2	4	8	34	22
15:30	1	4	25	2	190	0	46	9	2	10	6	49	56	53	80	0	7	12	54	29

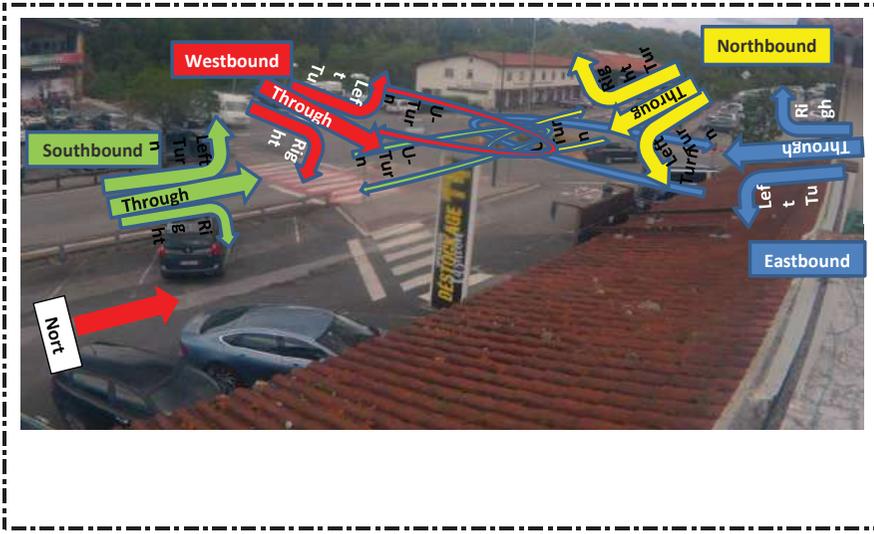
Heavy Vehicles

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Bikes In Crosswalk
00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
5:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
7:45	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0
8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0
9:00	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0
9:15	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0
9:30	0	0	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0
9:45	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	4	0	0	1	0	0	0
10:00	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	1	0
10:15	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0
10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
10:45	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	2	3	1	0	0	1	0	0	0
11:00	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	4	2	0	0	0	1	0	1	0
11:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0
11:30	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0
11:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	2	2	0
12:00	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3	3	0
12:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	1	0
12:30	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
12:45	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
13:00	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0
13:15	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
13:30	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0
14:15	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0
14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0
14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
15:15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0

Intersection Name	Roundabout VENTA PEIO N-121-B Dantxarinea
Northbound Street	N-121-B Francia
Southbound Street	N-121-B Pamplona
Eastbound Street	Venta Peio
Westbound Street	Venta Landibar

Step 1. Input information into all applicable yellow cells.

Date & Time of Count	96 Horas	
Date	11/05/2018	Step 2. Enter the Date when video was started, and the Start and End times
Start Time	00:00	
End Time	24:00	



Step 3: Insert screenshot from your video (not an aerial from Google, etc.) and insert into space above. (Best Practice: Paste clear daytime screenshot from video, right click on pasted photo and click "Send to Back")

Step 4: Drag and Drop North Orientation onto Screenshot

Step 5: Drag and Drop Approaches onto Screenshot

Step 6: Drag, Drop, Resize, and Orient Turning movements onto Screenshot

Step 7: Include this CountSheet with your Video Upload to www.countcloud.me

[CountCloud.me Link](http://www.CountCloud.me)

