

## **6 ESTUDIOS DE BASE**

### **6.1 Introducción**

Con el fin de actualizar la información de la demanda de transporte existente en la red vial de la Macrozona Sur, tanto en términos de volumen como de estructura, se ejecutó un programa de mediciones de flujos vehiculares y de encuestas origen destino en cada una de las regiones que la componen. Esta información es complementaria con la información obtenida de las distintas fuentes de información antes descritas, así como de los estudios previos realizados por la DIRPLAN.

De acuerdo a lo establecido en las Bases de Licitación las encuestas origen destino fueron levantadas para un día laboral y uno de fin de semana de una semana representativa de la temporada normal. Los conteos de flujos vehiculares fueron levantados para un día laboral y uno de fin de semana de una semana representativa de cada temporada (normal y verano).

La recolección de información comprendió tres etapas. La primera etapa se materializó durante el mes de Noviembre y la primera semana de Diciembre del año 2006, la segunda etapa durante el mes de Enero de 2007 y la tercera etapa durante los meses de Mayo y Junio del año 2007.

En la primera etapa se levantó la información de flujos vehiculares y de encuestas origen destino correspondiente a la temporada normal en las IX y X Región, incluyendo mediciones complementarias en el sector de Dalcahue y Achao.

En la segunda etapa se levantó información de conteo de flujos en día laboral para todas las regiones, en temporada de verano. Esta información no será utilizada en el presente estudio, por lo cual su interés radica principalmente en proveer antecedentes para futuros estudios.

En la tercera etapa se levantó información de conteo de flujos en temporada normal para las Regiones VI, VII y VIII, incluyendo además un conjunto de puntos adicionales que fueron medidos sólo en día laboral.

### **6.2 Aspectos Metodológicos**

#### **6.2.1 Metodología de Toma de Datos**

La toma de datos en terreno se realizó con los criterios y metodología definidos en el Manual de Carreteras. La información fue registrada manualmente en formularios ad-hoc para cada uno de los sentidos de circulación que se registran en cada punto de control.

Las mediciones se realizaron en forma continua durante 12 horas en un día laboral y un día de fin de semana (Sábado o Domingo) de una semana de la temporada normal.

Para los puntos de control adicionales sólo se realizaron mediciones en un día laboral.

En un punto especial que corresponde al acceso a la rampa del trasbordador de Dalcahue, estas mediciones se realizaron durante una semana completa de la temporada normal en forma continua durante el horario de operación del trasbordador (07:00 a 24:00 horas).

En los conteos de flujo fueron consideradas las siguientes categorías de vehículos:

- Vehículos Livianos (automóviles, taxis básicos)
- Taxis colectivos
- Camionetas
- Furgones
- Camiones de 2 ejes
- Camiones de más de 2 ejes
- Buses y taxibuses suburbanos y rurales
- Buses interurbanos
- Otros
- Biciclos

En los conteos de flujo la información fue registrada cada quince minutos, considerando por separado cada uno de los sentidos de circulación que se registran en el punto de medición.

Para las encuestas origen destino, de acuerdo a los términos de referencia, correspondía obtener información respecto de las características de los viajes asociados al transporte privado y transporte de carga, con un tamaño muestral mínimo de un 30% para cada una de las categorías, para lo cual simultáneamente a la realización de la encuesta se efectuó un conteo de flujos vehiculares para cada uno de los sentidos de medición. Se decidió además incluir en la encuesta los buses, principalmente debido al bajo costo adicional de incluirlos. Esta información no será utilizada para fines del presente estudio, aunque puede ser de interés para futuros estudios, al igual que los conteos en temporada de verano-

La encuesta se realizó mediante entrevista directa, deteniendo a los vehículos en la vía con la colaboración de funcionarios de Carabineros de Chile y entrevistando a los conductores de los vehículos mientras están efectuando su viaje.

## **6.2.2 Preparación en Gabinete de la Toma de Datos**

Esta actividad considera el diseño de los formularios a utilizar en la recopilación de antecedentes de terreno, así como de la selección y capacitación de los supervisores y medidores que efectuarán las mediciones. Previo a ambas actividades se realizó una visita a terreno que permitió conocer las características y funcionamiento del arco a medir.

Los formularios a utilizar para las mediciones y procesamiento de flujos vehiculares fueron de dos tipos:

- Formularios de terreno para anotar directamente los flujos observados en un determinado cuarto de hora, por tipo de vehículo y sentido.
- Planillas resúmenes, en los cuales se entregan los flujos vehiculares validados por tipo de vehículo y el flujo total en vehículos.

Para las encuestas origen destino se tomó en cuenta que la encuesta debe ser corta y precisa y no sujeta a interpretaciones por parte del encuestado ni del encuestador. Esto pone restricciones al número y tipo de preguntas que se deben formular de manera que se debe jerarquizar las necesidades de información. Así, de acuerdo a los objetivos del estudio, la encuesta debe proporcionar información respecto:

- Origen y destino del viaje.
- Tipo de vehículo que está realizando el viaje.
- Propósito del viaje.

- Número de personas que viaja en el vehículo.
- Para el transporte de carga: características de la carga transportada.
- Otra información de interés.

La selección y capacitación de los medidores, encuestadores y supervisores, así como la organización y supervisión del trabajo en terreno estuvo a cargo de personal de esta Consultora con vasta experiencia en Estudios de Base.

El personal asignado a cada punto de control fue determinado de acuerdo a las condiciones de operación observadas de él, del número de encuestas que se haya estimado corresponde levantar, y del volumen de flujo que se haya estimado para el arco.

### **6.2.3 Dimensionamiento y Logística**

A partir de una visita a terreno y sobre la base de la experiencia del consultor obtenida de mediciones anteriores, se estableció para cada punto de control las necesidades de personal, formularios y de otros materiales para cumplir adecuadamente con la tarea encomendada.

Junto con ello se estableció un plan logístico, orientado a resolver los problemas de aprovisionamiento de elementos de trabajo, traslado y alimentación de encuestadores, supervisores y personal policial de apoyo, de modo de garantizar la correcta y oportuna ejecución de cada medición. Para tal efecto se estableció varias ciudades como base para el desarrollo del trabajo, las cuales corresponden a: Rancagua, Curicó, Chillán, Concepción, Los Ángeles, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt y Castro. Se proporcionó además teléfonos celulares a cada supervisor para asegurar la comunicación y la oportuna solución de eventos imprevistos. Los equipos que efectuaron las mediciones en terreno se organizaron en 4 grupos de, a lo más, 20 encuestadores, a cargo de un supervisor que repartió el trabajo, lo revisó al final de cada jornada y aclaró las dudas que aparezcan en el desarrollo del mismo. A su vez, cada supervisor estuvo coordinado centralmente por un jefe del área de mediciones, el cual controló diariamente el trabajo, adoptando las medidas correctivas del caso frente a cualquier contratiempo que surja en terreno.

### **6.2.4 Apoyo Policial**

Se contactó las unidades de Carabineros de Chile que correspondan para coordinar el apoyo policial necesario para realizar las encuestas de origen – destino. Ello fue apoyado por una solicitud formal de parte de la Dirección de Planeamiento a la autoridad policial que tenga tuición sobre toda el área de estudio, lo cual se materializó a través del oficio ORD N° 1082 dirigido al Director Nacional de Orden y Seguridad de Carabineros de Chile. Copia de este oficio se encuentra contenida en el Anexo 2. Sin embargo, tal como se señala en el mismo anexo, ésta institución decidió no colaborar en la campaña de terreno prevista para el mes de Mayo del 2007.

### **6.2.5 Diseño e Impresión de Formularios**

Se diseñó formularios adecuados para una fácil anotación de los datos, que faciliten además la digitación de la información, los cuales fueron impresos en el número de copias determinado en el dimensionamiento.

En la encuesta origen destino a vehículos livianos se consultó obtener la siguiente información:

- Patente vehículo.
- Hora de la encuesta.
- Número de ocupantes.
- Origen y destino del viaje.
- Comuna de residencia permanente.
- Rango de nivel de ingreso familiar
- Quién costea el viaje.
- Propósito del viaje.
- Ida y regreso en el mismo día (Sí/No).

Para vehículos de carga se contempló obtener los siguientes datos:

- Patente vehículo
- Hora de la encuesta
- Número de ocupantes
- Origen y destino del viaje
- Tipo de camión
- Tipo de carga
- Cantidad de carga transportada (peso)

Copia del formato de los formularios empleados se encuentran contenidos en el Anexo 3.

### **6.2.6 Selección y Capacitación de Encuestadores.**

Se reclutó encuestadores en la zona del estudio, contactando para ello las bolsas de trabajo de los municipios y/o centros de enseñanza superior. El personal de supervisores, en cambio, estuvo compuesto únicamente por personal con amplia experiencia en este tipo de mediciones y que participaron durante todo el tiempo que dure la campaña de mediciones. Se seleccionó uno o más recintos adecuados para realizar seminarios de capacitación de encuestadores, incluyendo la ejecución de pasos prácticos. Ello permitió descartar a aquellos que presenten un rendimiento insatisfactorio.

### **6.2.7 Seguridad**

Para generar las condiciones de seguridad en los distintos puntos de control se adoptó las medidas del caso para utilizar una adecuada implementación, con elementos tales como chalecos reflectantes, luz durante la noche, conos, señalización que caracterice los lugares de toma de datos, etc., de modo que el trabajo se ejecutó en las condiciones de seguridad que se requiere.

### 6.2.8 Toma de Datos en Terreno

Esta actividad contempla el relevamiento de la información en terreno propiamente tal. Para tal efecto el encargado de las mediciones y los respectivos supervisores oportunamente activan los mecanismos, procedimientos y logística de acuerdo a lo planificado, de tal forma de asegurar un buen desarrollo de las actividades de medición, adoptando las medidas del caso frente a cualquier contratiempo que surja en terreno.

Para generar las condiciones de seguridad en los distintos puntos de control fueron adoptadas las medidas del caso para utilizar una adecuada implementación (chalecos reflectantes, señalización que caracterice los lugares de toma de datos, etc.) de modo que el trabajo se realizara en las condiciones de seguridad que se requiere..

En el caso de las encuestas origen destino, durante la toma de la encuesta se dispuso de un equipo de supervisores encargado de vigilar el orden y la forma cómo ésta se aplicó. En particular, los supervisores controlaron respecto a la selección de las unidades de muestreo (vehículos motorizados), de modo que se cumpliera estrictamente la metodología de elección diseñada, por cuanto ella asegura la aleatoriedad en la selección de los usuarios y por tanto la inexistencia de sesgos.

### 6.2.9 Codificación

Una vez recogida la información en terreno se procedió a revisar y codificar la información relativa al origen y destino de cada uno de los viajes. Para tal efecto se usó la definición de códigos de comunas y localidades establecidas por el INE. En cuanto a la codificación de la carga se emplearon los siguientes códigos:

Cuadro N° 6.2-1: Tipo de Cargas y su Codificación

Código	Tipo de Carga
1	Agrícola
2	Ganadero
3	Forestal
4	Minero
5	Materiales de Construcción
6	Abarrotes, Alimentos
7	Pesquera
8	Combustible
9	Maquinaria y Vehículos
10	Otros
11	Vacío
12	Lácteos
13	Militar
14	Aguas, Hielo
15	Desechos
16	Bins, Pallets
17	Container, Contenedor
18	Envases
19	Tambores

Fuente: Elaboración Propia.

### 6.2.10 Digitación, Validación y Procesamiento de la Información

En primer lugar la información recogida en terreno fue sometida a un proceso de validación que consistió en verificar el correcto llenado de los formularios, efectuando las correcciones pertinentes si se requiere. Luego, los formularios fueron debidamente foliados para posteriormente someterlos al proceso de **dobles digitación**, a fin de minimizar los posibles errores que se puedan generar en esta actividad.

Luego se efectuó el procesamiento de la información de conteos de flujo que consistió en obtener, para cada movimiento, el volumen por cuarto de hora y horario, para la clasificación de tipos de vehículos definida.

En el caso de las encuestas origen destino, la validación de los datos recopilados incluyó procedimientos de detección de errores que permitieron identificar claramente qué dato es el incorrecto y en base a ello determinar si es un error de codificación o digitación, caso en el cual fue corregido o, si es resultado de una mala comprensión del entrevistado, caso en el cual, ante la imposibilidad de reencuestar, dicha encuesta fue invalidada. En especial, aquellas encuestas donde no existe respuesta confiable respecto del origen y/o destino fueron desechadas de todos los análisis posteriores. Los errores que se detectan a través del procedimiento computacional, dicen referencia esencialmente a la coherencia entre las distintas respuestas de un mismo encuestado.

Luego del proceso de validación computacional se llevó a cabo uno manual destinado a detectar errores en los orígenes y destinos declarados por el entrevistado. En particular, para cada punto de control fueron eliminados aquellos viajes cuyas zonas de origen y/o destino eran incoherentes dada la ubicación del punto y el sentido en que el vehículo circulaba al momento de ser encuestado.

Una vez validados los registros, se determinó los tamaños muestrales alcanzados para cada punto de control durante el horario de levantamiento de la información. Para ello se empleó la información de conteos de flujo vehicular realizados simultáneamente con la toma de la encuesta.

### 6.3 Ubicación de Puntos de Control

Las encuestas origen destino se realizaron en 35 puntos de medición localizados en la red vial, según se indica en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 6.3-1: Número de Puntos de Encuestas Origen - Destino**

Regiones	Numero de Puntos Medición
VI y VII	-
VIII	-
IX	16
X	19

Fuente: Elaboración Propia

Los puntos de control en los cuales se realizaron las encuestas origen destino se describen en el siguiente cuadro, indicando el número de rol del camino o vía sobre la cual se realizó la medición; el tipo de carpeta existente y el nombre de la vía o ruta. Se indica además el número de figura en que la ubicación del punto de control es detallada.

Cuadro N° 6.3-2: Lugares de Medición Encuestas Origen Destino

REGIÓN	# PC	ROL	NOMBRE	Tipo de Carpeta	Figura N° 6.3-	
IX	N-09-01	R-60-P	Sector Lumaco	Pavimento	11	
	N-09-02	S-16	13 km al sur de Galvarino	Pavimento	15	
	N-09-03	S-11-R	Sector Dollinco	Pavimento	16	
	N-09-04	S-40	Entre Nueva Imperial y Carahue	Pavimento	15	
	N-09-05	S-60	1 km al poniente de Freire	Pavimento	15	
	N-09-06	Ruta 199 CH	Sector Molco	Pavimento	16	
	N-09-07	Ruta 199-CH	10 km al oriente de Pucon	Pavimento	24	
	N-09-08	R-95-T	Al norte de Licanray	Ripio	18	
	N-09-11	R-334	Sector Lolenco	Ripio	12	
	N-09-12	R-60-P	Al poniente de Puren	Pavimento	11	
	N-09-13	Ruta 5	Plaza Peaje Pua	Pavimento	12	
	N-09-14	Ruta 181 CH	Sector Liucura	Pavimento	14	
	N-09-15	Ruta 181 CH	Al poniente de Curacautin	Pavimento	13	
	N-09-16	S-61	Al oriente de Cunco	Pavimento	16	
	X	N-10-01	T-35	Sector Huellehue	Ripio	17
		N-10-02	T-625	Al oriente de ruta 5	Pavimento	17
N-10-03		T-60	Sector Las Ventanas	Ripio	17	
N-10-04		T-85	Entre Río Bueno y Lago Ranco	Pavimento	17 – 19	
N-10-05		Ruta 215 CH	Sector Las Lumitas	Pavimento	19	
N-10-06		Ruta 215 CH	Sector Pajaritos	Pavimento	20	
N-10-07		Ruta 225 CH	Ensenada	Pavimento	20	
N-10-08		V-20	Al poniente de ruta 5	Pavimento	19	
N-10-09		V-30	Sector Colegual	Pavimento	21	
N-10-10		V-60	Sector Las Quemadas	Pavimento	21	
N-10-11		Ruta 5	Bifurcación a Calbuco	Pavimento	21	
N-10-12		Ruta 5	50 km al sur de Ancud	Pavimento	23	
N-10-13		W-59	Al oriente de ruta 5	Pavimento	23	
N-10-14		Ruta 5	Al sur de Castro. Sector Nercon	Pavimento	23	
N-10-15		Ruta 7	Sector Lenca	Ripio	22	
N-10-16		T-39	Al sur de Panguipulli	Pavimento	18	
N-10-17		Ruta 201-CH	Sector Liquiñe	Ripio	18	
N-10-18		Ruta 225-CH	Sector Petrohue	Pavimento	20	
N-10-19		W-45	Rampa Acceso Transbordador a Isla de Quinchao	Pavimento	23	

Fuente: Elaboración Propia

Por su parte, los conteos de flujos vehiculares se realizaron en 184 puntos para la temporada normal y en 117 puntos para la temporada verano localizados en la red vial, según se detalla en los siguientes cuadros.

Cuadro N° 6.3-3: Número de Puntos Conteos Vehiculares, Temporada Normal

Regiones	Puntos de Medición
VI	14
VII	23
VIII	65
IX	42
X	40

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 6.3-4: Número de Puntos Conteos Vehiculares, Temporada Verano

Regiones	Puntos de Medición
VI	2
VII	14
VIII	35
IX	33
X	33

Fuente: Elaboración Propia

Los caminos en los cuales se realizaron los conteos de flujos vehiculares se describen en el siguiente cuadro, indicando el número de rol del camino o vía sobre la cual se realizó la medición; el tipo de carpeta existente y el nombre de la vía o ruta. Se indica además el número de figura en que la ubicación del punto de control es detallada.

Cuadro N° 6.3-5: Identificación de Lugares de Conteos Flujos Vehiculares

REGIÓN	# PC	RUTA	UBICACION	Tipo de Carpeta	Figura N° 6.3-
VI	C-06-01	I-330-H	Entre Santa Lucia y Santa Ana de Huique	Pavimento	2
	C-06-02	I-72	Entre Santa Cruz y Lolol	Pavimento	1
VII	C-07-01	K-20-J	Puente Lautaro	Pavimento	4
	C-07-02	M-24-K	Sector Junquillar	Pavimento	3
	C-07-03	L-30-M	Sector Pitigua	Pavimento	3
	C-07-04	L-30-M	Sector La Pitra	Pavimento	3
	C-07-05	M-40	Sector Los Pellinos	Pavimento	3
	C-07-06	M-50	Sector Los Pellines	Pavimento	3
	C-07-07	M-50	Al sur de Reloca	Pavimento	3
	C-07-08	M-80-N	Al sur de Curanipe	Tierra	6
	C-07-09	M-50	Sector La Capilla	Pavimento	6
	C-07-10	RUTA 126	Al sur de Cauquenes	Pavimento	6
	C-07-11	RUTA 128	Al oriente de ruta 126	Pavimento	7
	C-07-12	RUTA 126	Limite Regional. Sector San Francisco	Pavimento	7
	C-07-13	K-40	Entre San Rafael y Villa Prat	Ripio	4
	C-07-14	L-30-M	5 km al poniente de ruta 5	Pavimento	3
VIII	C-08-01	N-102-M	Entre Puchupureo y Cobquecura	Tierra	6
	C-08-02	N-48	Al norte de Ninhue	Ripio	6
	C-08-03	N-70-M	Limite Regional. Sector Verquico	Ripio	7
	C-08-04	N-15	Sector Zemita	Ripio	7
	C-08-05	N-45	Al norte de Tres Esquinas	Ripio	7
	C-08-06	N-47	Al sur de Tres Esquinas	Ripio	7
	C-08-07	N-51	Al sur de Coihueco	Ripio	7
	C-08-08	N-60-O	Al poniente de Portezuelo	Ripio	6
	C-08-09	P-60-R	Entre Cañete y Tres Pinos	Pavimento	11
	C-08-10	O-66-N	Entre Rafael y Ñipas	Ripio	6
	C-08-11	Z-O-390	Al norte de Florida	Ripio	9
	C-08-12	O-520	Al norte de Paso Hondo	Tierra	9
	C-08-13	O-510	12 km al norte de Cabrero	Ripio	9
	C-08-14	N-85	Entre General Cruz y Pemuco	Ripio	9
	C-08-15	O-60	Entre Yumbel y Rere	Ripio	9
	C-08-16	O-670	Entre Copiulemu y Hualqui	Ripio	8
	C-08-17	O-852	Sector El Patagual	Ripio	8
	C-08-18	O-60	Entre Rere y Talcamavida	Ripio	8
	C-08-19	Q-20	Al sur del puente Perales	Ripio	9
	C-08-20	Q-551	Al sur de Quilleco	Tierra	10