Cars

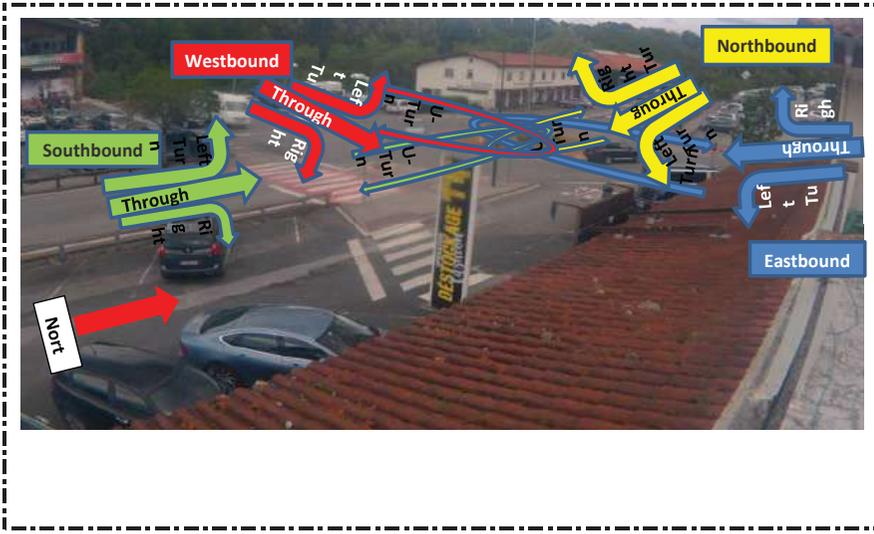
Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
00:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
0:30	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
2:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
4:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
5:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
5:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
5:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
6:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
6:15	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	0	6	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45	1	1	11	1	0	0	0	0	0	0	0	3	5	1	0	0	0	0	0	0
7:00	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0
7:15	0	1	15	0	0	0	1	0	0	0	0	1	6	4	0	0	1	0	0	0
7:30	0	4	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4	0	0	0	0	0	0
7:45	0	3	16	5	0	0	1	0	0	0	1	2	4	6	0	0	0	0	2	0
8:00	0	3	10	0	0	0	0	0	0	0	1	5	7	1	0	0	0	0	1	0
8:15	0	2	21	2	0	0	2	1	1	0	0	7	10	13	0	0	0	0	0	0
8:30	0	0	19	1	1	0	1	1	0	0	1	7	16	15	1	0	1	1	6	0
8:45	0	0	26	3	3	0	2	5	1	0	3	16	24	18	2	0	0	4	6	0
9:00	1	4	17	2	3	0	3	3	4	0	3	16	12	10	2	0	1	0	11	0
9:15	0	1	20	4	5	0	3	2	0	0	0	18	27	14	2	0	1	0	8	0
9:30	0	2	18	1	13	0	10	4	1	0	4	21	20	18	4	0	1	0	14	0
9:45	0	2	19	3	8	0	17	2	3	1	2	19	23	30	18	0	2	1	19	0
10:00	0	2	19	4	24	0	11	5	2	6	1	18	28	31	8	0	3	3	19	0
10:15	0	4	16	5	18	0	8	3	6	3	3	40	28	39	10	0	1	2	16	2
10:30	0	2	27	8	36	0	17	4	3	1	5	29	20	44	13	0	0	2	20	3
10:45	0	7	24	3	74	0	24	7	3	5	2	47	38	43	16	1	2	3	21	0
11:00	1	3	36	5	50	0	16	1	2	4	7	31	35	32	15	0	1	3	33	0
11:15	0	2	29	2	57	1	13	9	7	4	10	42	39	40	20	0	1	2	30	0
11:30	1	3	31	5	113	0	30	8	7	6	3	45	38	49	23	0	1	4	32	1
11:45	0	3	21	3	55	0	26	4	6	1	3	34	29	30	37	0	6	1	31	4
12:00	0	3	25	0	59	0	19	5	4	10	4	30	38	25	29	0	1	4	16	4
12:15	1	3	26	6	98	0	22	3	4	8	9	23	38	34	44	1	4	2	27	0
12:30	1	3	21	0	56	0	21	3	2	15	5	16	27	32	40	0	4	3	22	6
12:45	2	3	26	5	61	0	22	7	6	5	6	18	32	20	35	0	4	1	27	0
13:00	0	2	13	3	64	0	16	1	3	13	4	19	23	8	21	0	1	2	24	7
13:15	1	0	26	0	63	0	18	3	2	12	7	15	25	16	36	0	2	2	24	0
13:30	0	1	25	2	72	0	19	5	5	6	11	25	23	19	16	0	3	2	10	0
13:45	0	10	38	4	65	0	16	1	6	10	9	24	32	14	15	0	2	6	18	4
14:00	2	2	20	5	64	0	24	7	3	11	10	18	30	29	33	0	5	3	18	4
14:15	2	5	25	6	95	0	21	4	2	9	10	21	21	25	25	0	1	2	16	5
14:30	1	6	24	2	61	1	29	9	14	14	15	22	34	35	60	3	2	1	37	5
14:45	1	8	27	3	112	0	32	5	2	14	13	19	27	36	38	0	2	4	35	5
15:00	1	4	24	5	94	1	28	8	8	8	12	23	21	34	40	1	0	4	31	9
15:15	0	3	17	2	84	1	36	10	8	8	9	20	26	32	25	0	4	3	32	2

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
15:30	0	3	22	3	66	0	33	9	7	12	6	20	24	22	34	1	1	2	39	8
15:45	0	4	36	3	83	0	32	5	3	3	9	16	22	27	44	0	4	9	21	3
16:00	1	9	31	2	72	0	34	8	8	6	16	15	32	26	47	0	7	3	40	7
16:15	1	7	37	4	79	1	35	7	2	10	7	22	22	25	18	0	5	6	26	0
16:30	1	4	27	10	76	0	38	5	1	10	3	14	16	25	37	1	1	3	31	0
16:45	0	6	31	3	73	0	23	6	5	8	9	15	22	23	9	0	5	3	27	0
17:00	1	3	37	4	38	0	24	4	1	5	8	23	31	16	6	0	2	2	27	0
17:15	1	5	43	9	48	0	37	1	3	7	6	13	25	17	18	0	1	5	38	4
17:30	3	2	28	5	48	0	24	4	5	2	8	16	35	21	13	0	3	1	28	3
17:45	0	3	27	6	43	0	25	4	2	11	5	15	28	16	16	0	2	4	32	0
18:00	1	4	26	4	20	0	21	2	5	4	10	12	20	11	13	0	3	6	24	2
18:15	1	0	24	3	33	0	23	0	4	4	6	16	33	11	13	0	3	1	22	0
18:30	0	3	31	5	16	0	17	1	2	1	6	11	14	10	8	0	1	2	19	5
18:45	0	3	15	5	7	0	11	4	2	0	3	1	14	8	8	0	2	2	13	0
19:00	0	1	13	1	0	0	18	0	2	1	1	2	33	8	4	0	2	1	14	1
19:15	0	0	20	1	4	0	4	0	1	3	6	3	18	1	4	0	1	1	7	0
19:30	0	1	24	3	7	0	6	2	3	0	5	3	38	7	1	0	3	2	10	0
19:45	0	1	18	0	1	0	13	1	6	1	1	1	20	4	0	0	3	0	13	0
20:00	1	0	5	0	0	0	1	0	1	0	9	0	15	0	0	0	4	0	2	0
20:15	0	1	9	0	0	0	2	0	2	0	1	0	6	0	0	0	0	2	1	0
20:30	1	0	7	0	0	0	2	0	1	0	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0
20:45	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0
21:00	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
21:15	0	2	5	0	0	0	2	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0	0	1	0
21:30	0	1	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
21:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
22:15	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	3	1	0	0	0	0	0	0
22:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
22:45	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
23:30	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0
23:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0

Intersection Name	Roundabout VENTA PEIO N-121-B Dantxarinea
Northbound Street	N-121-B Francia
Southbound Street	N-121-B Pamplona
Eastbound Street	Venta Peio
Westbound Street	Venta Landibar

Step 1. Input information into all applicable yellow cells.