REGIÓN	# PC	RUTA	UBICACION	Tipo de Carpeta	Figura N° 6.3-
	C-08-21	Q-615	Entre Mulchen y Santa Barbara	Ripio	12
	C-08-22	Q-80	Entre Mulchen y Negrete	Ripio	12
	C-08-23	P-40	Sector Quiapo	Ripio	8
	C-08-24	P-30	Sector Villa Alegre	Ripio	8
	C-08-25	P-510	Al oriente de Caramavida	Ripio	11
	C-08-26	P-560	Sector Cayucupil	Ripio	11
	C-08-27	P-70	8 km al sur de Tirua	Pavimento	11
	C-08-28	N-70-M	8 km al poniente de San Carlos	Ripio	7
	C-08-29	RUTA 126	Entre San Rafael y Coelemu	Pavimento	9
	C-08-30	RUTA 148	Entre Quillon y Florida	Pavimento	6
	C-08-31	O-50	Sector Agua de la Gloria	Pavimento	8
	C-08-32	N-99	Sector Cholguan	Pavimento	10
	C-08-33	Q-34	12 km al sur de Laja	Ripio	9
	C-08-34	Q-61-R	Sector Llano Blanco	Pavimento	9
	C-08-35	N-70-M	Entre Torrecillas y El Parrón	Ripio	6
	C-09-01	R-138	Sector Maitenrehue	Ripio	12
	C-09-02	R-240	Al nor-poniente de Los Sauces	Ripio	11
	C-09-03	R-49	Sector Curaco	Ripio	12
	C-09-04	R-50	Al poniente de Ercilla	Ripio	12
	C-09-05	R-71	Sector Rosario	Ripio	12
	C-09-06	R-90-P	Sector Los Laureles	Ripio	11
	C-09-07	R-90-P	Limite Regional. Al poniente de Relun	Ripio	11
	C-09-08	R-86	Al nor-poniente de Lonquimay	Pavimento	12
	C-09-09	R-89	Salida oriente Tunel Las Raices	Ripio	13 – 14
	C-09-10	RUTA 181 CH	17 km al oriente de Lautaro	Ripio	13 – 14
	C-09-11	S-137	Lautaro - Selva Oscura	Ripio	16
	C-09-12	S-201	9 km al norte de Vilcun	Ripio	16
	C-09-13	S-335	26 km al sur de Cherquenco	Ripio	16
	C-09-14	S-201	Sector Curaco	Ripio	16
	C-09-15	Sin rol	9 km al norte de Tranapuenta	Ripio	15
	C-09-16	S-46	13 km al sur de Carahue	Ripio	15
	C-09-17	S-52	14 km al sur Nueva Imperial	Ripio	15
	C-09-18	S-377	Entre Colmenar y El Alambrado	Ripio	16
	C-09-19	S-61	Sector Las Hortencias	Ripio	16
	C-09-20	S-61	Al poniente Los Laureles	Ripio	16
	C-09-21	S-69	8 km al sur Los Laureles	Ripio	16
	C-09-22	S-65	13 km al norte de Ñancul	Ripio	16
	C-09-23	S-65	16 km al sur de Pitrufulquen	Ripio	16
	C-09-24	S-70	Al oriente de Comuy	Ripio	15
	C-09-25	S-70	26 km al norte de Tolten	Ripio	15
	C-09-26	S-70	Al sur Chanquin	Ripio	15
	C-09-27	S-785	36 km al oriente de Loncohe	Ripio	18
	C-09-28	T-261	Sector Nalcahue	Ripio	18
	C-09-29	S-887	Sector El Volcán	Ripio	16
	C-09-30	S-282	16 km al sur de Puerto Saavedra	Ripio	15
	C-09-31	R-86	15 km al poniente de Victoria	Pavimento	12
	C-09-32	R-76-S	10 km al norte de Galvarino	Pavimento	12
	C-09-33	S-330	12 km al oriente de ruta 5	Ripio	12
	C-09-34	R-925-S	23 km al sur de Curacautin	Ripio	16
	C-09-35	S-51	9 km al oriente de By Pass ruta 5	Pavimento	16
	C-09-36	S-210	Sector Buenos Aires	Ripio	15
	C-09-37	Ruta 181-CH	Sector Liucura	Ripio	14
	C-09-38	Ruta 181-CH	1 km al poniente de Curacautin	Pavimento	13
	C-09-39	S-61	3 km al oriente de Cunco	Pavimento	16
	C-10-01	RUTA 203 CH	10 km al norte de Toledo	Ripio	18
	C-10-02	RUTA 201 CH	Sector Liquiñe	Ripio	18
	C-10-03	T-80	Sector balseo Trumao	Ripio	19

REGIÓN	# PC	RUTA	UBICACION	Tipo de Carpeta	Figura N° 6.3-
	C-10-04	U-10	Entre San Pablo y Trumao	Ripio	19
	C-10-05	U-16	20 km al norte de Osorno	Ripio	19
	C-10-06	U-72	Sector Huilma	Pavimento	19
	C-10-07	U-51	Sector Buenaventura	Ripio	19
	C-10-08	U-51	Sector Pichidamas	Ripio	19
	C-10-09	U-89	Sector El Tomate	Ripio	19
	C-10-10	U-91	Sector Pichipichi	Ripio	19
	C-10-11	U-960-V	7 km al norte de ruta V-20	Ripio	19
	C-10-12	U-96-V	8 km al norte de Tegalda	Ripio	19
	C-10-13	V-46	7 km al sur de Tegalda	Pavimento	19
	C-10-14	V-86	7 km al norte de Las Quemias	Ripio	21
	C-10-15	V-86	13 km al norte de ruta 5	Ripio	21
	C-10-16	V-46	22 km al sur de Los Muermos	Ripio	21
	C-10-17	W-15	Sector Huillinco	Ripio	21
	C-10-18	W-250	Sector Coipomo	Ripio	21
	C-10-19	W-15	Cruce a Huite	Ripio	21
	C-10-20	W-195	6 km al sur de Quemchi	Ripio	23
	C-10-21	Sin rol	Ruta 5 acceso sur a Dalcahue	Ripio	23
	C-10-22	W-55	Entre Putemun y Dalcahue	Ripio	23
	C-10-23	Sin rol	Sector Quilquico	Ripio	23
	C-10-24	W-834_P	Ruta 5 cruce a Huillinco	Ripio	23
	C-10-25	W-859	Cruce a Terao	Ripio	23
	C-10-26	T-20	Sector Puringue	Pavimento	17
	C-10-27	RUTA 203 CH	11 km al oriente de Lanco	Pavimento	17
	C-10-28	T-235	Sector Chaura	Ripio	18
	C-10-29	T-243	Sector Pucura	Pavimento	18
	C-10-30	T-39	Sector Pollinco	Pavimento	17 – 18
	C-10-31	U-145-T	3 km al oriente de ruta 5	Pavimento	19
	C-10-32	U-99-V	Entre Las Cascadas y Ensenada	Ripio	19 – 20
	C-10-33	U-55-V	Sector Quillanto	Pavimento	19
	C-10-34	U-40	Al sur de Llifén	Pavimento	18
	C-10-35	T-665	Sector Puaucho	Ripio	19
	C-10-36	T-39	3 km al sur-poniente de Panguipulli	Pavimento	18
	C-10-37	Ruta 201-CH	Paso Carirriñe	Ripio	18
	C-10-38	Ruta 225-CH	Sector Petrohue	Pavimento	20
	C-10-39	W-45	Rampa Acceso Trasbordador a Isla de Quinchao	Pavimento	23
	C-10-40	W-589	Entre Achao y– Chequian	Ripio	23
VI	A-06-01	I-50	Al poniente cruce La Rosa	Pavimento	1
	A-06-02	I-20	2,5 km al poniente El Crucero	Ripio	1
	A-06-03	G-874-I	Al poniente Santa Monica	Tierra	1
	A-06-04	I-50	Al norte Lihueimo	Pavimento	1
	A-06-05	I-660	Sector Cerrillos	Tierra	1
	A-06-06	I-72	Al poniente de Lolol	Pavimento	1
	A-06-07	I-50	Entre San Fernando y Nancagua	Pavimento	2
	A-06-08	RUTA 66	Bifurcación a Malloa	Pavimento	2
	A-06-09	H-330	Entre Doñihue y Coltauco	Ripio	2
	A-06-10	H-15	Entre Rancagua y La Compañía	Pavimento	2
	A-06-11	H-35	8 km al oriente de Gultro	Pavimento	2
	A-06-12	I-45	Al oriente de Puente Negro	Ripio	2
VII	A-07-01	J-810	Entre Licanten y Vichuquen. Sector Los Cristales	Ripio	3
	A-07-02	J-80	14,5 km al norte de ruta J-60	Ripio	3
	A-07-03	J-70-I	500 mt al norte de ruta J-60	Ripio	4
	A-07-04	K-60	Bifurcación rutas K-60/ K-68-M	Pavimento	3
	A-07-05	M-26-L	11 km al norte de ruta 126	Ripio	7
	A-07-06	L-370	Sector Melozal	Ripio	3
	A-07-07	RUTA 115 CH	94 km al oriente de Talca	Ripio	5
	A-07-08	J-55	Al oriente Los Queñes	Ripio	5

REGIÓN	# PC	RUTA	UBICACION	Tipo de Carpeta	Figura N° 6.3-
	A-07-09	J-80	Al norte Tilicura	Ripio	1
VIII	A-08-01	N-50	Entre San Nicolas y Quirihue	Pavimento	6
	A-08-02	N-66-O	Al poniente El Guape	Pavimento	6
	A-08-03	N-69	Entre San Rafael y Canterrama	Pavimento	9
	A-08-04	N-545	Al oriente de ruta 5	Ripio	10
	A-08-05	RUTA 160	Sector Tres Pinos	Pavimento	8
	A-08-06	RUTA 160	Entre Pehuen y Lebu	Pavimento	11
	A-08-07	Q-61-R	Al poniente Los Nogales	Pavimento	13
	A-08-08	Q-45	Al poniente Antuco	Pavimento	10
IX	A-09-01	R-86	Entre Angol y Los Sauces	Pavimento	12
VIII	N-08-01	RUTA 5	7 km al sur de San Carlos	Pavimento	7
	N-08-02	RUTA 126	Entre Quirihue y Cauquenes	Pavimento	6
	N-08-03	RUTA 126	Entre Trehuaco y Coelemu	Pavimento	6
	N-08-04	N-59	12 km al sur de Chillán	Pavimento	9
	N-08-05	RUTA 148	2,5 km al poniente de ruta 5	Pavimento	9
	N-08-06	RUTA 152	Plaza peaje Agua Amarilla	Pavimento	8
	N-08-07	RUTA 148	Plaza peaje Chaimavida	Pavimento	8
	N-08-08	N-59	5 km al sur de Yungay	Pavimento	10
	N-08-09	O-50	3 km al poniente de ruta 5	Pavimento	9
	N-08-10	O-90-Q	3,6 km al poniente de ruta 5	Pavimento	9
	N-08-11	RUTA 160	Plaza peaje Coronel	Pavimento	8
	N-08-12	RUTA 160	Entre Lota y Coronel	Pavimento	8
	N-08-13	RUTA 160	Sector Laraquete	Pavimento	8
	N-08-14	O-70-Q	4,5 km al sur de Santa Juana	Pavimento	8
	N-08-15	RUTA 160	Sector San Jose de Colico	Pavimento	8
	N-08-16	O-70-Q	5 km al norte de Coihue	Pavimento	9
	N-08-17	RUTA 180	1,5 km al poniente de By Pass ruta 5	Pavimento	9
	N-08-18	Q-45	7 km al oriente de Los Angeles	Tierra	9
	N-08-19	RUTA 180	Entre Renaico y Negrete	Pavimento	12
	N-08-20	RUTA 160	Acceso norte a Coronel	Pavimento	8
	N-08-21	O-70-Q	Frente a Hualqui	Pavimento	8
	N-08-22	RUTA 154 D	5,1 km al oriente de Talcahuano	Pavimento	8
IX	N-09-10	R-170	Sector Mlinco	Pavimento	12
	N-09-11	Ruta 182	Sector Lolenco	Pavimento	12

Fuente: Elaboración Propia

La localización detallada de cada punto de control de conteos o encuesta se presenta en las siguientes figuras. Además, para proveer una visión de conjunto, se ha construido un plano general, el cual es presentado en el Anexo 1. En las figuras se ha usado la siguiente simbología:

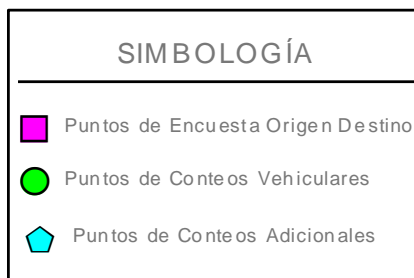


Figura N° 6.3-1: Ubicación de puntos de control

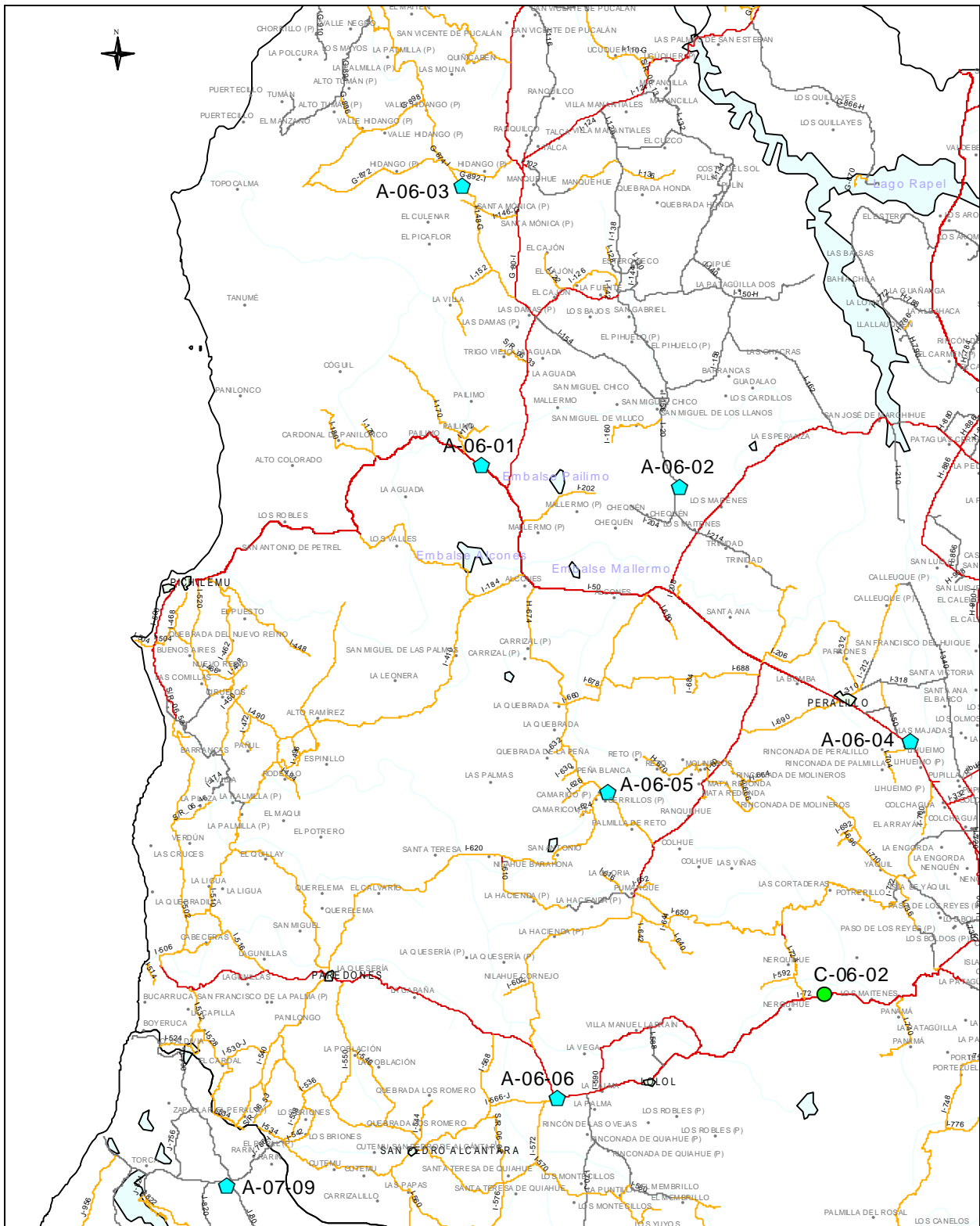


Figura N° 6.3-2: Ubicación de puntos de control



Figura N° 6.3-3: Ubicación de puntos de control

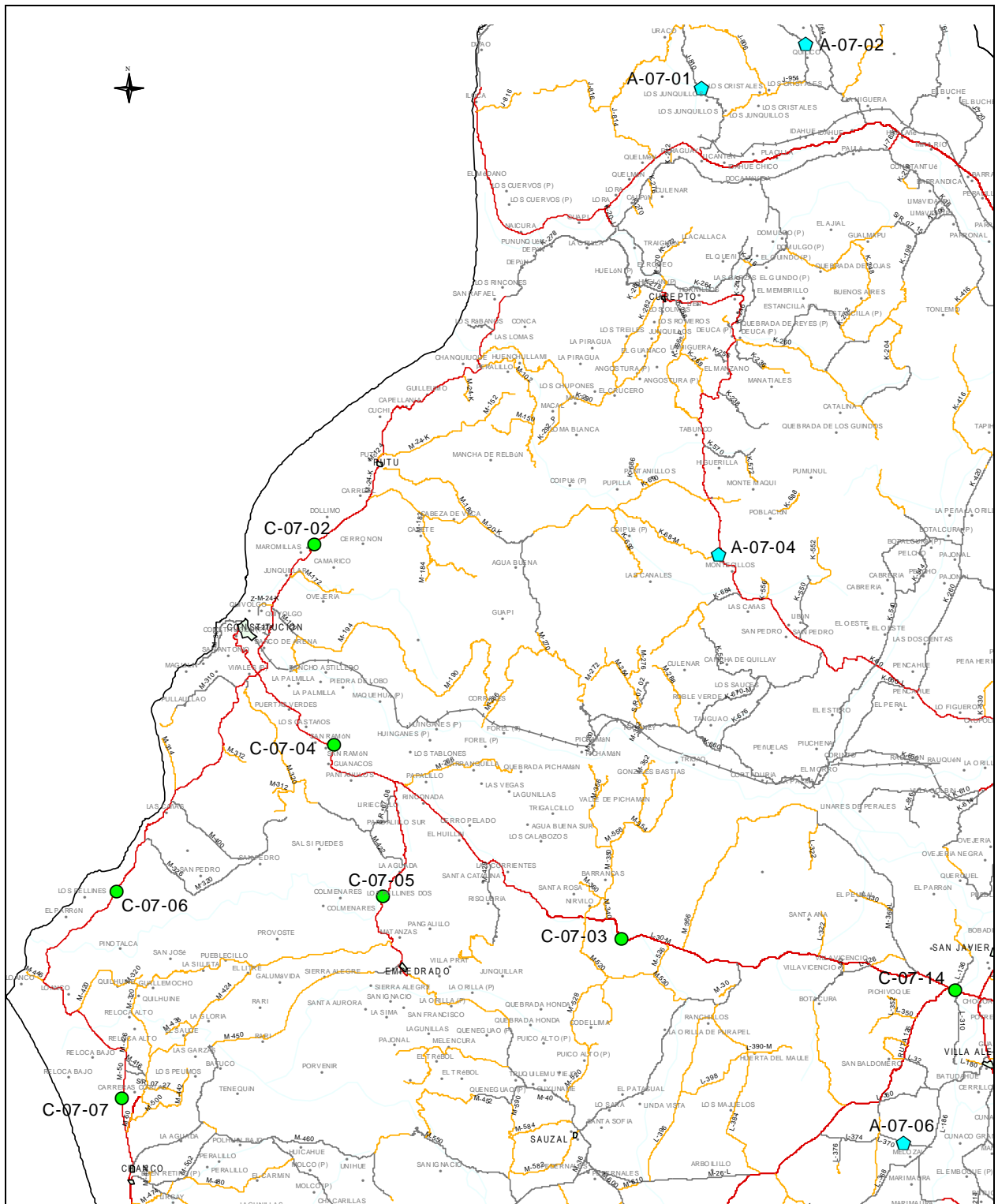


Figura N° 6.3-4: Ubicación de puntos de control

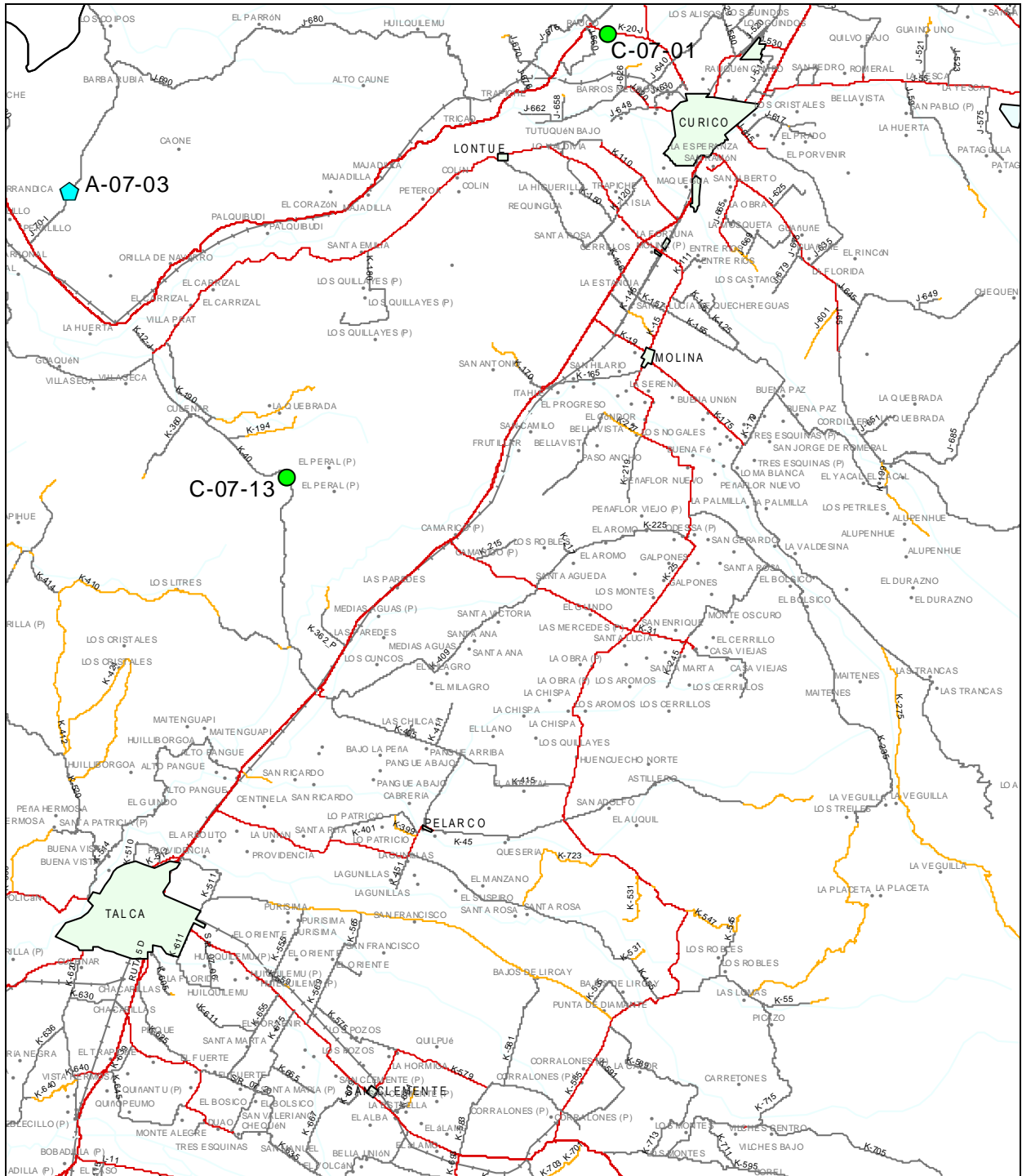


Figura N° 6.3-5: Ubicación de puntos de control

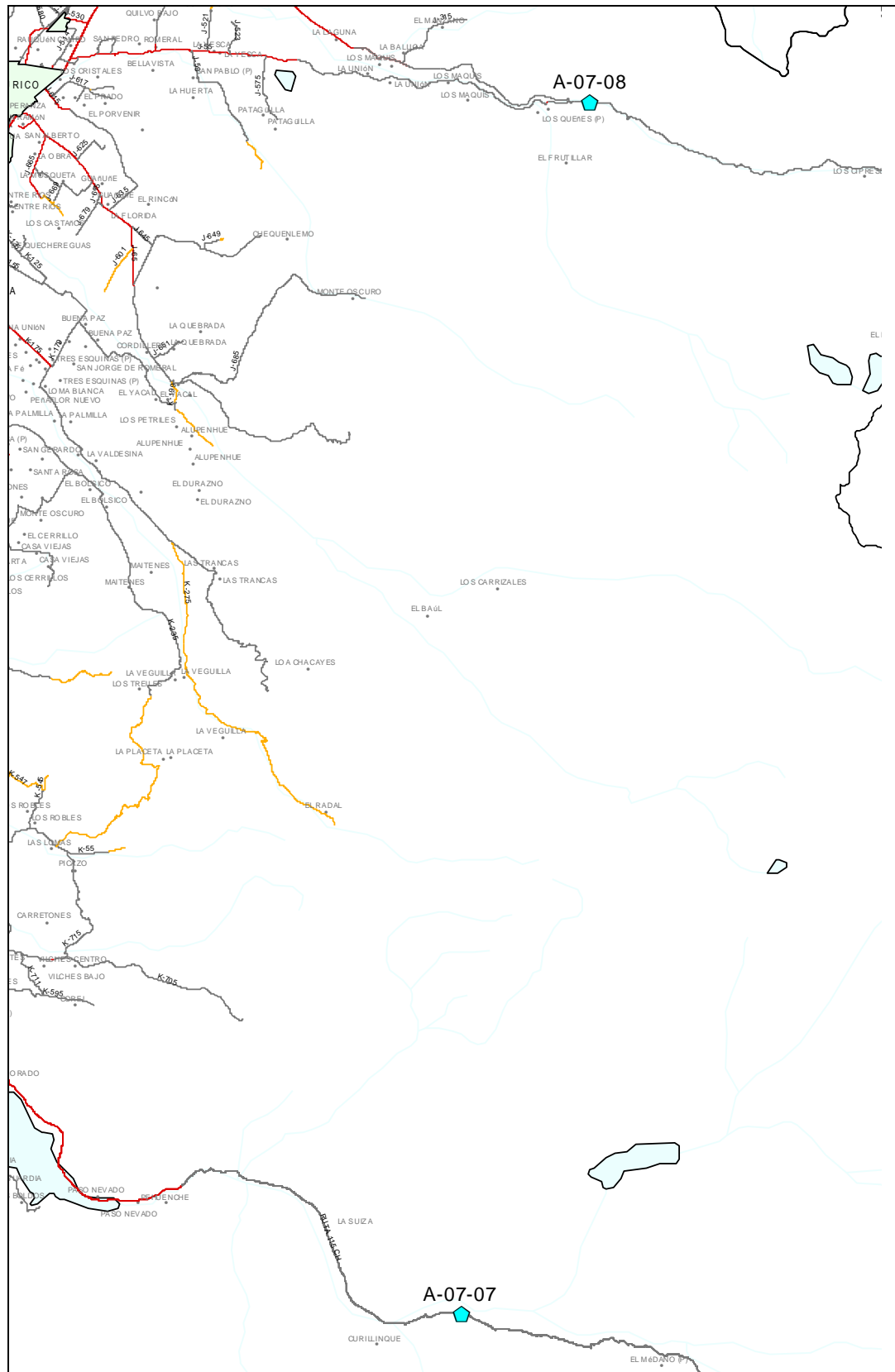




Figura N° 6.3-6: Ubicación de puntos de control

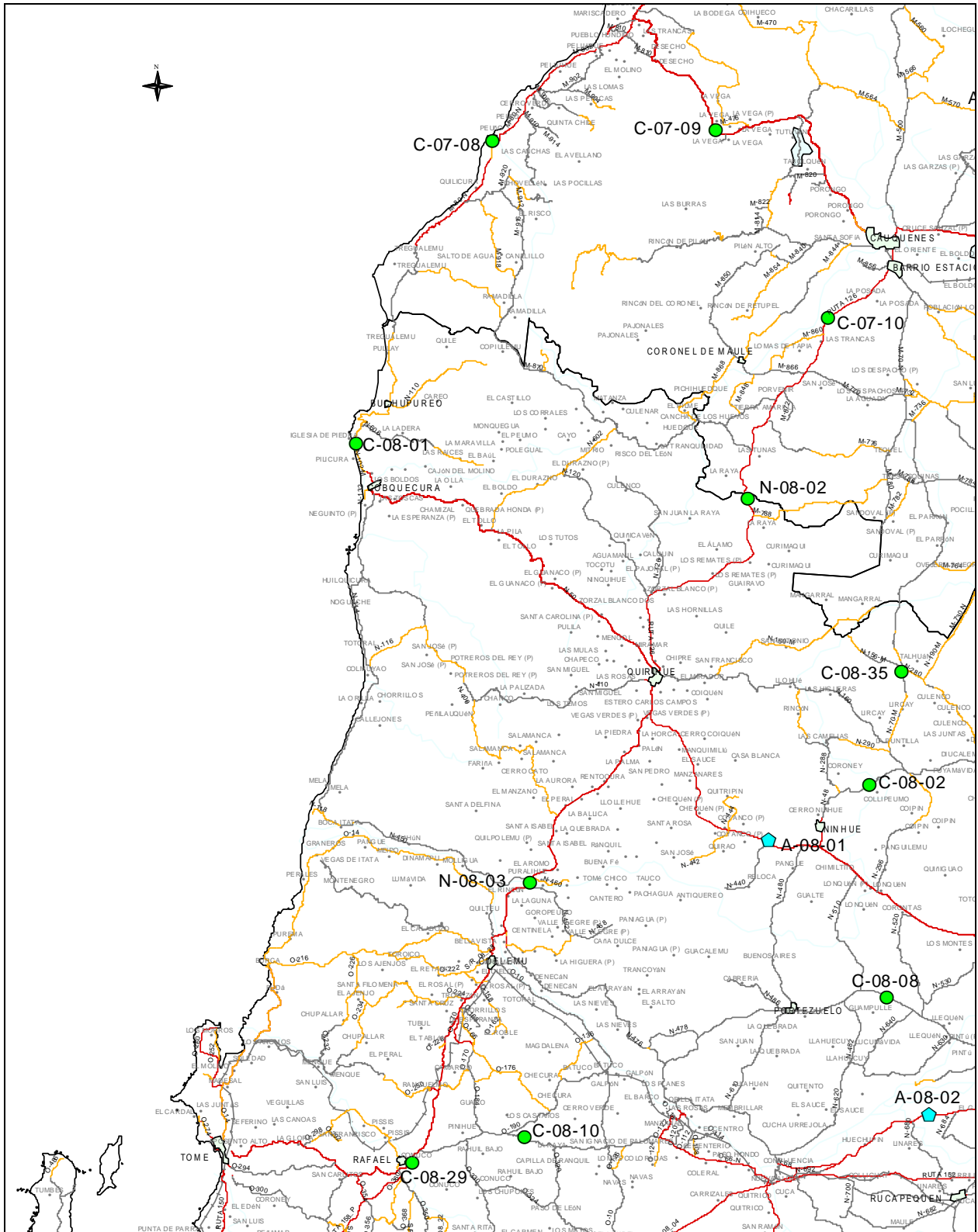


Figura N° 6.3-7: Ubicación de puntos de control

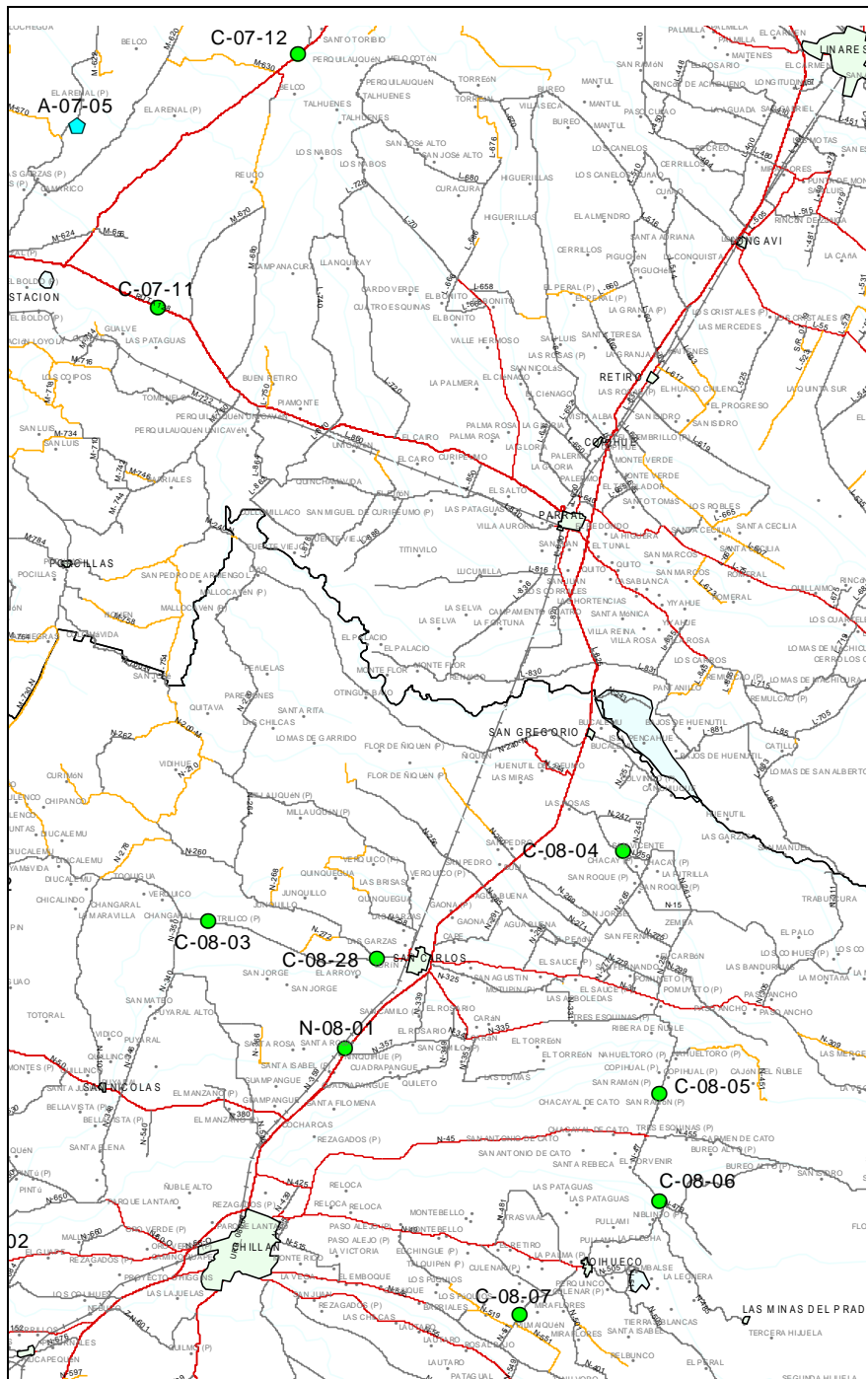


Figura N° 6.3-8: Ubicación de puntos de control

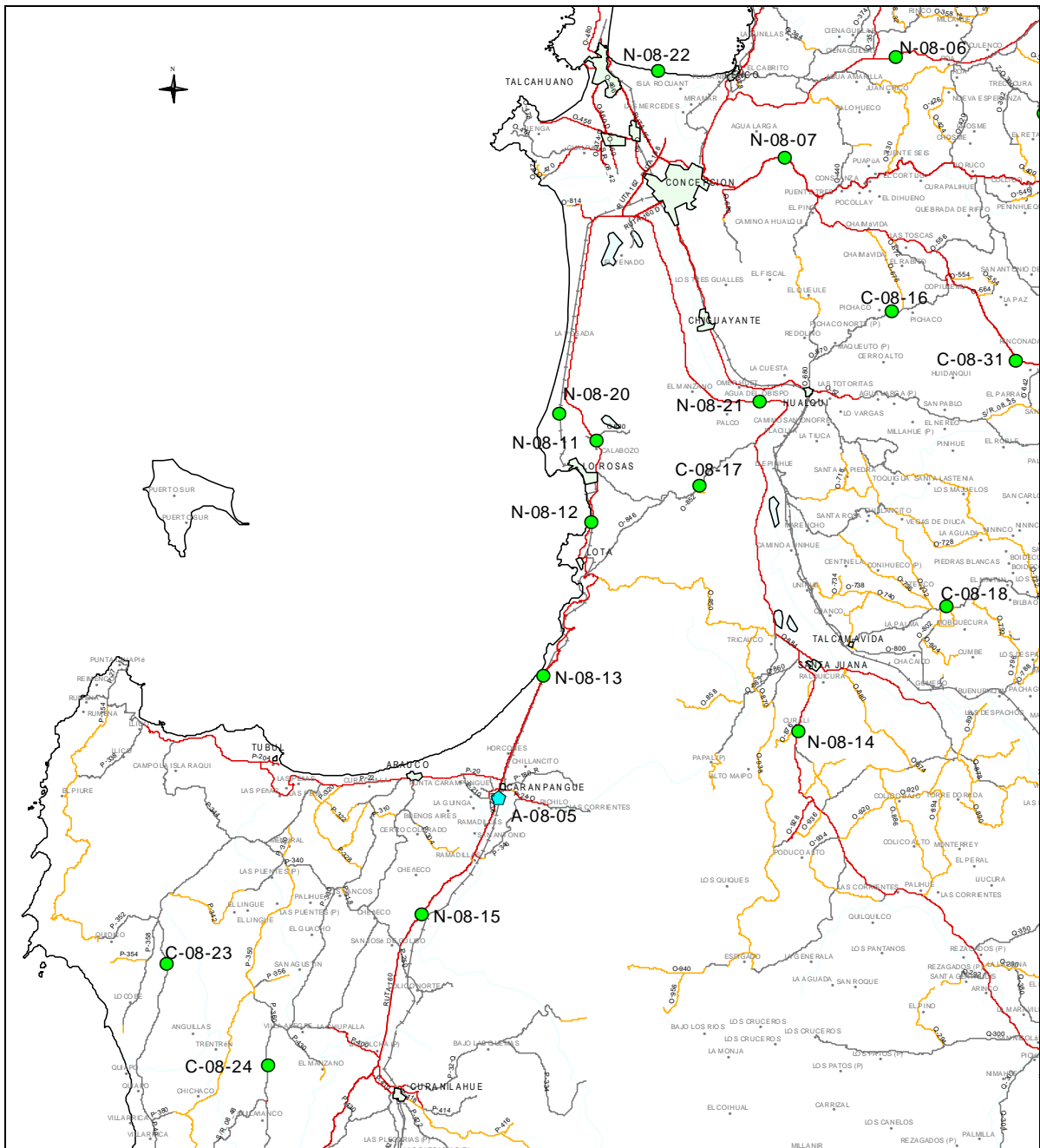


Figura N° 6.3-9: Ubicación de puntos de control

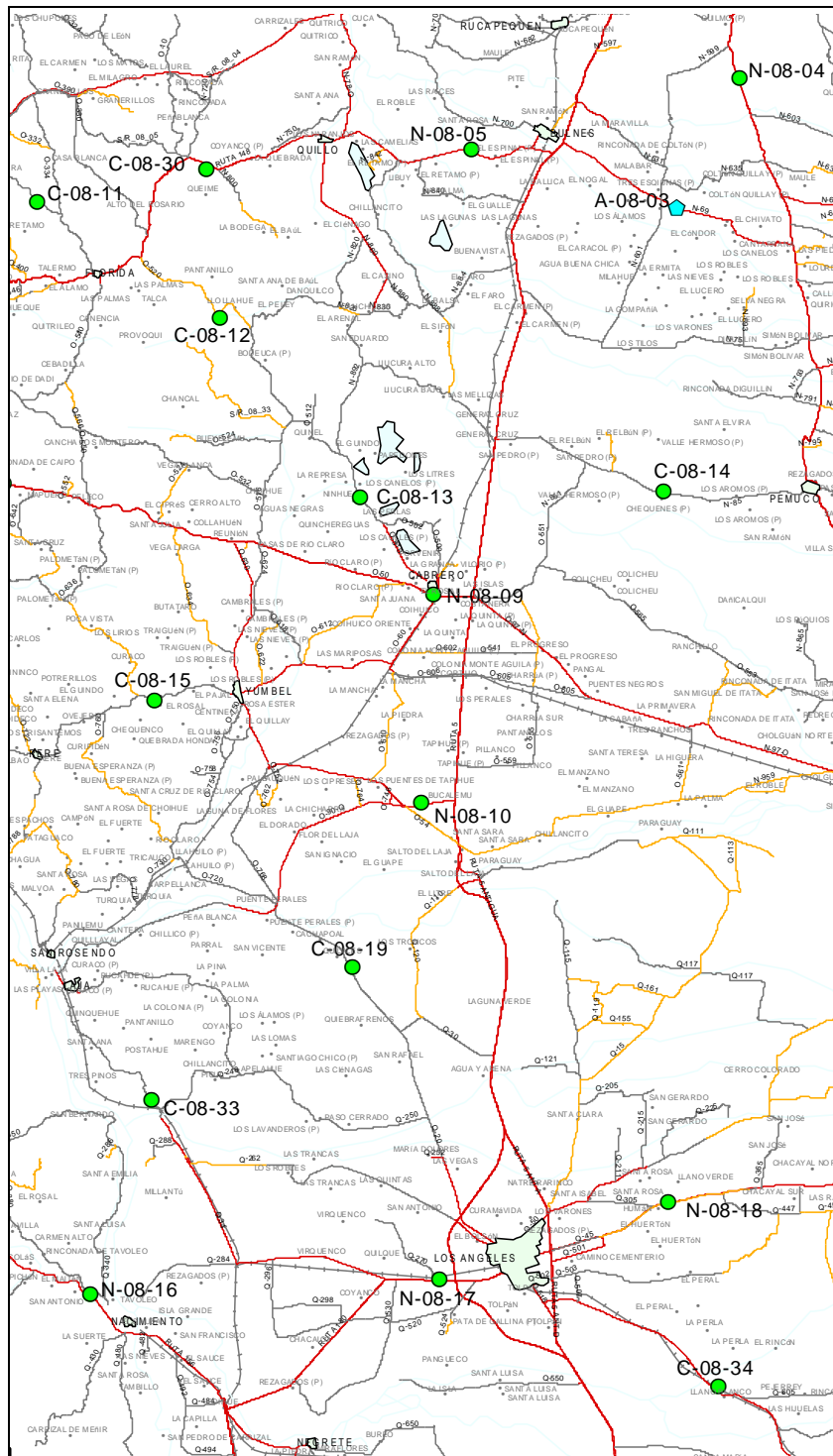


Figura N° 6.3-10: Ubicación de puntos de control

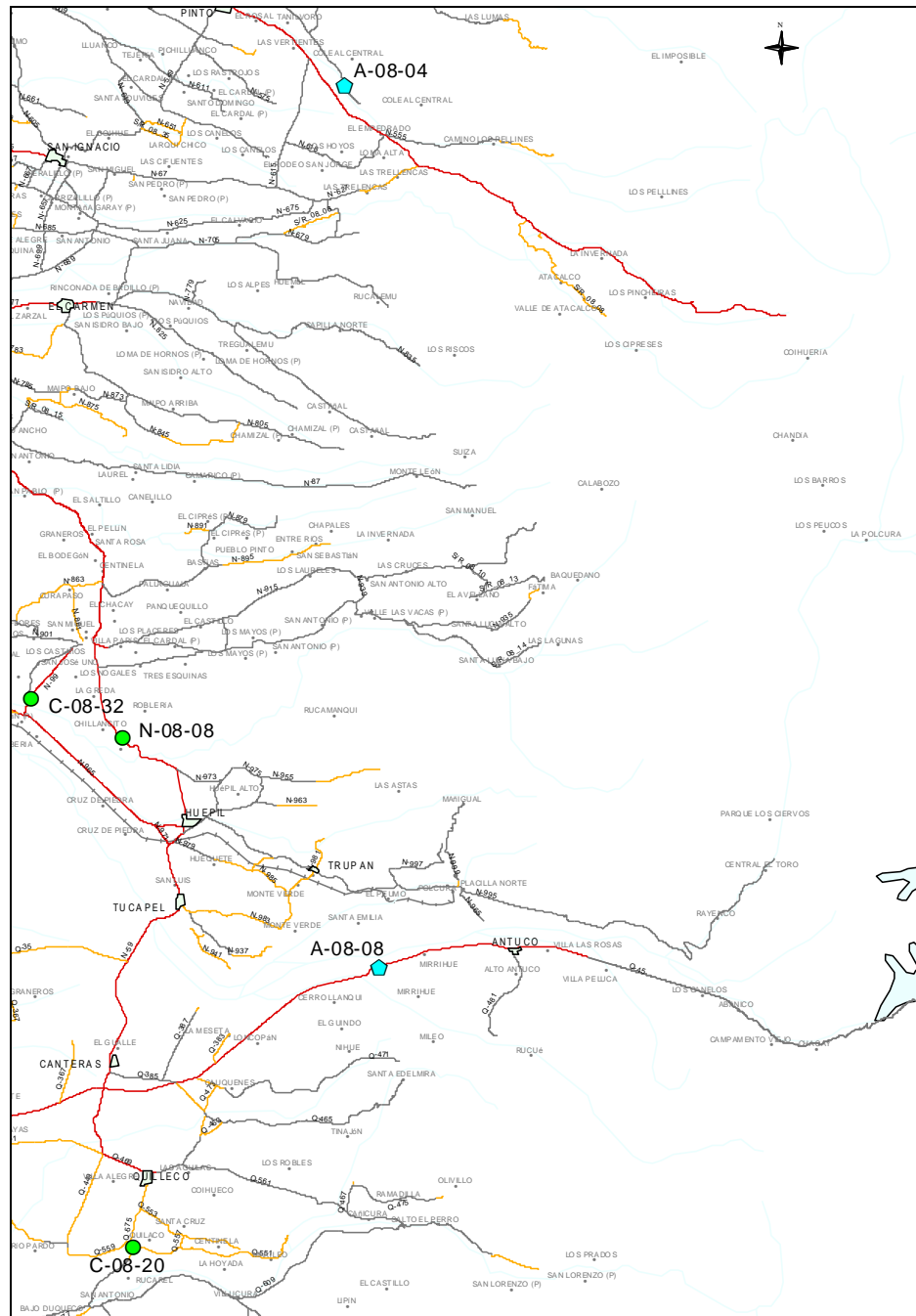


Figura N° 6.3-11: Ubicación de puntos de control

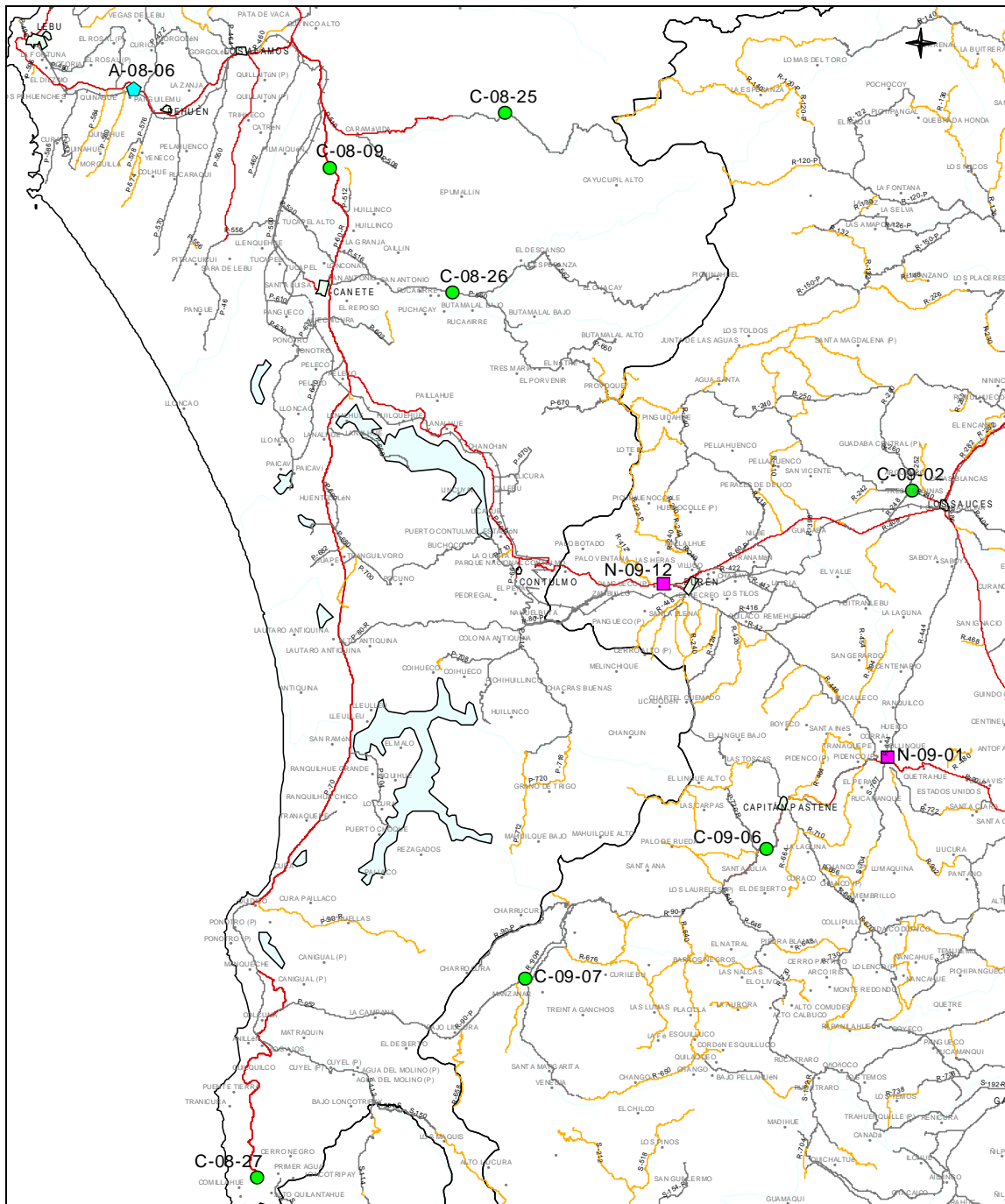
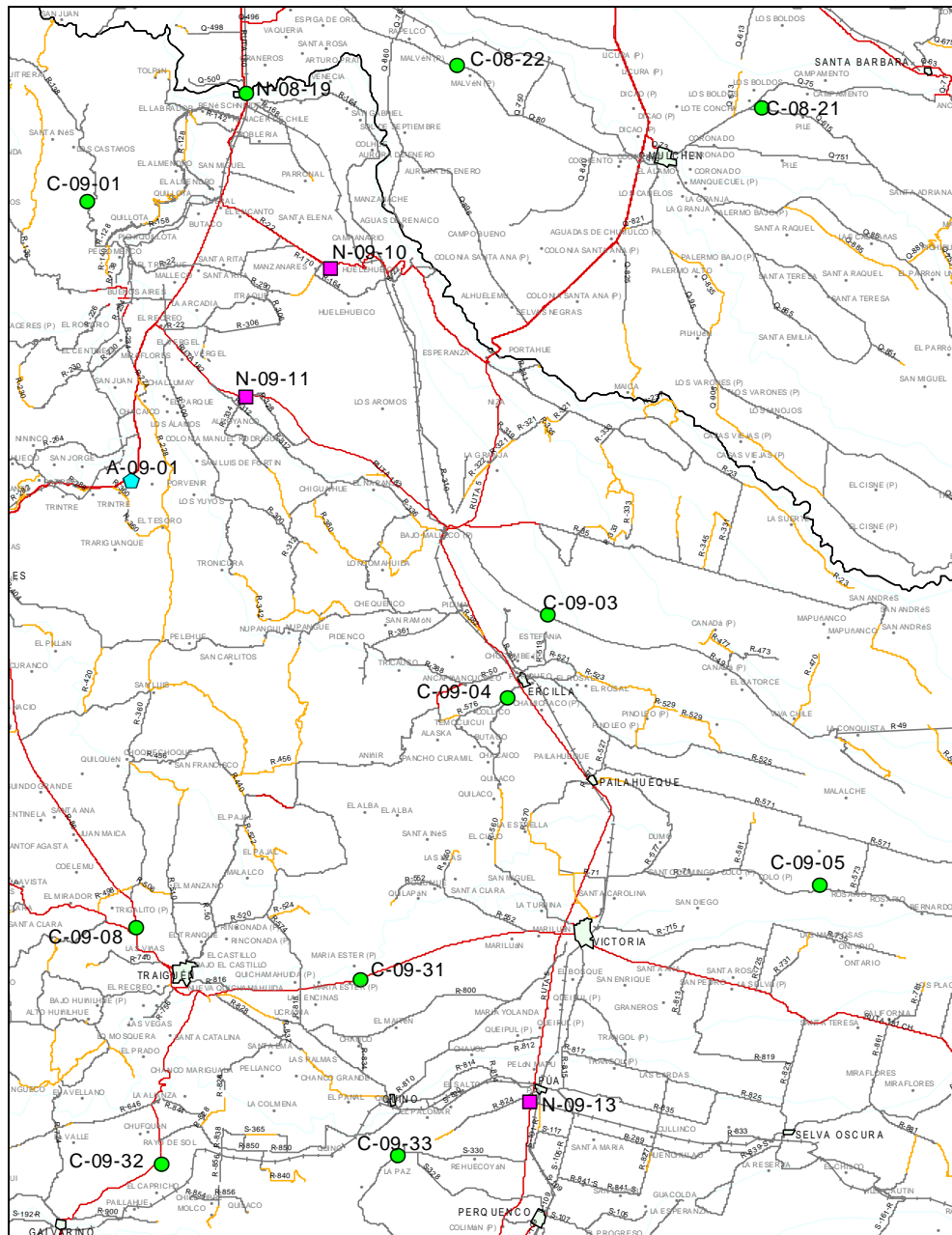
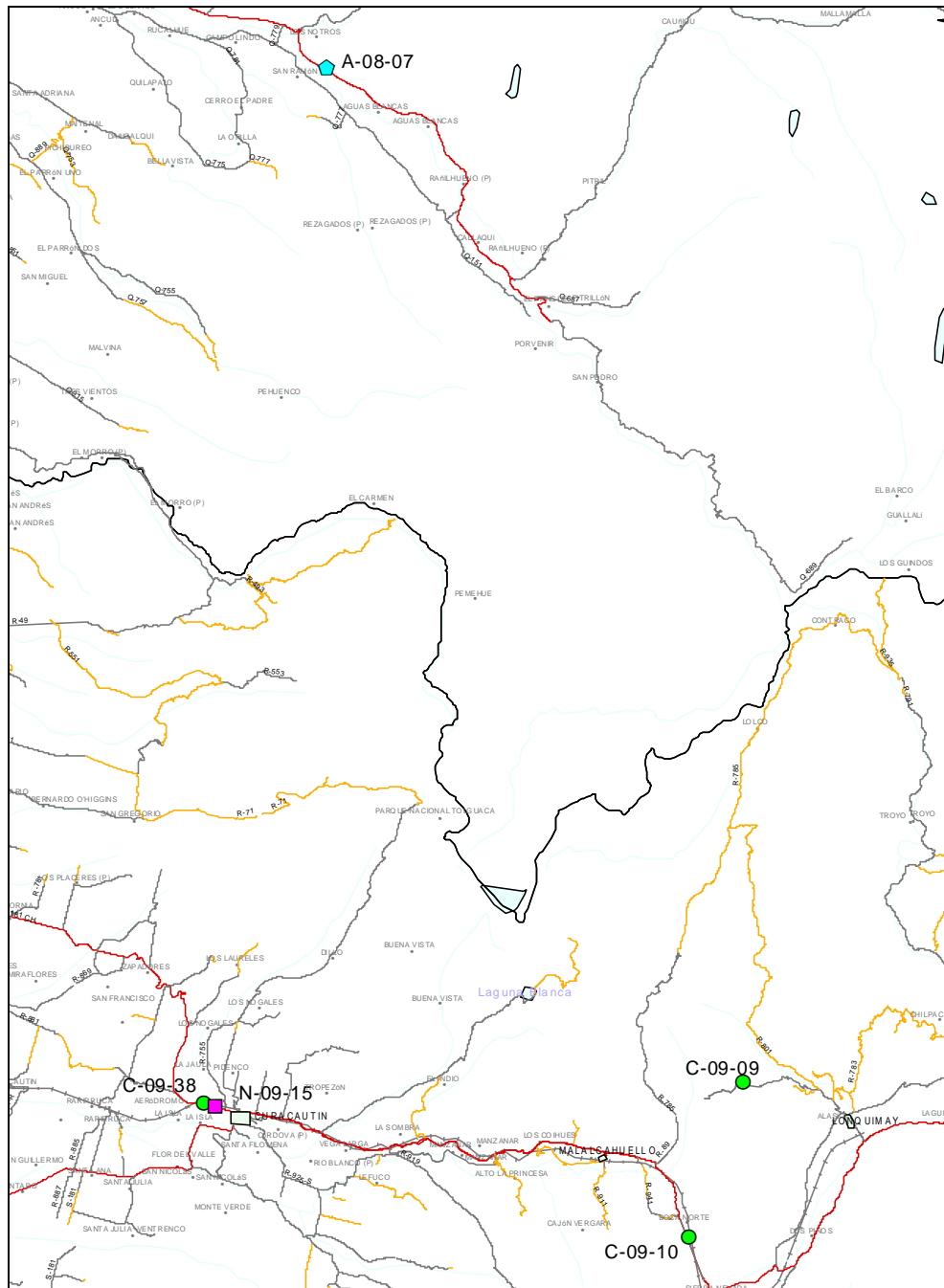