Date & Time of Count	96 Horas	Step 2. Enter the Date when video was started, and the Start and End times
Date	12/05/2018	
Start Time	00:00	96 Horas
End Time	24:00	



Step 3: Insert screenshot from your video (not an aerial from Google, etc.) and insert into space above. (Best Practice: Paste clear daytime screenshot from video, right click on pasted photo and click "Send to Back")

Step 4: Drag and Drop North Orientation onto Screenshot

Step 5: Drag and Drop Approaches onto Screenshot

Step 6: Drag, Drop, Resize, and Orient Turning movements onto Screenshot

Step 7: Include this CountSheet with your Video Upload to www.countcloud.me

[CountCloud.me Link](http://www.CountCloud.me)

Cars

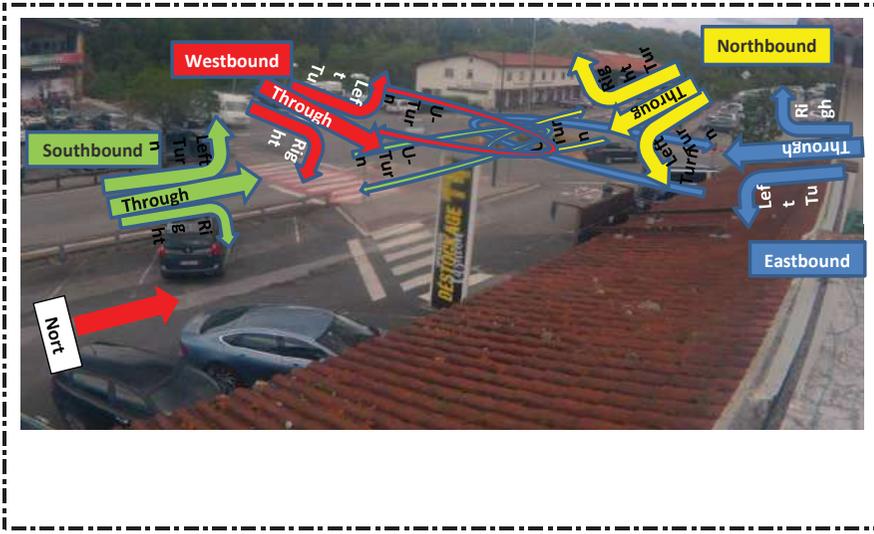
Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
00:00	0	1	7	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	4	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0
1:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
2:45	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
3:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
4:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
5:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
5:30	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
5:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6:15	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0
6:45	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0
7:00	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
7:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
7:30	0	0	8	1	1	0	0	0	0	0	0	1	6	1	0	0	0	0	1	0
7:45	0	3	8	1	0	0	2	2	0	0	1	4	3	5	0	0	0	0	0	0
8:00	0	1	3	1	1	0	3	0	0	0	1	7	10	1	1	0	0	1	1	0
8:15	0	2	7	5	0	0	0	0	0	0	1	7	8	1	0	0	0	0	1	0
8:30	0	0	11	2	2	0	2	0	1	0	0	6	11	2	0	0	0	1	1	0
8:45	1	1	34	2	3	0	3	5	1	0	2	14	17	17	1	0	0	1	4	0
9:00	0	1	9	1	2	0	7	3	1	0	1	13	14	12	0	0	6	3	8	0
9:15	0	0	15	3	1	0	4	7	2	0	4	20	12	16	0	0	3	6	5	0
9:30	0	1	22	1	3	0	10	0	1	1	4	21	8	8	1	0	3	3	11	0
9:45	1	1	13	1	4	0	11	8	3	1	3	24	15	36	3	0	2	2	21	3
10:00	0	5	17	1	13	0	8	1	0	0	3	18	20	25	5	0	7	3	20	0
10:15	0	6	18	11	14	0	14	5	5	0	3	19	18	44	3	0	0	2	17	0
10:30	0	6	21	5	19	0	20	8	18	0	2	40	19	29	6	0	2	8	15	0
10:45	2	2	23	9	32	1	24	7	10	0	4	32	17	45	30	0	3	4	25	0
11:00	0	5	27	4	42	0	26	8	3	0	8	44	24	51	11	0	4	2	33	0
11:15	0	3	32	9	52	0	21	3	0	0	13	48	30	52	27	0	5	3	20	0
11:30	0	6	24	0	82	0	28	5	3	0	7	33	36	47	13	0	3	3	23	0
11:45	1	5	25	3	47	0	24	5	0	0	5	42	39	54	15	0	2	3	25	2
12:00	0	7	31	2	92	0	22	2	2	2	5	42	28	47	30	0	2	4	30	0
12:15	0	2	26	3	86	1	32	7	3	9	8	31	29	47	24	2	4	6	32	0
12:30	0	5	22	2	76	0	27	9	9	1	8	27	27	33	38	1	4	6	26	8
12:45	1	1	22	3	72	0	38	5	3	0	4	26	25	21	27	0	2	3	36	5
13:00	2	7	24	5	83	0	24	1	4	4	13	18	35	31	11	0	5	2	28	1
13:15	0	2	12	5	63	0	19	5	7	3	5	21	17	13	39	0	3	3	21	5
13:30	1	3	25	2	50	0	22	8	2	5	8	31	15	27	22	0	4	4	16	0
13:45	1	2	28	5	95	0	24	4	2	4	10	16	23	20	15	1	3	3	14	5
14:00	2	5	11	4	90	1	22	6	2	17	10	17	31	26	43	1	5	3	24	2
14:15	0	4	20	2	73	0	23	4	6	3	8	17	23	33	52	0	3	4	18	5
14:30	1	6	17	2	109	0	20	6	3	2	3	18	19	38	53	0	5	3	36	0
14:45	0	2	18	4	100	0	41	12	0	6	3	32	24	39	53	0	0	4	22	8
15:00	0	7	28	8	95	0	43	13	9	4	3	37	25	40	50	0	6	10	34	0
15:15	2	7	31	6	107	0	31	7	3	4	16	32	29	36	31	0	2	7	42	0
15:30	0	6	26	5	164	0	48	7	5	3	10	34	25	47	50	0	0	5	44	0