Figura N° 6.3-12: Ubicación de puntos de control



**Figura N° 6.3-13: Ubicación de puntos de control**





**Figura N° 6.3-14: Ubicación de puntos de control**

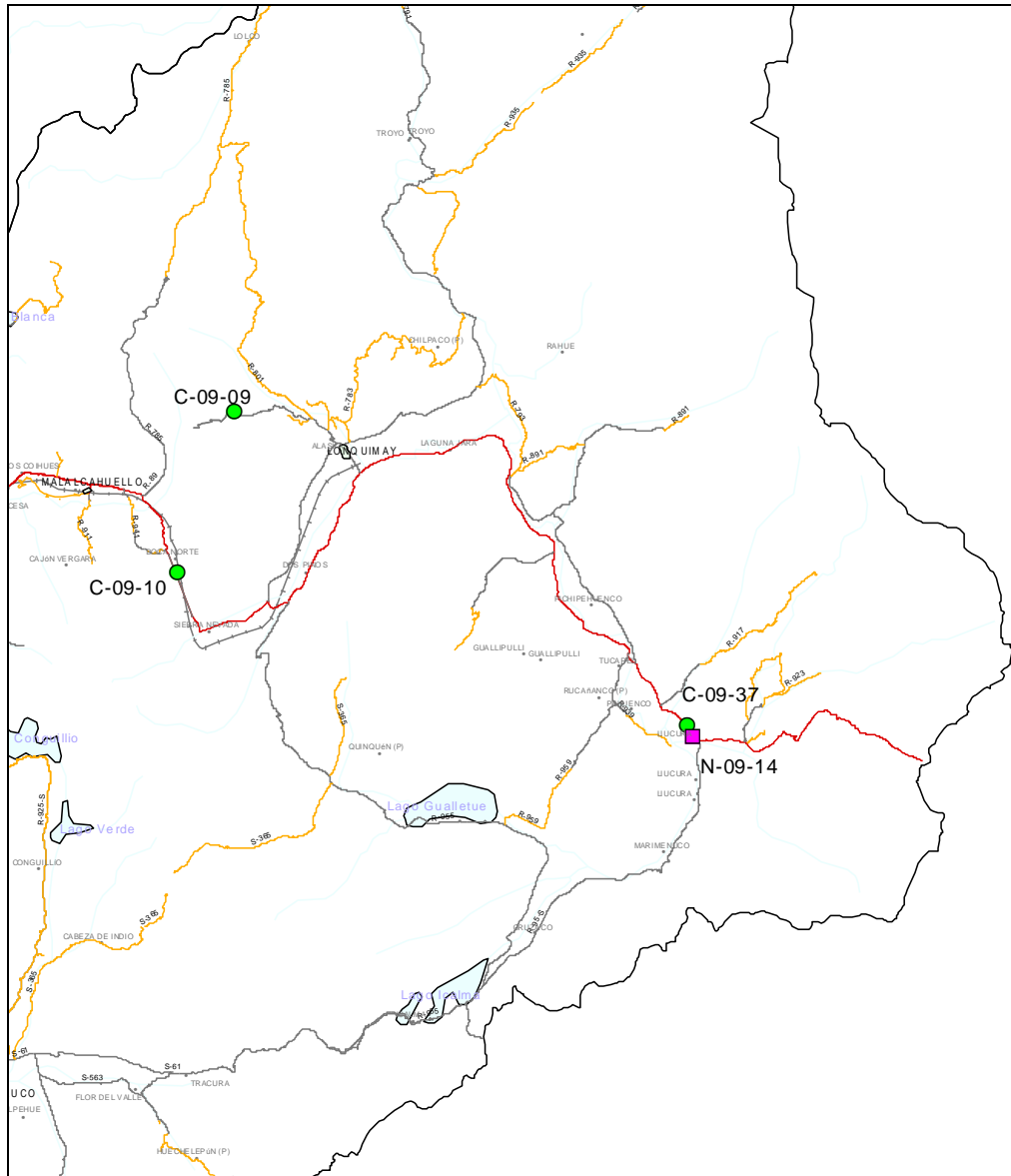


Figura N° 6.3-15: Ubicación de puntos de control

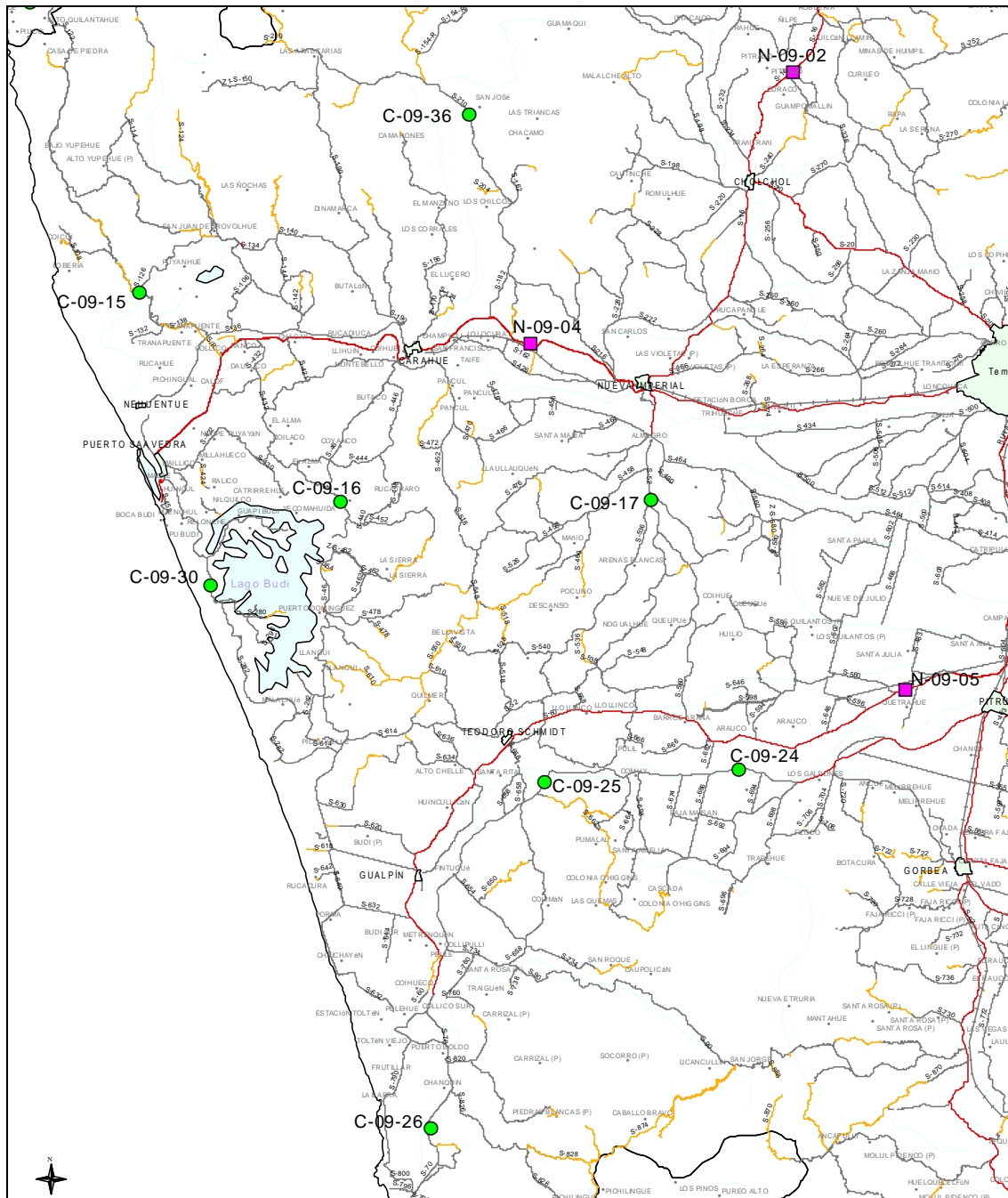


Figura N° 6.3-16: Ubicación de puntos de control

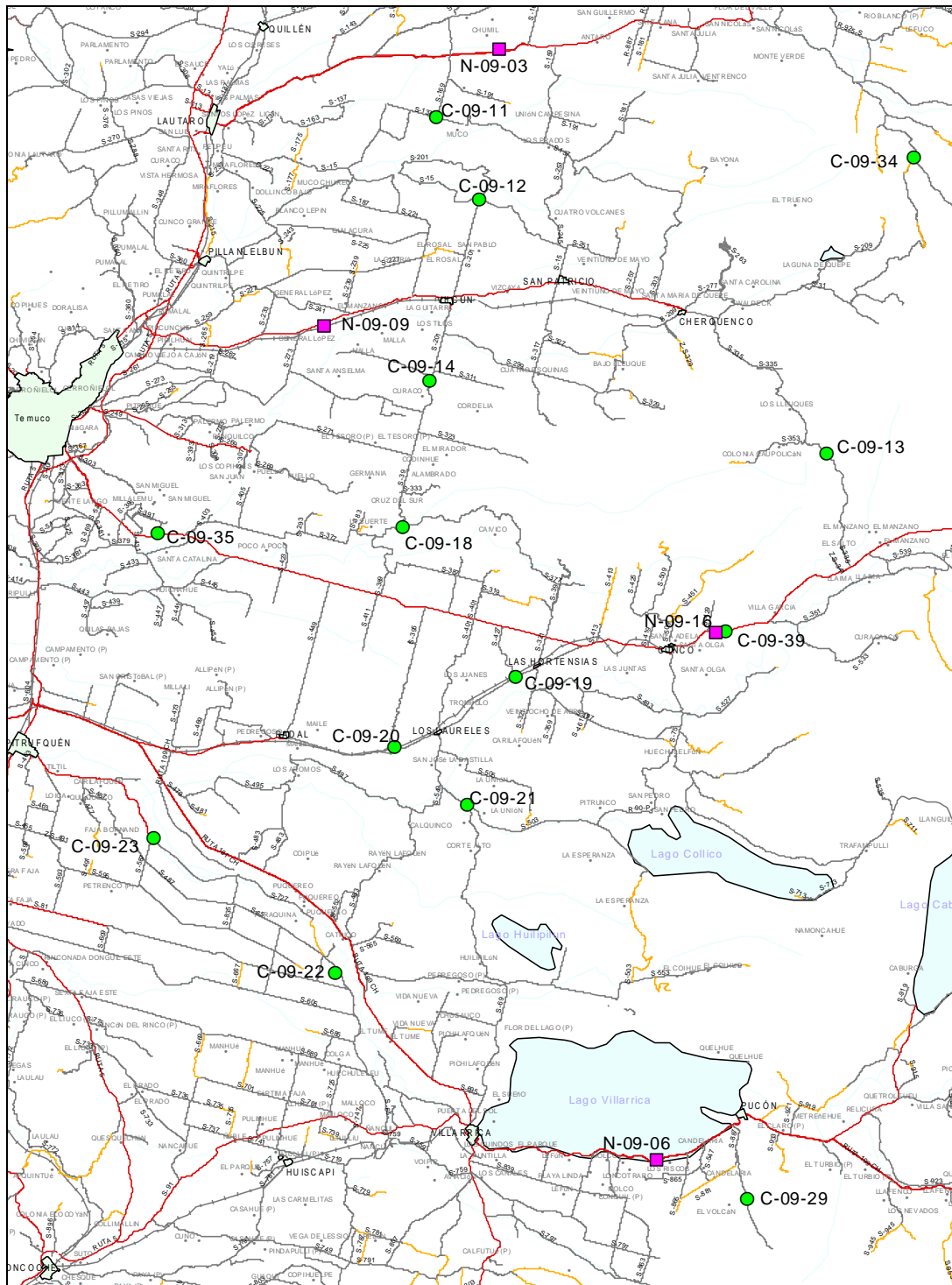


Figura N° 6.3-17: Ubicación de puntos de control

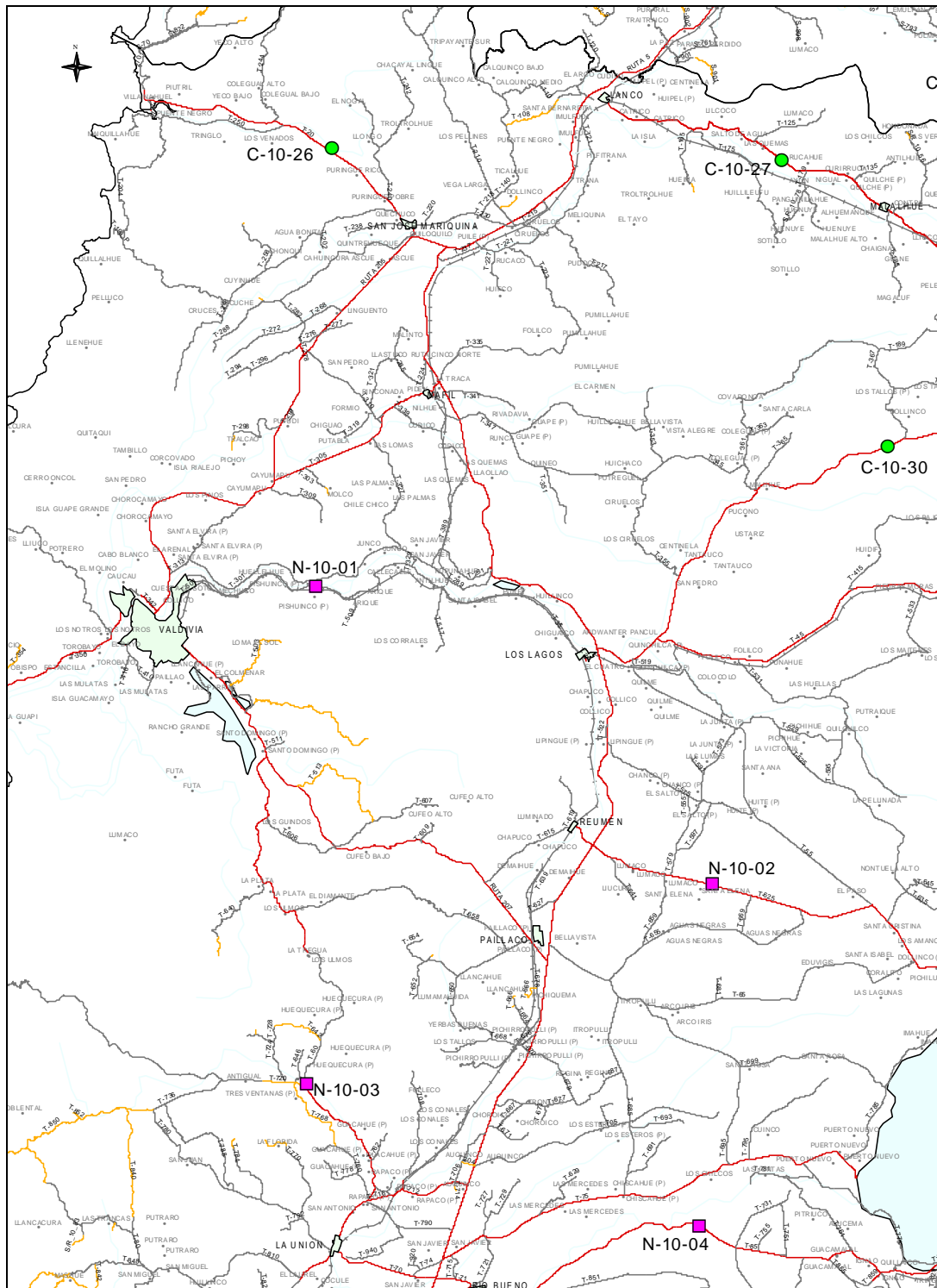


Figura N° 6.3-18: Ubicación de puntos de control

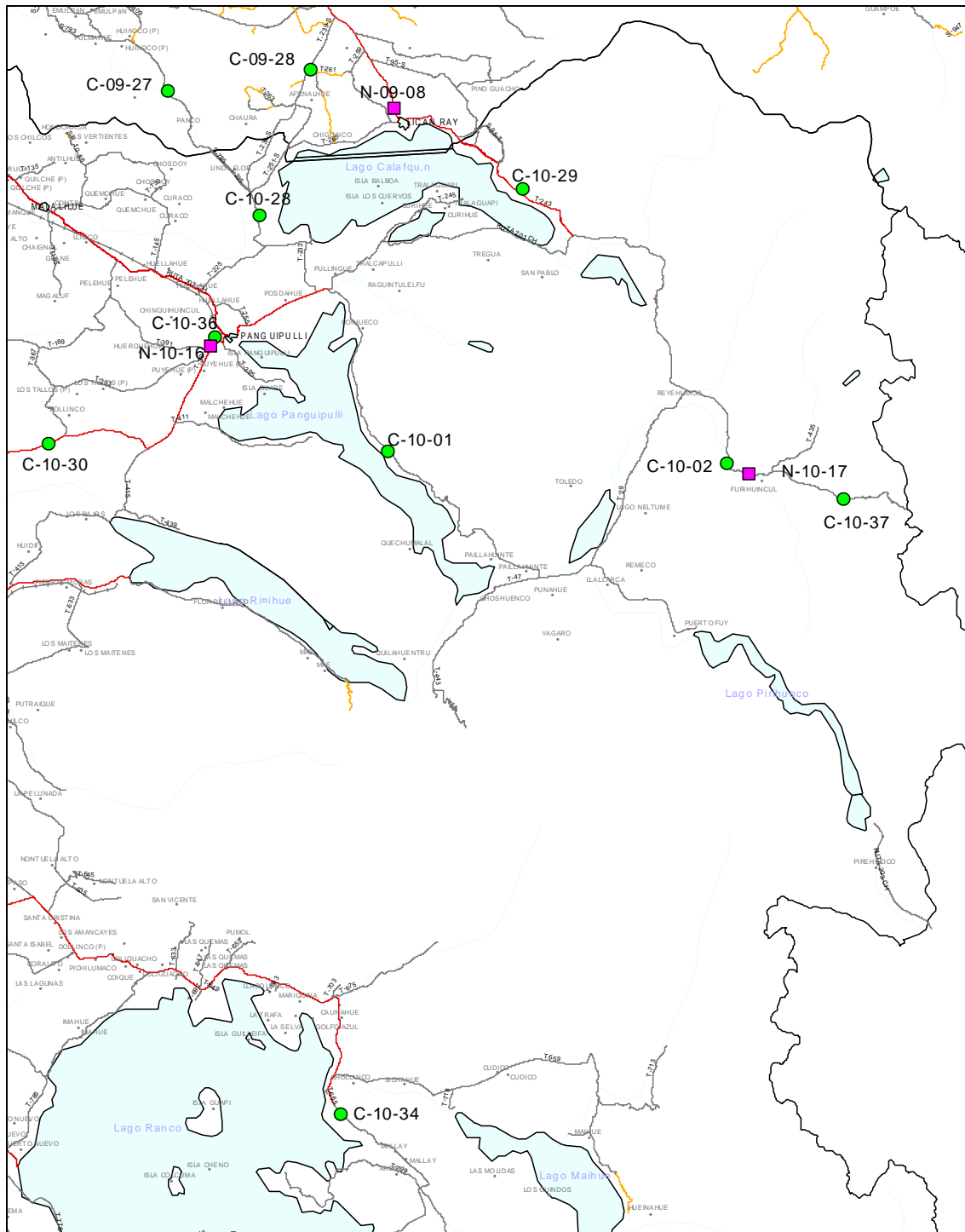
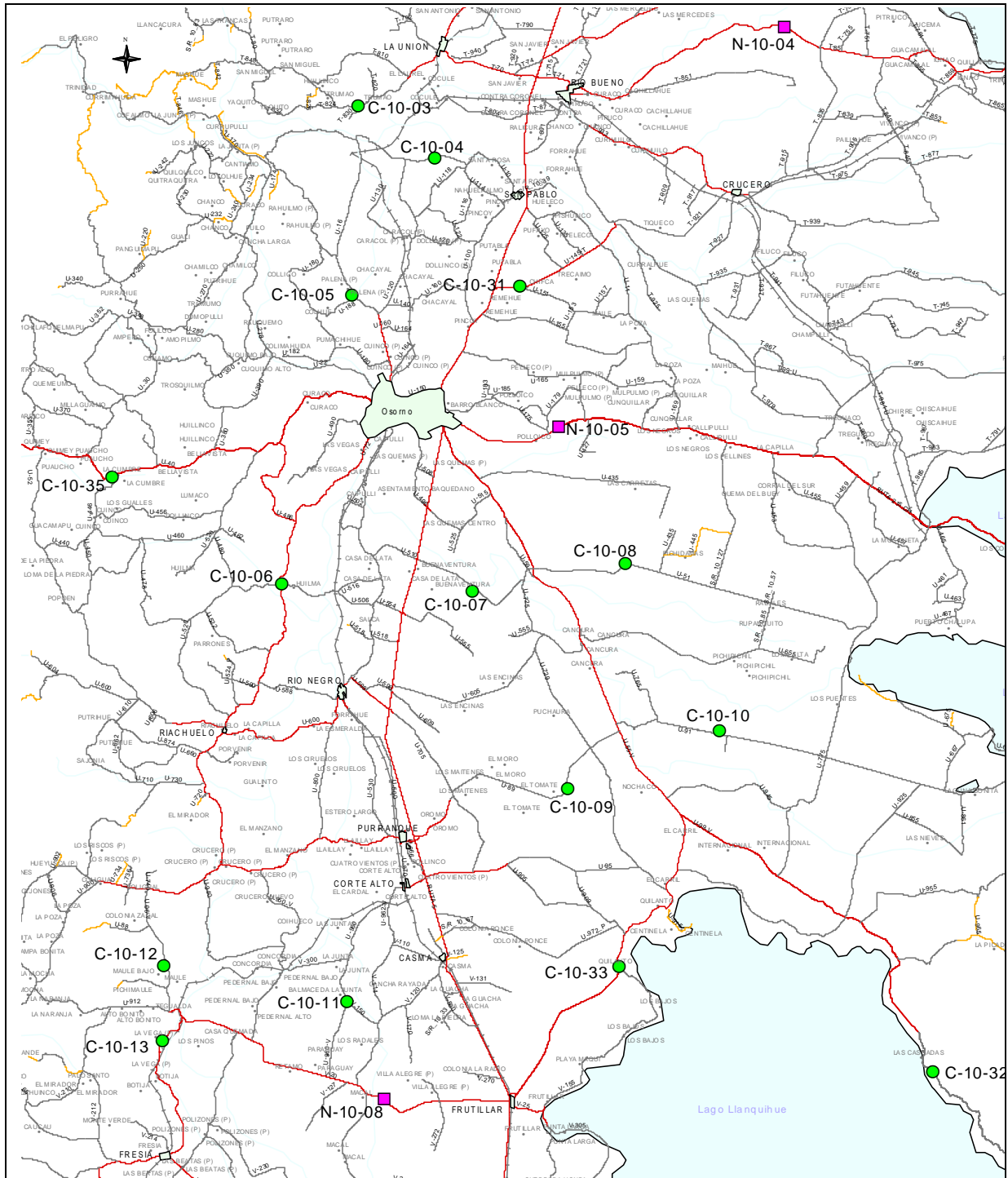


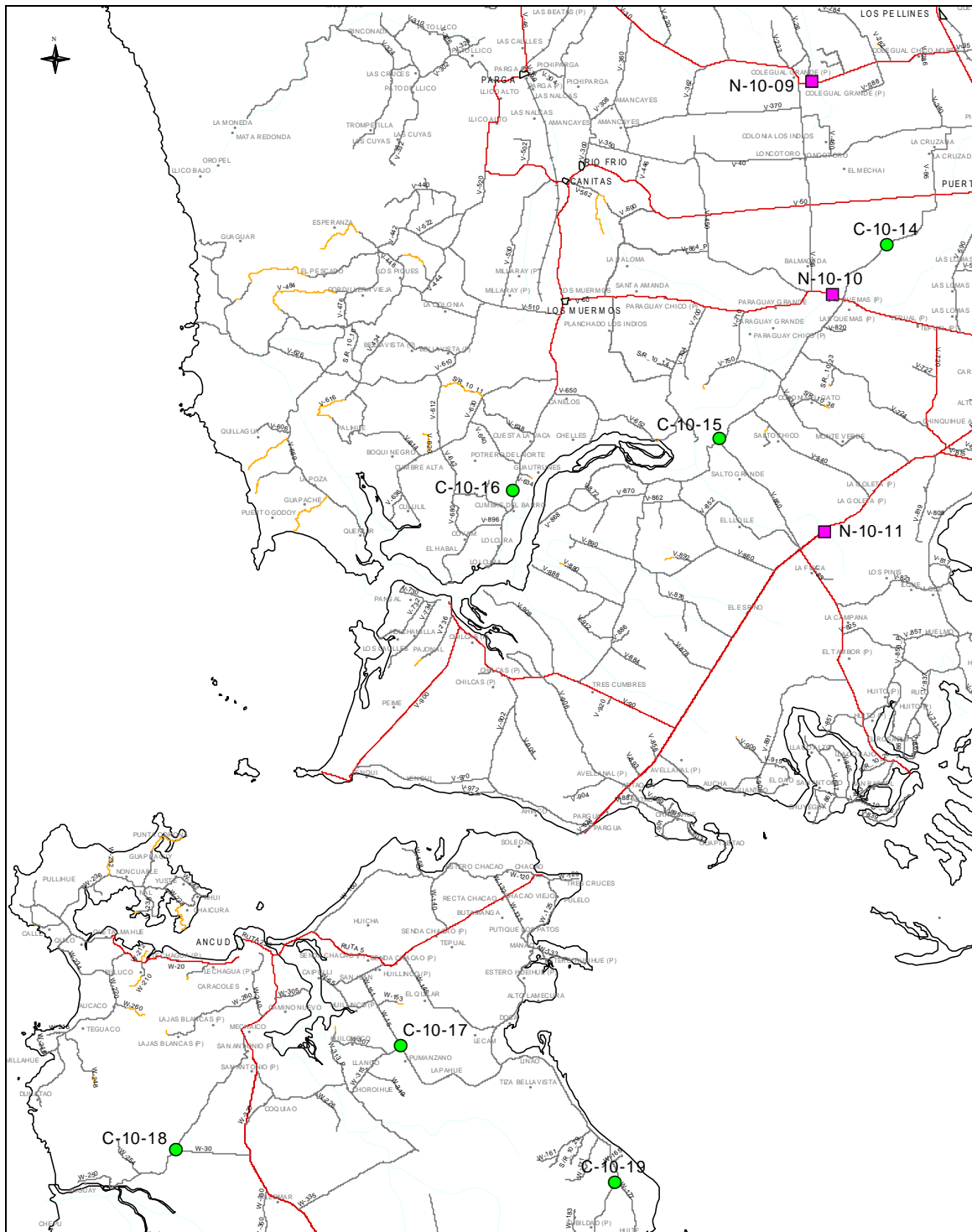
Figura N° 6.3-19: Ubicación de puntos de control



**Figura N° 6.3-20: Ubicación de puntos de control**



Figura N° 6.3-21: Ubicación de puntos de control





**Figura N° 6.3-22: Ubicación de puntos de control**

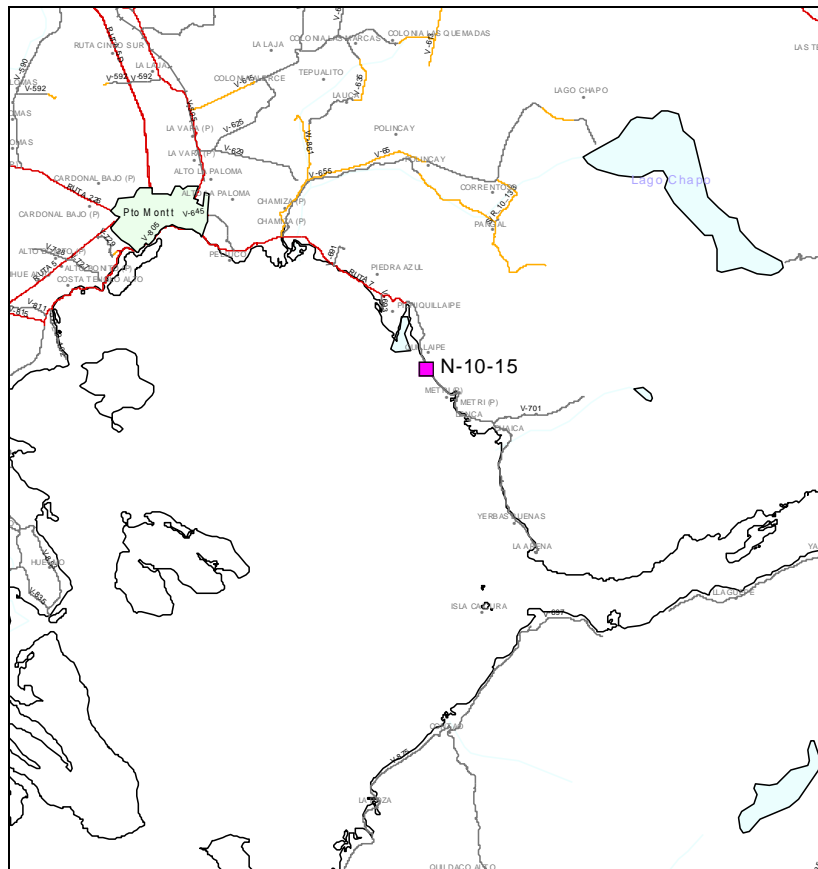


Figura N° 6.3-23: Ubicación de puntos de control

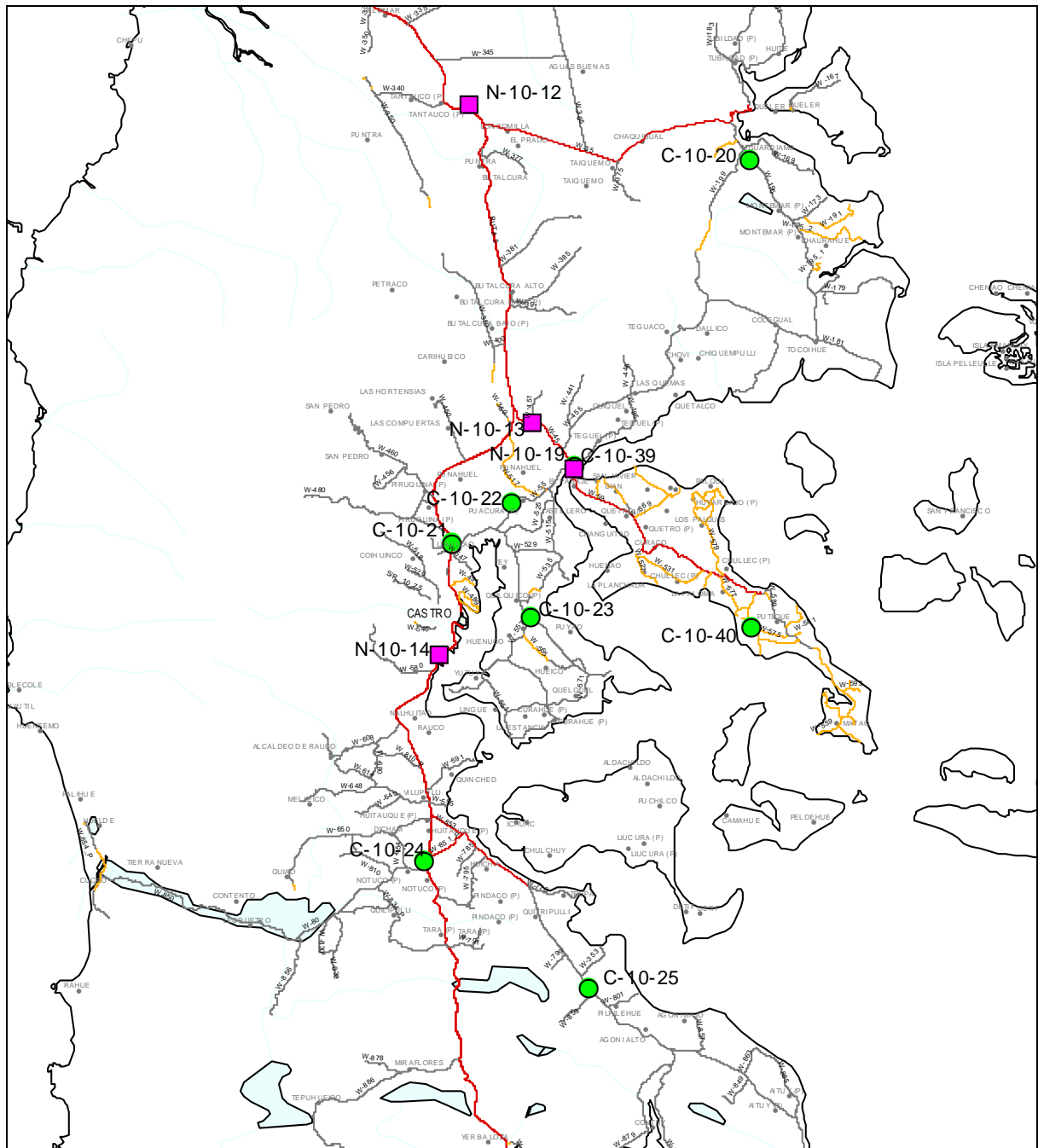
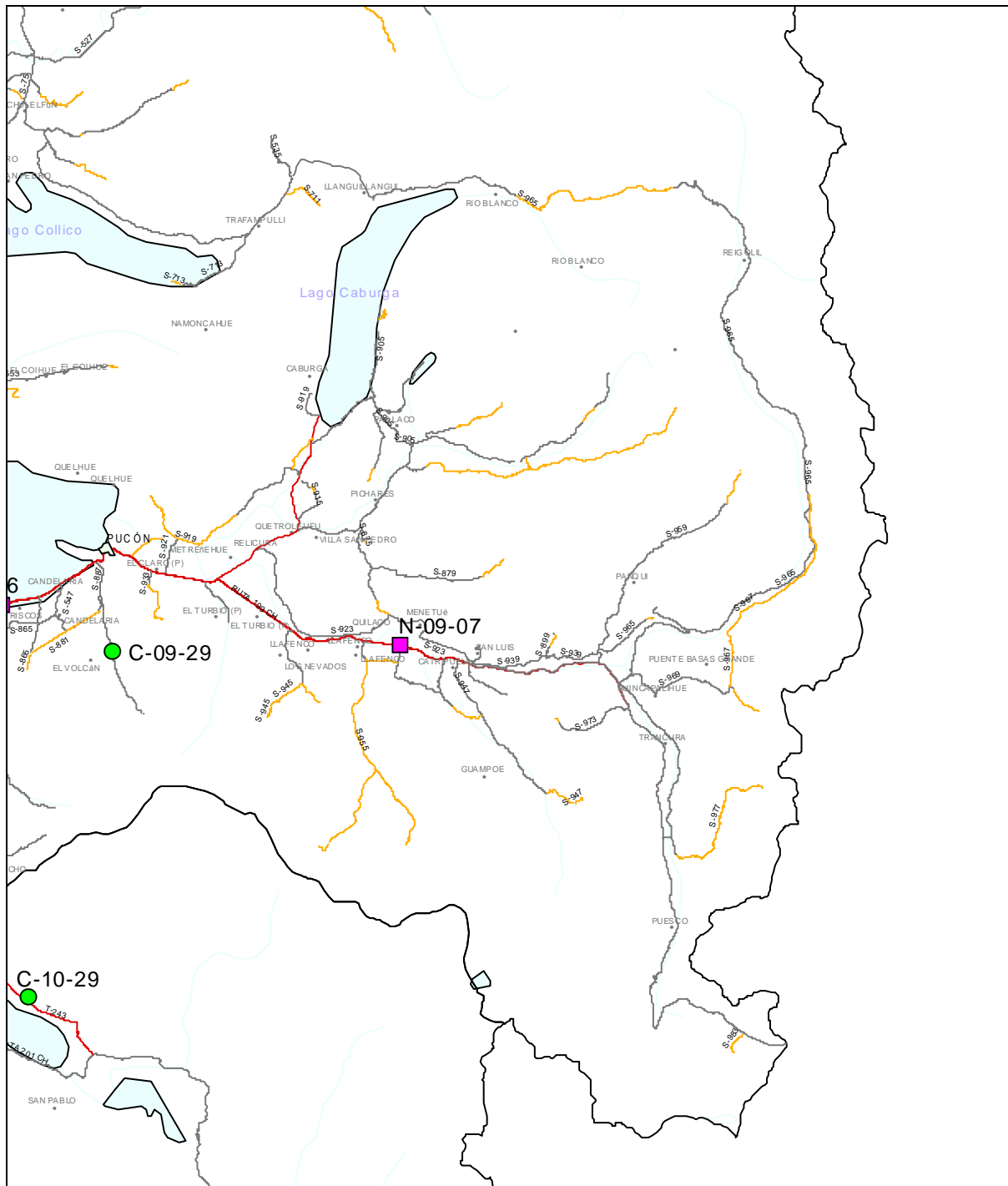


Figura N° 6.3-24: Ubicación de puntos de control



#### 6.4 Fechas de Medición

Las encuestas origen destino y los conteos de flujo fueron realizados en las fechas indicadas en los cuadros siguientes.

Cuadro N° 6.4-1: Fechas de Ejecución Encuestas Origen Destino

N° PC	FECHAS DE MEDICIÓN	
N-09-01	Martes, 14 Nov 2006	Sábado, 18 Nov 2006
N-09-02	Martes, 14 Nov 2006	Sábado, 18 Nov 2006
N-09-03	Jueves, 16 Nov 2006	Domingo, 19 Nov 2006
N-09-04	Jueves, 16 Nov 2006	Domingo, 19 Nov 2006
N-09-05	Jueves, 16 Nov 2006	Domingo, 19 Nov 2006
N-09-06	Martes, 21 Nov 2006	Sábado, 25 Nov 2006
N-09-07	Martes, 21 Nov 2006	Sábado, 25 Nov 2006
N-09-08	Martes, 21 Nov 2006	Sábado, 25 Nov 2006
N-09-09	Jueves, 16 Nov 2006	Domingo, 19 Nov 2006
N-09-12	Martes, 14 Nov 2006	Sábado, 18 Nov 2006
N-09-13	Martes, 14 Nov 2006	Sábado, 18 Nov 2006
N-09-14	Miércoles, 15 Nov 2006	Domingo, 19 Nov 2006
N-09-15	Miércoles, 15 Nov 2006	Sábado, 18 Nov 2006
N-09-16	Miércoles, 22 Nov 2006	Sábado, 25 Nov 2006
N-10-01	Jueves, 23 Nov 2006	Domingo, 26 Nov 2006
N-10-02	Jueves, 23 Nov 2006	Domingo, 26 Nov 2006
N-10-03	Jueves, 23 Nov 2006	Domingo, 26 Nov 2006
N-10-04	Martes, 28 Nov 2006	Sábado, 02 Dic 2006
N-10-05	Martes, 28 Nov 2006	Sábado, 02 Dic 2006
N-10-06	Martes, 28 Nov 2006	Sábado, 02 Dic 2006
N-10-07	Jueves, 30 Nov 2006	Domingo, 03 Dic 2006
N-10-08	Jueves, 30 Nov 2006	Domingo, 03 Dic 2006
N-10-09	Jueves, 30 Nov 2006	Domingo, 03 Dic 2006
N-10-10	Jueves, 30 Nov 2006	Domingo, 03 Dic 2006
N-10-11	Martes, 05 Dic 2006	Domingo, 03 Dic 2006
N-10-12	Miércoles, 06 Dic 2006	Sábado, 09 Dic 2006
N-10-13	Miércoles, 06 Dic 2006	Sábado, 09 Dic 2006
N-10-14	Miércoles, 06 Dic 2006	Sábado, 09 Dic 2006
N-10-15	Martes, 05 Dic 2006	Domingo, 03 Dic 2006
N-10-16	Jueves, 23 Nov 2006	Domingo, 26 Nov 2006
N-10-17	Miércoles, 22 Nov 2006	Sábado, 25 Nov 2006
N-10-18	Miércoles, 29 Nov 2006	Domingo, 03 Dic 2006
N-10-19	Jueves, 09 Nov 2006	Domingo, 12 Nov 2006

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 6.4-2: Fechas de Ejecución Conteos Vehiculares

N° PC	TEMPORADA NORMAL		TEMPORADA VERANO
	FECHA LABORAL	FECHA FIN DE SEMANA	FECHA LABORAL
C-06-01	Miércoles, 06 de Junio de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-06-02	Miércoles, 06 de Junio de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-07-01	Martes, 15 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-07-02	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-07-03	Miércoles, 23 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-07-04	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-07-05	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-07-06	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-07-07	Miércoles, 09 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-07-08	Miércoles, 09 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-07-09	Miércoles, 09 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-07-10	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-07-11	Miércoles, 09 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-07-12	Miércoles, 09 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-07-13	Miércoles, 09 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Miércoles, 10 de Enero de 2007
C-07-14	Miércoles, 23 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-08-01	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-02	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-08-03	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-08-04	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-05	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-06	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-07	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-08	Jueves, 17 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-09	Jueves, 31 de Mayo de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-10	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-11	Martes, 15 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-12	Martes, 15 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-13	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-14	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-08-15	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-16	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-17	Jueves, 17 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-18	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-19	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-20	Martes, 29 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-21	Martes, 29 de Mayo de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-22	Miércoles, 30 de Mayo de 2007	Domingo, 03 de Junio de 2007	Martes, 16 de Enero de 2007
C-08-23	Martes, 05 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-24	Martes, 05 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-25	Jueves, 31 de Mayo de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-26	Jueves, 31 de Mayo de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-27	Martes, 05 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-08-28	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-08-30	Martes, 15 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-29	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-31	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	Viernes, 12 de Enero de 2007
C-08-32	Miércoles, 23 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-08-33	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-34	Martes, 29 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	Lunes, 15 de Enero de 2007
C-08-35	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	Jueves, 11 de Enero de 2007
C-09-01	Jueves, 31 de Mayo de 2007	Domingo, 03 de Junio de 2007	Martes, 16 de Enero de 2007
C-09-02	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-03	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007

N° PC	TEMPORADA NORMAL		TEMPORADA VERANO
	FECHA LABORAL	FECHA FIN DE SEMANA	FECHA LABORAL
C-09-04	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-05	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-06	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-07	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-08	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-09	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Domingo, 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-10	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Domingo, 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-11	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Domingo, 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-12	Jueves 16 de Nov de 1006	Domingo 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-13	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Martes, 16 de Enero de 2007
C-09-14	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-15	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Domingo, 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-16	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Domingo, 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-17	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Domingo, 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-18	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Martes, 16 de Enero de 2007
C-09-19	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Martes, 16 de Enero de 2007
C-09-20	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-21	Martes, 21 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-22	Martes, 21 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	
C-09-23	Martes, 21 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-24	Jueves 16 de Nov de 1006	Domingo 19 de Nov de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-09-25	Jueves 16 de Nov de 1006	Domingo 19 de Nov de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-09-26	Jueves, 21 de Nov de 1996	Domingo, 26 de Nov de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-09-27	Jueves, 21 de Nov de 1996	Sábado, 25 de Nov de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-09-28	Jueves, 21 de Nov de 1996	Sábado, 25 de Nov de 2006	
C-09-29	Jueves, 21 de Nov de 1996	Sábado, 25 de Nov de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-09-30	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Domingo, 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-31	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-32	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	
C-09-33	Martes, 14 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	Miércoles, 17 de Enero de 2007
C-09-34	Jueves, 16 de Nov de 2006	Domingo 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-35	Miércoles, 15 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Martes, 16 de Enero de 2007
C-09-36	Jueves, 16 de Nov de 2006	Domingo 19 de Nov de 2006	Jueves, 18 de Enero de 2007
C-09-37	miércoles, 15 de nov de 2006	Domingo 19 de Nov de 2006	
C-09-38	Jueves, 16 de Nov de 2006	Sábado, 18 de Nov de 2006	
C-09-39	miércoles, 22 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	
C-10-01	Martes, 21 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-10-02	Martes, 21 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-10-03	Miércoles, 29 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-10-04	Martes, 28 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-10-05	Martes, 28 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-10-06	Miércoles, 29 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-07	Miércoles, 29 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-08	Miércoles, 29 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-09	Miércoles, 29 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-10	Miércoles, 29 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Martes, 23 de Enero de 2007
C-10-11	Jueves, 30 de Nov de 2006	Domingo, 03 de Dic de 2006	Martes, 23 de Enero de 2007
C-10-12	Jueves, 30 de Nov de 2006	Domingo, 03 de Dic de 2006	Martes, 23 de Enero de 2007
C-10-13	Jueves, 30 de Nov de 2006	Domingo, 03 de Dic de 2006	Martes, 23 de Enero de 2007
C-10-14	Jueves, 30 de Nov de 2006	Domingo, 03 de Dic de 2006	Miércoles, 24 de Enero de 2007
C-10-15	Jueves, 30 de Nov de 2006	Domingo, 03 de Dic de 2006	Miércoles, 24 de Enero de 2007
C-10-16	Jueves, 30 de Nov de 2006	Domingo, 03 de Dic de 2006	Miércoles, 24 de Enero de 2007
C-10-17	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Viernes, 26 de Enero de 2007
C-10-18	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Viernes, 26 de Enero de 2007
C-10-19	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Viernes, 26 de Enero de 2007
C-10-20	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Viernes, 26 de Enero de 2007
C-10-21	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Jueves, 25 de Enero de 2007