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
15:45	1	7	31	9	166	1	49	7	5	4	11	23	20	33	61	0	0	6	51	0
16:00	2	3	33	7	144	0	42	6	2	12	8	30	32	34	54	0	5	2	44	11
16:15	0	3	16	4	108	0	42	2	2	7	6	31	23	34	47	2	5	7	37	5
16:30	2	1	17	2	98	0	38	7	5	7	12	29	23	45	45	0	4	5	42	6
16:45	1	5	23	4	104	0	40	11	9	8	8	33	32	27	22	0	2	1	38	0
17:00	0	6	24	6	112	0	47	14	4	6	7	24	27	22	19	0	2	8	34	0
17:15	1	24	39	6	52	0	51	11	5	2	10	22	17	23	31	0	7	7	48	0
17:30	2	8	24	3	120	0	34	6	5	6	7	25	25	20	20	1	8	5	42	2
17:45	1	6	10	2	58	0	33	6	6	2	6	11	17	25	12	0	5	5	38	2
18:00	0	7	22	2	67	0	25	4	5	0	2	15	16	23	28	1	3	3	28	0
18:15	0	1	16	5	29	0	36	4	5	1	5	15	22	19	18	0	2	3	22	0
18:30	0	1	15	1	43	0	20	1	3	0	3	10	16	7	26	0	2	4	24	0
18:45	0	1	13	2	22	0	23	5	1	2	5	6	12	11	8	0	1	2	22	4
19:00	0	2	17	2	20	0	22	2	2	0	1	7	15	5	10	0	2	1	23	3
19:15	0	1	11	0	8	0	10	1	2	5	1	1	19	3	5	0	2	2	10	2
19:30	0	1	14	0	1	0	10	1	4	0	4	0	20	6	0	0	4	3	11	0
19:45	0	0	9	0	0	0	15	0	6	0	1	1	18	2	4	0	2	5	9	1
20:00	0	0	6	0	0	0	5	0	0	1	6	0	20	1	0	0	0	0	0	1
20:15	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	5	2	0	0	0	0	1	0
20:30	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
20:45	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0
21:00	0	0	6	0	0	1	2	0	1	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0
21:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
21:30	0	1	1	0	1	0	5	1	0	0	0	0	4	2	1	0	0	0	1	0
21:45	0	0	7	0	6	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	4	0	0	0	0	0	0
22:15	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	7	1	0	0	1	0	0
22:30	0	1	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0
22:45	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	4	3	0	0	0	0	0	0
23:00	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0
23:15	0	1	4	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	5	0	0	0	0	0	0
23:30	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0
23:45	0	1	10	0	10	0	2	0	0	4	0	0	2	14	1	0	0	0	0	0