N° PC	TEMPORADA NORMAL		TEMPORADA VERANO
	FECHA LABORAL	FECHA FIN DE SEMANA	FECHA LABORAL
C-10-22	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	
C-10-23	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Jueves, 25 de Enero de 2007
C-10-24	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Jueves, 25 de Enero de 2007
C-10-25	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Jueves, 25 de Enero de 2007
C-10-26	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-27	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-28	Martes, 21 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	
C-10-29	Martes, 21 de Nov de 2006	Sábado, 25 de Nov de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-10-30	Jueves, 23 de Nov de 2006	Domingo, 26 de Nov de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-31	Martes, 28 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Viernes, 19 de Enero de 2007
C-10-32	Jueves, 30 de Nov de 2006	Domingo, 03 de Dic de 2006	Miércoles, 24 de Enero de 2007
C-10-33	Jueves, 30 de Nov de 2006	Domingo, 03 de Dic de 2006	Martes, 23 de Enero de 2007
C-10-34	Miércoles, 06 de Dic de 2006	Sábado, 09 de Dic de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-35	Miércoles, 29 de Nov de 2006	Sábado, 02 de Dic de 2006	Lunes, 22 de Enero de 2007
C-10-36	Jueves, 23 de nov de 2006	Domingo, 26 de nov de 2006	
C-10-37	Viernes, 15 de dic de 2006	Sábado, 16 de dic de 2006	
C-10-38	Miércoles, 29 de nov de 2006	Domingo, 03 de dic de 2006	
C-10-39	Miércoles, 08 de nov de 2006	Sábado, 11 de nov de 2006	
C-10-40	Jueves, 09 de nov de 2006	Sábado, 11 de nov de 2006	
A-06-01	Jueves, 07 de Junio de 2007		
A-06-02	Jueves, 07 de Junio de 2007		
A-06-03	Jueves, 07 de Junio de 2007		
A-06-04	Jueves, 07 de Junio de 2007		
A-06-05	Jueves, 07 de Junio de 2007		
A-06-06	Jueves, 07 de Junio de 2007		
A-06-07	Jueves, 17 de Mayo de 2007		
A-06-08	Jueves, 17 de Mayo de 2007		
A-06-09	Jueves, 10 de Mayo de 2007		
A-06-10	Miércoles, 06 de Junio de 2007		
A-06-11	Martes, 12 de Junio de 2007		
A-06-12	Jueves, 17 de Mayo de 2007		
A-07-01	Martes, 15 de Mayo de 2007		
A-07-02	Miércoles, 06 de Junio de 2007		
A-07-03	Miércoles, 06 de Junio de 2007		
A-07-04	Miércoles, 06 de Junio de 2007		
A-07-05	Miércoles, 09 de Mayo de 2007		
A-07-06	Miércoles, 23 de Mayo de 2007		
A-07-07	Miércoles, 06 de Junio de 2007		
A-07-08	Miércoles, 06 de Junio de 2007		
A-07-09	Miércoles, 06 de Junio de 2007		
A-08-01	Jueves, 10 de Mayo de 2007		
A-08-02	Jueves, 17 de Mayo de 2007		
A-08-03	Jueves, 17 de Mayo de 2007		
A-08-04	Miércoles, 16 de Mayo de 2007		
A-08-05	Martes, 05 de Junio de 2007		
A-08-06	Jueves, 31 de Mayo de 2007		
A-08-07	Martes, 29 de Mayo de 2007		
A-08-08	Miércoles, 23 de Mayo de 2007		
A-09-01	Jueves, 31 de Mayo de 2007		
N-08-01	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	
N-08-02	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	
N-08-03	Jueves, 10 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	
N-08-04	Jueves, 17 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	
N-08-05	Martes, 15 de Mayo de 2007	Domingo, 13 de Mayo de 2007	
N-08-06	Martes, 15 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	
N-08-07	Martes, 05 de Junio de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	
N-08-08	Miércoles, 23 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	

N° PC	TEMPORADA NORMAL		TEMPORADA VERANO
	FECHA LABORAL	FECHA FIN DE SEMANA	FECHA LABORAL
N-08-09	Miércoles, 16 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	
N-08-10	Jueves, 24 de Mayo de 2007	Sábado, 26 de Mayo de 2007	
N-08-11	Martes, 05 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-08-12	Martes, 05 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-08-13	Martes, 05 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-08-14	Jueves, 17 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	
N-08-15	Martes, 05 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-08-16	Miércoles, 30 de Mayo de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-08-17	Jueves, 31 de Mayo de 2007	Domingo, 03 de Junio de 2007	
N-08-18	Miércoles, 23 de Mayo de 2007	Domingo, 27 de Mayo de 2007	
N-08-19	Miércoles, 30 de Mayo de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-08-20	Martes, 05 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-08-21	Jueves, 17 de Mayo de 2007	Sábado, 12 de Mayo de 2007	
N-08-22	Jueves, 07 de Junio de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-09-10	Miércoles, 30 de Mayo de 2007	Sábado, 02 de Junio de 2007	
N-09-11	Jueves, 31 de Mayo de 2007	Domingo, 03 de Junio de 2007	

Fuente: Elaboración Propia

## 6.5 Resultados Obtenidos, Conteos de Flujo

Los resultados obtenidos en el procesamiento de la información levantada en los puntos de medición se indican en los siguientes cuadros. Se presentan para cada punto de control los flujos totales medidos en cada uno de los días, laboral y fin de semana.



Cuadro Nº 6.5-1: Resultados de Conteos Vehiculares VI, VII y VIII Región – Temporada Normal  
(# veh/12 horas)

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FIN DE SEMANA										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
C-06-01	NS	139	2	64	18	54	72	2	9	7	5	372	232	5	84	35	22	15	5	3	4	30	435
	SN	141	0	76	25	56	82	6	5	7	12	410	247	6	96	41	24	22	4	0	11	26	477
	<b>Total</b>	<b>280</b>	<b>2</b>	<b>140</b>	<b>43</b>	<b>110</b>	<b>154</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>782</b>	<b>479</b>	<b>11</b>	<b>180</b>	<b>76</b>	<b>46</b>	<b>37</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>56</b>	<b>912</b>
C-06-02	OP	169	54	165	23	65	26	2	17	1	1	523	391	56	166	68	16	4	10	4	8	27	750
	PO	198	54	159	29	66	22	6	16	4	3	557	511	57	197	82	21	3	13	2	8	27	921
	<b>Total</b>	<b>367</b>	<b>108</b>	<b>324</b>	<b>52</b>	<b>131</b>	<b>48</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>1080</b>	<b>902</b>	<b>113</b>	<b>363</b>	<b>150</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>54</b>	<b>1671</b>
C-07-01	OP	462	13	357	64	160	84	14	182	11	54	1401	742	6	339	50	45	8	10	158	4	43	1405
	PO	469	14	360	91	161	63	18	176	6	37	1395	769	24	372	50	49	8	20	171	7	40	1510
	<b>Total</b>	<b>931</b>	<b>27</b>	<b>717</b>	<b>155</b>	<b>321</b>	<b>147</b>	<b>32</b>	<b>358</b>	<b>17</b>	<b>91</b>	<b>2796</b>	<b>1511</b>	<b>30</b>	<b>711</b>	<b>100</b>	<b>94</b>	<b>16</b>	<b>30</b>	<b>329</b>	<b>11</b>	<b>83</b>	<b>2915</b>
C-07-02	NS	131	21	167	31	27	129	2	30	17	28	583	217	8	170	43	45	15	0	18	9	10	535
	SN	128	17	165	28	31	117	3	27	12	15	543	229	11	146	34	32	19	0	16	11	3	501
	<b>Total</b>	<b>259</b>	<b>38</b>	<b>332</b>	<b>59</b>	<b>58</b>	<b>246</b>	<b>5</b>	<b>57</b>	<b>29</b>	<b>43</b>	<b>1126</b>	<b>446</b>	<b>19</b>	<b>316</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>1036</b>
C-07-03	OP	150	15	174	67	97	227	42	1	2	3	778	214	7	144	16	48	115	24	19	2	2	591
	PO	167	12	173	56	84	236	45	3	1	1	778	242	14	168	24	52	100	35	18	1	2	656
	<b>Total</b>	<b>317</b>	<b>27</b>	<b>347</b>	<b>123</b>	<b>181</b>	<b>463</b>	<b>87</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1556</b>	<b>456</b>	<b>21</b>	<b>312</b>	<b>40</b>	<b>100</b>	<b>215</b>	<b>59</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1247</b>
C-07-04	OP	207	11	243	75	175	253	13	64	8	5	1054	241	10	189	19	35	10	35	48	6	1	594
	PO	208	15	277	63	167	241	20	68	10	5	1074	311	12	192	21	24	11	33	40	8	1	653
	<b>Total</b>	<b>415</b>	<b>26</b>	<b>520</b>	<b>138</b>	<b>342</b>	<b>494</b>	<b>33</b>	<b>132</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>2128</b>	<b>552</b>	<b>22</b>	<b>381</b>	<b>40</b>	<b>59</b>	<b>21</b>	<b>68</b>	<b>88</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>1247</b>
C-07-05	NS	49	1	83	21	31	38	2	13	4	2	244	72	1	100	7	11	3	4	18	5	3	224
	SN	54	1	78	17	35	48	2	13	6	0	254	69	0	91	3	12	3	3	16	2	2	201
	<b>Total</b>	<b>103</b>	<b>2</b>	<b>161</b>	<b>38</b>	<b>66</b>	<b>86</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>498</b>	<b>141</b>	<b>1</b>	<b>191</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>34</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>425</b>
C-07-06	NS	53	1	93	25	27	67	8	19	4	7	304	108	0	70	23	21	3	1	18	2	1	247
	SN	50	0	89	26	31	117	6	19	6	6	350	104	0	79	17	14	6	2	15	1	2	240
	<b>Total</b>	<b>103</b>	<b>1</b>	<b>182</b>	<b>51</b>	<b>58</b>	<b>184</b>	<b>14</b>	<b>38</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>654</b>	<b>212</b>	<b>0</b>	<b>149</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>487</b>
C-07-07	NS	63	0	81	14	39	56	4	19	3	1	280	65	9	86	17	31	48	6	21	6	11	300
	SN	57	0	68	18	38	76	0	18	4	1	280	41	4	73	0	26	49	4	11	4	2	214
	<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>149</b>	<b>32</b>	<b>77</b>	<b>132</b>	<b>4</b>	<b>37</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>560</b>	<b>106</b>	<b>13</b>	<b>159</b>	<b>17</b>	<b>57</b>	<b>97</b>	<b>10</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>514</b>
C-07-08	NS	83	43	146	22	19	10	6	9	8	13	359	115	2	139	13	11	11	4	1	5	7	308
	SN	82	32	113	18	19	13	4	5	3	13	302	119	3	158	8	13	23	2	5	5	14	350
	<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>75</b>	<b>259</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>26</b>	<b>661</b>	<b>234</b>	<b>5</b>	<b>297</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>34</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>658</b>
C-07-09	OP	150	0	193	45	59	67	4	36	5	9	568	164	1	184	22	38	46	11	42	8	25	541
	PO	160	3	217	37	62	71	5	43	7	18	623	187	2	179	15	32	84	7	43	3	1	553
	<b>Total</b>	<b>310</b>	<b>3</b>	<b>410</b>	<b>82</b>	<b>121</b>	<b>138</b>	<b>9</b>	<b>79</b>	<b>12</b>	<b>27</b>	<b>1191</b>	<b>351</b>	<b>3</b>	<b>363</b>	<b>37</b>	<b>70</b>	<b>130</b>	<b>18</b>	<b>85</b>	<b>11</b>	<b>26</b>	<b>1094</b>
C-07-10	NS	109	12	123	35	48	59	8	7	4	16	421	117	0	162	27	38	57	11	11	3	10	436
	SN	105	17	140	39	60	80	9	12	6	19	487	121	0	159	15	36	77	8	15	9	13	453
	<b>Total</b>	<b>214</b>	<b>29</b>	<b>263</b>	<b>74</b>	<b>108</b>	<b>139</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>10</b>	<b>35</b>	<b>908</b>	<b>238</b>	<b>0</b>	<b>321</b>	<b>42</b>	<b>74</b>	<b>134</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>889</b>
C-07-11	OP	125	13	146	41	87	77	16	12	6	1	524	127	1	115	21	54	47	18	8	3	3	397
	PO	136	12	147	57	91	79	24	9	4	2	561	141	0	116	22	56	46	20	10	5	2	418

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FIN DE SEMANA										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	<b>Total</b>	<b>261</b>	<b>25</b>	<b>293</b>	<b>98</b>	<b>178</b>	<b>156</b>	<b>40</b>	<b>21</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1085</b>	<b>268</b>	<b>1</b>	<b>231</b>	<b>43</b>	<b>110</b>	<b>93</b>	<b>38</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>815</b>
C-07-12	NS	109	4	119	33	59	55	17	3	0	0	399	152	0	107	33	31	32	18	1	0	2	376
	SN	117	4	126	25	53	54	26	4	3	0	412	128	0	124	37	40	27	25	1	5	1	388
	<b>Total</b>	<b>226</b>	<b>8</b>	<b>245</b>	<b>58</b>	<b>112</b>	<b>109</b>	<b>43</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>811</b>	<b>280</b>	<b>0</b>	<b>231</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>59</b>	<b>43</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>764</b>
C-07-13	NS	38	0	130	24	52	40	10	2	0	20	316	40	0	30	1	3	2	0	0	0	11	87
	SN	26	0	110	10	36	18	6	0	4	6	216	41	0	51	1	4	1	0	0	0	8	106
	<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>240</b>	<b>34</b>	<b>88</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>532</b>	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>81</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>193</b>
C-07-14	OP	519	0	525	91	80	346	59	31	8	61	1720	686	28	395	74	126	149	53	29	4	31	1575
	PO	531	3	625	94	115	377	60	23	7	42	1877	646	30	446	81	134	158	52	34	2	27	1610
	<b>Total</b>	<b>1050</b>	<b>3</b>	<b>1150</b>	<b>185</b>	<b>195</b>	<b>723</b>	<b>119</b>	<b>54</b>	<b>15</b>	<b>103</b>	<b>3597</b>	<b>1332</b>	<b>58</b>	<b>841</b>	<b>155</b>	<b>260</b>	<b>307</b>	<b>105</b>	<b>63</b>	<b>6</b>	<b>58</b>	<b>3185</b>
C-08-01	NS	21	1	44	7	5	3	0	3	3	5	92	17	0	21	3	1	2	2	0	0	4	50
	SN	23	2	51	9	7	4	2	3	0	3	104	15	0	22	2	5	4	2	3	1	4	58
	<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>3</b>	<b>95</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>196</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>108</b>
C-08-02	NS	5	0	9	1	6	1	0	0	4	9	35	9	0	25	1	2	0	0	0	5	7	49
	SN	6	0	12	3	4	6	0	0	1	4	36	14	1	23	2	1	0	0	0	2	6	49
	<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>71</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>98</b>
C-08-03	OP	11	0	9	4	2	2	0	5	1	2	36	14	0	23	1	3	0	0	0	2	11	54
	PO	6	0	19	6	1	4	0	1	10	4	51	15	0	23	6	0	3	0	0	2	10	59
	<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>87</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>113</b>
C-08-04	OP	9	0	18	6	5	0	4	1	5	66	114	16	0	25	1	4	1	1	2	15	40	105
	PO	17	0	23	8	6	1	3	0	12	63	133	13	0	26	4	5	0	0	5	13	26	92
	<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>129</b>	<b>247</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>28</b>	<b>66</b>	<b>197</b>
C-08-05	NS	31	0	48	8	24	23	9	6	5	72	226	84	0	78	20	18	35	8	7	9	50	309
	SN	43	2	39	12	25	17	6	8	7	31	190	63	0	65	9	19	22	8	7	7	48	248
	<b>Total</b>	<b>74</b>	<b>2</b>	<b>87</b>	<b>20</b>	<b>49</b>	<b>40</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>103</b>	<b>416</b>	<b>147</b>	<b>0</b>	<b>143</b>	<b>29</b>	<b>37</b>	<b>57</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>98</b>	<b>557</b>
C-08-06	NS	21	0	58	28	21	20	2	13	6	16	185	21	0	57	41	24	18	0	14	8	21	204
	SN	17	0	53	33	17	24	1	13	13	11	182	24	0	53	41	24	18	1	10	7	23	201
	<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>111</b>	<b>61</b>	<b>38</b>	<b>44</b>	<b>3</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>27</b>	<b>367</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	<b>82</b>	<b>48</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>405</b>
C-08-07	NS	38	0	83	29	9	5	0	1	4	43	212	35	0	70	19	8	2	0	0	7	32	173
	SN	39	0	79	29	6	8	0	3	6	45	215	34	0	57	25	6	4	0	2	3	33	164
	<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>58</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>88</b>	<b>427</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>127</b>	<b>44</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>65</b>	<b>337</b>
C-08-08	OP	34	9	50	8	22	7	8	13	3	3	157	61	0	33	20	29	10	3	13	0	12	181
	PO	40	9	45	3	23	3	10	12	1	2	148	50	0	51	29	26	12	3	19	3	13	206
	<b>Total</b>	<b>74</b>	<b>18</b>	<b>95</b>	<b>11</b>	<b>45</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>305</b>	<b>111</b>	<b>0</b>	<b>84</b>	<b>49</b>	<b>55</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>32</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>387</b>
C-08-09	NS	282	0	223	88	103	237	37	67	5	0	1042	241	7	242	48	67	152	35	61	3	15	871
	SN	268	7	249	79	95	294	37	75	2	1	1107	217	8	223	63	58	225	31	71	2	0	898
	<b>Total</b>	<b>550</b>	<b>7</b>	<b>472</b>	<b>167</b>	<b>198</b>	<b>531</b>	<b>74</b>	<b>142</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>2149</b>	<b>458</b>	<b>15</b>	<b>465</b>	<b>111</b>	<b>125</b>	<b>377</b>	<b>66</b>	<b>132</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>1769</b>
C-08-10	OP	12	0	35	5	38	22	0	4	3	0	119	3	0	12	6	2	3	0	0	2	0	28
	PO	0	0	27	8	23	28	0	3	2	1	92	5	0	11	1	5	1	0	0	1	0	24
	<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>13</b>	<b>61</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>211</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>52</b>
C-08-11	NS	8	1	28	20	8	2	0	0	3	1	71	26	0	32	30	5	0	0	0	2	3	98

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FIN DE SEMANA										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	SN	7	1	26	16	11	1	0	0	3	2	67	22	0	31	34	3	0	0	0	3	3	96
	<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>54</b>	<b>36</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>138</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>64</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>194</b>
C-08-12	NS	16	0	0	0	4	1	0	0	0	0	21	2	0	13	2	6	3	0	0	0	1	27
	SN	17	0	0	0	4	0	0	0	0	2	23	4	2	11	2	7	5	0	0	1	0	32
	<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>44</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>59</b>
C-08-13	NS	31	0	44	7	5	7	1	4	4	5	108	55	0	49	6	7	0	0	0	1	7	125
	SN	36	1	36	6	5	11	0	0	3	8	106	67	0	45	6	5	0	0	0	0	6	129
	<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>1</b>	<b>80</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>214</b>	<b>122</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>254</b>
C-08-14	OP	5	1	23	3	1	0	0	0	2	0	35	3	0	7	2	1	0	0	0	1	0	14
	PO	4	0	21	2	0	0	0	0	4	0	31	8	0	7	0	1	0	0	0	1	3	20
	<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>44</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>34</b>
C-08-15	OP	10	0	41	9	7	17	0	4	3	0	91	27	1	75	8	12	21	0	4	1	0	149
	PO	9	0	42	6	13	23	2	4	2	0	101	21	1	66	5	16	16	2	4	1	0	132
	<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>83</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>40</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>192</b>	<b>48</b>	<b>2</b>	<b>141</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>37</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>281</b>
C-08-16	OP	8	0	8	2	3	0	0	0	2	0	23	12	0	26	6	1	0	0	0	2	0	47
	PO	6	0	11	5	3	1	0	1	1	0	28	11	0	17	5	2	1	0	1	2	3	42
	<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>89</b>
C-08-17	OP	34	0	51	9	25	40	0	1	1	6	167	55	0	62	32	12	39	0	2	2	15	219
	PO	27	1	54	8	19	24	0	0	0	2	135	60	0	68	15	14	52	0	1	3	17	230
	<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>1</b>	<b>105</b>	<b>17</b>	<b>44</b>	<b>64</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>302</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>130</b>	<b>47</b>	<b>26</b>	<b>91</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>32</b>	<b>449</b>
C-08-18	OP	0	0	17	3	0	0	0	0	1	0	21	5	0	17	2	5	3	0	0	1	0	33
	PO	1	1	18	3	4	2	0	1	2	0	32	7	0	18	3	8	2	0	1	1	0	40
	<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>73</b>
C-08-19	OP	17	0	24	8	13	11	5	1	0	1	80	10	4	21	4	10	8	1	3	0	4	65
	PO	21	0	31	7	11	10	6	2	1	1	90	17	1	39	7	8	11	2	2	1	4	92
	<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>15</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>170</b>	<b>27</b>	<b>5</b>	<b>60</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>157</b>
C-08-20	NS	18	0	30	4	6	1	1	2	2	6	70	13	0	27	2	3	0	0	0	0	6	51
	SN	11	0	28	6	6	1	0	1	2	9	64	16	0	26	2	5	1	0	0	0	5	55
	<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>134</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>106</b>
C-08-21	OP	10	0	30	7	2	3	0	1	1	0	54	14	0	38	8	3	0	0	1	0	0	64
	PO	14	1	26	6	2	2	0	0	2	0	53	21	0	33	0	7	2	0	1	0	0	64
	<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>56</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>107</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>128</b>
C-08-22	OP	4	0	14	3	6	10	0	2	3	4	46	8	0	13	1	1	0	0	0	1	5	29
	PO	6	0	11	2	2	7	0	1	2	2	33	6	0	13	0	0	0	0	0	1	7	27
	<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>79</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>56</b>
C-08-23	NS	7	0	21	5	16	52	1	0	2	0	104	6	0	21	5	14	6	1	0	2	0	55
	SN	6	0	30	24	17	98	2	1	3	0	181	5	0	29	27	13	16	2	2	3	0	97
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>150</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>285</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>152</b>
C-08-24	NS	14	0	16	7	13	51	1	1	1	3	107	13	0	16	8	12	5	1	2	1	3	61
	SN	7	0	8	7	10	30	2	0	0	0	64	6	0	8	7	9	3	3	0	0	0	36
	<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>81</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>171</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>97</b>