Intersection Name	Roundabout VENTA PEIO N-121-B Dantxarinea
Northbound Street	N-121-B Francia
Southbound Street	N-121-B Pamplona
Eastbound Street	Venta Peio
Westbound Street	Venta Landibar

Step 1. Input information into all applicable yellow cells.

Date & Time of Count	96 Horas	Step 2. Enter the Date when video was started, and the Start and End times
Date	13/05/2018	
Start Time	00:00	
End Time	24:00	



Step 3: Insert screenshot from your video (not an aerial from Google, etc.) and insert into space above. (Best Practice: Paste clear daytime screenshot from video, right click on pasted photo and click "Send to Back")

Step 4: Drag and Drop North Orientation onto Screenshot

Step 5: Drag and Drop Approaches onto Screenshot

Step 6: Drag, Drop, Resize, and Orient Turning movements onto Screenshot

Step 7: Include this CountSheet with your Video Upload to www.countcloud.me

[CountCloud.me Link](http://www.CountCloud.me)

Cars

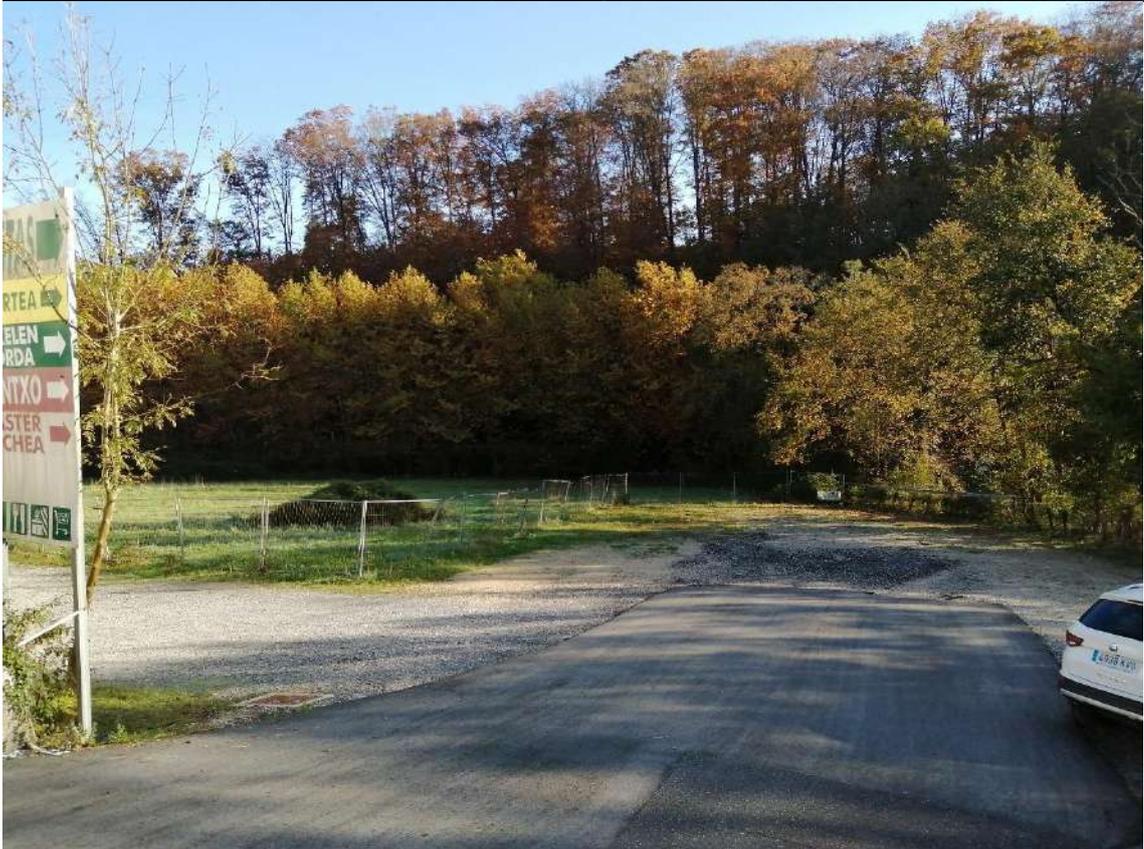
Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
00:00	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0
0:15	0	1	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	13	0	0	0	0	0	0
0:30	0	1	3	0	4	0	2	0	1	0	1	0	2	12	0	0	0	0	0	0
0:45	0	1	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	1	8	0	0	0	0	0	1
1:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	4	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	4	0	4	0	1	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	2	0	3	0	1	0	0	0	1	0	2	6	0	0	0	0	0	1
2:30	0	1	1	0	4	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0
2:45	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0
3:00	0	1	1	0	4	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	3	0	0	0	5	0	0	0	0	1	0	2	2	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	1	0	4	0	2	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	1	0	0	0	10	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	2	0	1	0	4	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0	0	0	9	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
5:00	0	0	1	0	0	0	15	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
5:15	0	0	1	0	0	0	5	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0
5:30	0	1	0	0	0	0	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:45	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
6:00	0	0	1	1	1	0	8	0	0	0	0	1	0	4	3	0	0	1	1	0
6:15	0	0	1	0	0	0	8	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
6:30	0	0	3	0	0	0	6	2	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	2	0
6:45	0	0	1	0	0	0	7	2	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0
7:00	0	0	3	0	0	0	4	1	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
7:15	0	0	3	0	1	0	3	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0
7:30	0	0	9	0	0	0	3	0	0	0	0	3	2	3	0	0	0	0	0	0
7:45	0	0	11	2	0	0	4	0	1	0	1	2	4	2	0	0	0	0	1	0
8:00	0	2	3	1	1	0	0	0	0	0	1	2	3	2	0	0	0	0	0	0
8:15	0	1	7	2	1	0	0	1	0	0	2	5	14	5	0	0	0	0	3	1
8:30	0	1	13	1	1	0	7	3	0	0	1	8	5	14	1	0	0	3	0	1
8:45	0	3	28	1	5	0	6	1	0	0	4	14	10	22	1	0	1	0	4	0
9:00	0	0	7	0	0	0	11	2	4	0	1	6	8	17	2	0	0	1	7	0
9:15	0	2	15	1	2	0	8	4	4	0	4	9	9	17	0	0	1	2	4	0
9:30	0	3	16	2	13	0	17	2	2	0	2	13	9	17	3	0	2	2	6	0
9:45	0	2	20	4	13	0	16	5	2	1	11	12	15	19	9	0	0	1	9	1
10:00	0	1	21	5	32	0	8	4	4	2	5	20	15	21	23	0	2	2	14	8
10:15	0	4	16	8	43	0	11	7	4	0	4	32	21	28	13	0	1	4	16	1
10:30	0	1	35	11	28	0	15	7	1	3	6	21	21	53	15	0	3	7	21	5
10:45	0	3	34	13	48	0	24	5	6	12	6	39	17	48	24	0	2	4	15	5
11:00	0	5	23	5	71	0	24	6	2	2	8	42	22	42	30	0	2	3	27	6
11:15	1	1	33	6	76	0	21	5	4	6	4	37	27	41	29	0	0	3	27	10
11:30	0	4	50	6	77	0	25	7	4	6	7	34	34	47	48	0	4	3	26	25
11:45	1	0	33	7	80	1	22	7	2	6	10	35	18	40	46	0	2	8	41	19
12:00	1	4	29	3	76	0	22	4	1	11	8	27	27	39	27	0	1	4	36	5
12:15	2	0	30	1	74	0	29	6	9	3	9	33	28	47	25	0	3	7	22	16
12:30	0	4	27	3	76	1	22	12	3	5	7	18	24	38	49	0	0	6	19	8
12:45	2	5	24	7	76	0	21	6	3	13	6	19	25	23	42	0	4	3	25	13
13:00	1	5	16	1	71	0	17	0	3	7	9	16	17	23	58	0	2	3	22	24
13:15	0	2	17	6	46	0	24	7	3	5	10	14	25	29	45	0	2	7	19	4
13:30	0	4	14	3	92	0	26	2	5	7	7	18	18	30	35	0	2	2	17	6
13:45	0	4	17	3	76	0	18	7	4	6	11	22	19	27	31	0	1	2	26	5
14:00	0	1	19	2	68	0	28	10	9	9	10	15	21	38	41	2	0	1	13	9
14:15	0	4	19	4	97	0	38	4	7	7	9	28	27	36	34	0	4	4	31	7
14:30	0	4	16	3	85	0	37	8	3	3	8	32	24	26	24	1	2	2	25	11
14:45	0	2	20	3	92	0	35	12	2	3	13	25	21	40	59	0	2	7	25	15
15:00	1	0	13	3	121	0	36	12	3	4	11	30	31	44	34	0	2	8	24	12
15:15	2	6	27	3	100	0	41	8	5	17	12	39	26	39	31	0	4	7	45	7
15:30	0	5	27	3	153	0	33	8	7	9	9	27	28	33	51	0	6	10	32	4

Time	Southbound					Westbound					Northbound					Eastbound				
	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk	U Turns	Left Turns	Straight Through	Right Turns	Peds in Crosswalk
15:45	0	2	33	7	90	0	80	8	6	12	16	20	39	32	34	0	2	10	38	10
16:00	0	1	38	8	137	0	46	12	7	6	13	26	32	27	43	0	3	9	54	8
16:15	2	2	32	2	98	0	51	6	9	2	8	27	23	35	28	0	3	7	41	14
16:30	0	6	21	6	105	0	44	7	2	6	9	26	36	23	25	1	6	9	40	7
16:45	1	3	24	3	86	0	42	4	1	2	10	14	32	26	23	0	2	6	43	6
17:00	0	4	24	1	77	0	37	6	4	0	7	17	33	16	14	0	4	7	29	3
17:15	1	2	31	6	60	0	28	7	2	6	10	13	18	19	24	1	5	2	32	14
17:30	1	4	33	8	32	0	41	11	5	0	10	13	49	22	9	0	5	11	28	6
17:45	0	3	27	1	36	0	21	3	3	0	6	10	20	11	5	0	2	5	29	0
18:00	2	2	20	4	24	0	26	3	5	0	10	13	24	13	13	0	4	4	16	1
18:15	1	3	14	3	3	0	15	3	8	0	6	10	20	10	5	0	0	0	20	1
18:30	0	0	14	2	30	0	14	4	1	0	2	7	25	6	2	0	0	5	16	0
18:45	0	1	20	2	10	0	16	3	2	0	3	4	22	8	3	0	7	1	18	1
19:00	0	2	9	2	9	0	9	1	4	0	3	1	22	5	0	0	5	1	14	0
19:15	0	0	6	1	0	0	4	3	2	0	0	1	32	3	0	0	3	0	3	0
19:30	0	0	10	1	0	0	3	0	4	0	1	1	19	1	2	0	5	0	12	0
19:45	0	0	12	0	1	0	13	0	3	0	3	2	20	1	0	0	13	3	6	0
20:00	0	1	5	0	0	0	2	0	2	0	2	0	32	2	0	0	0	0	0	0
20:15	0	0	5	1	0	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	0	0	1	1	0
20:30	0	1	9	0	3	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2	0	0	0	0	0
20:45	0	0	5	0	3	0	0	0	1	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	4
21:00	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	2	0	1	0
21:15	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
21:30	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
21:45	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0
22:15	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
22:30	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
23:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

FOTOGRAFIAS DEL ÁMBITO











SOPORTE DIGITAL