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FIN DE SEMANA										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
C-08-25	OP	2	0	4	2	1	8	0	0	0	1	18	2	0	7	4	3	4	0	0	1	2	23
	PO	0	0	5	0	0	9	0	0	0	1	15	2	0	8	3	2	1	0	0	1	2	19
	<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>42</b>
C-08-26	OP	12	0	18	7	10	57	0	16	3	0	123	12	0	22	9	5	14	13	13	3	0	91
	PO	6	0	18	2	10	62	0	17	2	0	117	19	0	20	4	8	5	12	14	4	3	89
	<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>119</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>240</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>180</b>
C-08-27	NS	23	0	72	6	25	2	0	3	3	0	134	18	0	60	5	20	2	0	2	3	0	110
	SN	17	0	63	4	17	4	0	3	1	0	109	14	0	53	4	15	3	0	2	1	0	92
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>135</b>	<b>10</b>	<b>42</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>243</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>113</b>	<b>9</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>202</b>
C-08-28	OP	52	19	106	14	22	7	4	2	8	40	274	115	34	104	4	9	2	0	2	8	53	331
	PO	50	19	133	14	33	9	1	3	11	52	325	108	32	113	7	8	3	0	0	7	66	344
	<b>Total</b>	<b>102</b>	<b>38</b>	<b>239</b>	<b>28</b>	<b>55</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>19</b>	<b>92</b>	<b>599</b>	<b>223</b>	<b>66</b>	<b>217</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>119</b>	<b>675</b>
C-08-29	NS	122	0	176	36	48	111	7	45	4	1	550	190	7	163	78	92	113	32	9	3	1	688
	SN	119	0	202	56	68	115	7	42	4	4	617	269	7	177	70	66	120	32	15	3	2	761
	<b>Total</b>	<b>241</b>	<b>0</b>	<b>378</b>	<b>92</b>	<b>116</b>	<b>226</b>	<b>14</b>	<b>87</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>1167</b>	<b>459</b>	<b>14</b>	<b>340</b>	<b>148</b>	<b>158</b>	<b>233</b>	<b>64</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1449</b>
C-08-30	OP	106	0	83	19	76	10	32	1	1	0	328	226	0	94	22	13	7	25	10	0	0	397
	PO	104	0	101	21	124	54	35	1	1	0	441	197	1	88	28	22	7	20	6	1	1	371
	<b>Total</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>184</b>	<b>40</b>	<b>200</b>	<b>64</b>	<b>67</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>769</b>	<b>423</b>	<b>1</b>	<b>182</b>	<b>50</b>	<b>35</b>	<b>14</b>	<b>45</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>768</b>
C-08-31	OP	450	2	367	55	131	817	114	7	1	2	1946	653	0	268	33	42	122	94	15	0	0	1227
	PO	441	6	378	51	167	756	105	10	1	1	1916	579	4	222	28	22	140	93	6	0	0	1094
	<b>Total</b>	<b>891</b>	<b>8</b>	<b>745</b>	<b>106</b>	<b>298</b>	<b>1573</b>	<b>219</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3862</b>	<b>1232</b>	<b>4</b>	<b>490</b>	<b>61</b>	<b>64</b>	<b>262</b>	<b>187</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2321</b>
C-08-32	NS	223	0	163	39	31	115	12	19	14	11	627	191	0	98	25	26	16	3	12	1	10	382
	SN	295	2	215	55	50	101	14	22	16	13	783	165	0	81	23	23	7	2	6	3	13	323
	<b>Total</b>	<b>518</b>	<b>2</b>	<b>378</b>	<b>94</b>	<b>81</b>	<b>216</b>	<b>26</b>	<b>41</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>1410</b>	<b>356</b>	<b>0</b>	<b>179</b>	<b>48</b>	<b>49</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b>705</b>
C-08-33	NS	200	1	97	23	27	102	2	46	1	2	501	185	0	133	24	19	100	26	29	1	1	518
	SN	154	0	108	17	33	86	0	60	2	0	460	215	0	135	17	23	101	16	36	0	3	546
	<b>Total</b>	<b>354</b>	<b>1</b>	<b>205</b>	<b>40</b>	<b>60</b>	<b>188</b>	<b>2</b>	<b>106</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>961</b>	<b>400</b>	<b>0</b>	<b>268</b>	<b>41</b>	<b>42</b>	<b>201</b>	<b>42</b>	<b>65</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1064</b>
C-08-34	NS	212	0	251	40	62	64	47	3	3	40	722	251	0	201	30	33	13	26	0	7	26	587
	SN	242	0	262	37	75	86	44	2	5	33	786	269	0	239	41	35	14	30	0	6	15	649
	<b>Total</b>	<b>454</b>	<b>0</b>	<b>513</b>	<b>77</b>	<b>137</b>	<b>150</b>	<b>91</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>73</b>	<b>1508</b>	<b>520</b>	<b>0</b>	<b>440</b>	<b>71</b>	<b>68</b>	<b>27</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>41</b>	<b>1236</b>
C-08-35	NS	7	0	13	3	2	8	2	1	5	0	41	6	0	13	4	3	2	0	0	6	1	35
	SN	7	0	9	2	2	8	0	1	4	2	35	5	0	10	2	2	2	0	0	6	1	28
	<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>76</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>63</b>
C-09-01	NS	5	0	2	0	0	0	0	0	0	1	8	2	0	4	0	0	0	0	0	1	6	13
	SN	5	0	1	0	1	0	0	0	0	6	13	0	0	4	0	0	0	0	0	1	9	14
	<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>27</b>

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro Nº 6.5-2: Resultados de Conteos Vehiculares EOD VIII y IX Región – Temporada Normal  
(# veh/12 horas)

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FIN DE SEMANA										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
N-08-01	NS	955	49	757	238	303	991	190	237	5	23	3748	1142	22	495	84	77	293	113	89	2	23	2340
	SN	887	32	717	230	297	884	188	242	6	35	3518	1252	11	462	95	72	305	165	116	6	15	2499
	<b>Total</b>	<b>1842</b>	<b>81</b>	<b>1474</b>	<b>468</b>	<b>600</b>	<b>1875</b>	<b>378</b>	<b>479</b>	<b>11</b>	<b>58</b>	<b>7266</b>	<b>2394</b>	<b>33</b>	<b>957</b>	<b>179</b>	<b>149</b>	<b>598</b>	<b>278</b>	<b>205</b>	<b>8</b>	<b>38</b>	<b>4839</b>
N-08-02	NS	114	0	85	52	39	68	7	5	7	7	384	48	0	51	15	17	48	8	2	1	0	190
	SN	111	0	89	49	34	77	10	6	6	4	386	60	0	49	11	19	60	20	3	4	1	227
	<b>Total</b>	<b>225</b>	<b>0</b>	<b>174</b>	<b>101</b>	<b>73</b>	<b>145</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>770</b>	<b>108</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>26</b>	<b>36</b>	<b>108</b>	<b>28</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>417</b>
N-08-03	NS	269	12	277	68	71	114	22	61	3	5	902	256	3	206	60	38	154	24	29	11	19	800
	OS	89	24	122	57	33	71	2	2	8	21	429	111	0	88	37	13	46	0	3	3	8	309
	SN	251	11	246	72	90	164	27	60	4	5	930	272	0	209	61	35	144	15	26	3	14	779
	SO	83	27	97	45	34	96	3	7	5	6	403	127	3	65	43	12	34	0	4	2	7	297
	NO	18	1	14	14	6	18	1	1	1	11	85	49	0	31	13	4	7	1	1	3	12	121
	ON	21	0	22	13	4	28	0	1	3	28	120	52	0	62	14	11	17	3	3	2	7	171
N-08-04	NS	336	0	380	54	112	109	70	43	2	1	1107	445	0	423	44	90	87	68	35	2	8	1202
	SN	384	0	423	50	76	88	61	38	2	2	1124	362	0	406	56	81	73	58	34	3	4	1077
	SP	0	0	3	1	3	2	0	0	0	0	9	2	0	2	0	5	1	0	0	1	0	11
	PS	0	0	5	1	7	0	0	0	0	1	14	3	0	8	0	4	0	0	0	1	1	17
	NP	16	0	19	4	60	15	0	0	0	5	119	17	0	13	3	38	14	0	0	0	1	86
	PN	15	0	27	7	48	18	0	0	0	3	118	7	0	18	9	39	10	0	0	0	1	84
N-08-05	OP	329	0	221	54	125	149	30	36	2	31	977	562	0	172	19	23	4	22	21	4	31	858
	PO	343	0	207	65	153	161	38	34	5	24	1030	530	0	218	27	29	5	17	22	3	28	879
	<b>Total</b>	<b>672</b>	<b>0</b>	<b>428</b>	<b>119</b>	<b>278</b>	<b>310</b>	<b>68</b>	<b>70</b>	<b>7</b>	<b>55</b>	<b>2007</b>	<b>1092</b>	<b>0</b>	<b>390</b>	<b>46</b>	<b>52</b>	<b>9</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>7</b>	<b>59</b>	<b>1737</b>
N-08-06	OP	468	0	308	55	146	481	137	3	1	0	1599	781	2	285	82	32	122	137	9	1	0	1451
	PO	520	0	333	48	150	567	138	0	0	0	1756	785	3	242	83	47	123	146	8	2	0	1439
	<b>Total</b>	<b>988</b>	<b>0</b>	<b>641</b>	<b>103</b>	<b>296</b>	<b>1048</b>	<b>275</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3355</b>	<b>1566</b>	<b>5</b>	<b>527</b>	<b>165</b>	<b>79</b>	<b>245</b>	<b>283</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2890</b>
N-08-07	OP	559	0	450	64	172	758	149	32	0	26	2210	706	1	472	69	155	765	134	36	8	7	2353
	PO	622	0	507	70	197	750	136	27	0	24	2333	1090	1	627	78	169	681	162	44	9	11	2872
	<b>Total</b>	<b>1181</b>	<b>0</b>	<b>957</b>	<b>134</b>	<b>369</b>	<b>1508</b>	<b>285</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>4543</b>	<b>1796</b>	<b>2</b>	<b>1099</b>	<b>147</b>	<b>324</b>	<b>1446</b>	<b>296</b>	<b>80</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>5225</b>
N-08-08	NS	91	0	101	35	36	10	15	0	5	13	306	63	6	31	10	5	2	8	2	2	25	154
	SN	94	0	104	32	32	10	13	1	9	11	306	68	7	50	7	7	3	10	1	1	23	177
	<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>0</b>	<b>205</b>	<b>67</b>	<b>68</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>612</b>	<b>131</b>	<b>13</b>	<b>81</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>48</b>	<b>331</b>
N-08-09	OP	322	7	223	24	64	805	60	3	2	0	1510	356	9	172	23	21	91	43	6	0	0	721
	PO	318	4	222	23	60	733	59	5	3	0	1427	340	5	124	19	21	152	53	5	1	0	720
	NO	168	3	133	27	35	121	55	9	0	0	551	146	15	87	15	3	27	34	8	0	1	336
	ON	81	4	76	7	44	81	33	1	0	0	327	98	7	58	14	8	9	37	5	1	0	237
	NP	46	0	29	9	14	40	27	0	1	1	167	30	1	28	7	7	9	23	1	0	1	107
	PN	40	2	36	8	15	42	33	0	0	0	176	44	3	38	5	4	15	24	2	1	2	138
N-08-10	OP	39	0	52	23	19	149	30	5	3	0	320	44	0	40	16	30	120	27	5	2	1	285
	PO	42	0	62	22	23	108	33	7	0	0	297	49	0	40	12	34	84	32	4	1	1	257

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FIN DE SEMANA										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	NO	105	0	94	18	32	16	3	4	0	1	273	94	0	68	28	23	13	1	1	2	2	232
	ON	93	1	83	29	34	16	5	5	0	2	268	75	0	62	33	33	10	5	2	0	1	221
	NP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N-08-11	NS	1043	2	492	102	216	485	92	73	5	9	2519	585	1	224	52	94	348	76	78	0	17	1475
	SN	918	1	457	164	123	342	87	115	6	17	2230	582	1	190	61	69	331	83	61	1	8	1387
	<b>Total</b>	<b>1961</b>	<b>3</b>	<b>949</b>	<b>266</b>	<b>339</b>	<b>827</b>	<b>179</b>	<b>188</b>	<b>11</b>	<b>26</b>	<b>4749</b>	<b>1167</b>	<b>2</b>	<b>414</b>	<b>113</b>	<b>163</b>	<b>679</b>	<b>159</b>	<b>139</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>2862</b>
N-08-12	NS	305	16	511	114	152	288	19	125	0	1	1531	314	22	537	113	132	301	20	145	0	3	1587
	SN	227	11	400	152	112	283	81	66	0	1	1333	241	13	414	93	96	257	92	64	0	7	1277
	<b>Total</b>	<b>532</b>	<b>27</b>	<b>911</b>	<b>266</b>	<b>264</b>	<b>571</b>	<b>100</b>	<b>191</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2864</b>	<b>555</b>	<b>35</b>	<b>951</b>	<b>206</b>	<b>228</b>	<b>558</b>	<b>112</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>2864</b>
N-08-13	NS	355	16	593	117	170	334	20	126	0	1	1732	366	22	613	117	151	349	21	151	0	3	1793
	SN	272	11	461	158	126	327	87	66	0	1	1509	284	13	475	94	106	300	99	69	0	7	1447
	<b>Total</b>	<b>627</b>	<b>27</b>	<b>1054</b>	<b>275</b>	<b>296</b>	<b>661</b>	<b>107</b>	<b>192</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3241</b>	<b>650</b>	<b>35</b>	<b>1088</b>	<b>211</b>	<b>257</b>	<b>649</b>	<b>120</b>	<b>220</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>3240</b>
N-08-14	NS	171	0	196	20	60	107	21	1	3	0	579	231	0	157	18	16	113	16	3	7	0	561
	SN	139	0	140	20	31	58	16	2	0	1	407	150	0	98	21	10	67	19	3	3	8	379
	<b>Total</b>	<b>310</b>	<b>0</b>	<b>336</b>	<b>40</b>	<b>91</b>	<b>165</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>986</b>	<b>381</b>	<b>0</b>	<b>255</b>	<b>39</b>	<b>26</b>	<b>180</b>	<b>35</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>940</b>
N-08-15	NS	299	1	385	26	101	429	55	32	0	0	1328	153	1	196	0	69	190	27	25	0	1	662
	OS	6	0	2	0	0	0	0	0	0	0	8	9	1	0	0	0	1	0	0	0	0	11
	OP	2	0	0	0	0	1	0	0	0	3	6	9	0	3	0	2	0	0	0	0	2	16
	SN	297	15	373	20	82	477	56	30	0	0	1350	148	5	183	8	61	303	33	19	0	0	760
	SO	7	0	2	0	0	4	0	0	0	0	13	7	1	2	0	1	1	0	0	0	0	12
	SP	18	1	7	2	10	9	0	0	0	0	47	17	1	12	1	4	0	0	2	0	0	37
	PO	5	0	2	0	1	2	0	0	0	5	15	10	0	4	0	0	0	0	0	0	6	20
	PS	23	0	7	0	2	6	0	0	0	1	39	16	0	11	0	5	0	0	2	0	0	34
	NO	14	0	8	0	6	19	1	1	0	0	49	3	0	0	0	2	4	0	0	0	0	9
	ON	8	0	3	0	1	11	0	0	0	1	24	5	0	0	1	0	5	0	0	0	0	11
	NP	14	0	1	0	3	8	0	0	0	0	26	12	0	0	0	5	3	0	0	0	0	20
PN	13	0	5	1	4	4	0	0	0	0	27	10	0	5	0	4	5	0	0	0	0	24	
N-08-16	NS	548	0	536	173	171	576	129	3	5	5	2146	545	0	528	101	118	512	43	84	7	22	1960
	SN	505	0	472	172	169	584	133	1	5	6	2047	507	2	476	93	132	481	46	87	6	21	1851
	<b>Total</b>	<b>1053</b>	<b>0</b>	<b>1008</b>	<b>345</b>	<b>340</b>	<b>1160</b>	<b>262</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>4193</b>	<b>1052</b>	<b>2</b>	<b>1004</b>	<b>194</b>	<b>250</b>	<b>993</b>	<b>89</b>	<b>171</b>	<b>13</b>	<b>43</b>	<b>3811</b>
N-08-17	OP	1007	3	927	157	273	592	212	46	18	4	3239	1066	0	599	107	33	101	42	68	11	26	2053
	PO	920	4	901	176	266	580	218	41	15	7	3128	1089	0	552	108	41	71	47	65	11	21	2005
	<b>Total</b>	<b>1927</b>	<b>7</b>	<b>1828</b>	<b>333</b>	<b>539</b>	<b>1172</b>	<b>430</b>	<b>87</b>	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>6367</b>	<b>2155</b>	<b>0</b>	<b>1151</b>	<b>215</b>	<b>74</b>	<b>172</b>	<b>89</b>	<b>133</b>	<b>22</b>	<b>47</b>	<b>4058</b>
N-08-18	OP	362	0	384	59	71	152	71	55	4	0	1158	495	1	244	34	24	53	34	12	3	10	910
	PO	367	0	334	54	63	146	65	39	5	0	1073	470	0	242	28	29	35	28	13	4	21	870
	NO	6	0	28	3	3	5	0	1	2	0	48	18	0	19	4	1	1	2	0	1	11	57
	ON	17	0	43	5	4	5	0	0	3	0	77	20	0	21	4	7	0	0	1	1	12	66
	NP	7	0	11	0	0	1	0	0	0	0	19	4	0	7	0	1	2	0	0	0	0	14
PN	6	0	12	2	1	3	0	0	0	0	24	7	0	6	0	1	1	0	0	0	1	16	
N-08-19	NS	302	0	327	51	123	364	8	2	3	30	1210	448	0	280	60	108	315	13	3	3	50	1280
	OS	187	0	120	37	2	0	0	0	4	9	359	175	0	114	32	0	0	0	0	8	23	352

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FIN DE SEMANA										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	SN	343	0	304	41	122	363	10	3	2	20	1208	461	0	303	42	129	322	16	2	6	23	1304
	SO	157	0	138	38	5	0	0	1	5	11	355	170	0	113	28	4	0	0	2	5	34	356
	NO	46	0	43	7	3	1	54	0	0	19	173	84	0	56	7	6	1	55	0	1	35	245
	ON	48	0	40	10	6	2	55	0	0	4	165	75	0	42	8	4	0	58	0	0	17	204
N-08-20	NS	2508	12	948	332	540	471	81	748	20	10	5670	2610	4	867	254	329	331	41	576	3	15	5030
	SN	2618	5	1003	481	453	576	75	674	11	11	5907	2475	4	806	241	202	290	40	543	5	3	4609
	<b>Total</b>	<b>5126</b>	<b>17</b>	<b>1951</b>	<b>813</b>	<b>993</b>	<b>1047</b>	<b>156</b>	<b>1422</b>	<b>31</b>	<b>21</b>	<b>11577</b>	<b>5085</b>	<b>8</b>	<b>1673</b>	<b>495</b>	<b>531</b>	<b>621</b>	<b>81</b>	<b>1119</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>9639</b>
N-08-21	OP	263	0	242	26	76	62	24	35	4	3	735	338	0	199	31	46	91	26	32	13	3	779
	PO	271	1	236	33	73	85	24	38	4	6	771	435	0	248	37	60	86	25	40	10	3	944
	<b>Total</b>	<b>534</b>	<b>1</b>	<b>478</b>	<b>59</b>	<b>149</b>	<b>147</b>	<b>48</b>	<b>73</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>1506</b>	<b>773</b>	<b>0</b>	<b>447</b>	<b>68</b>	<b>106</b>	<b>177</b>	<b>51</b>	<b>72</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>1723</b>
N-08-22	OP	350	0	157	24	20	94	4	2	2	0	653	362	0	134	28	18	76	5	5	0	0	628
	PO	409	0	123	19	19	106	5	4	2	0	687	412	0	114	17	26	78	2	3	2	0	654
	<b>Total</b>	<b>759</b>	<b>0</b>	<b>280</b>	<b>43</b>	<b>39</b>	<b>200</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1340</b>	<b>774</b>	<b>0</b>	<b>248</b>	<b>45</b>	<b>44</b>	<b>154</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1282</b>
N-09-10	OP	82	0	119	34	14	195	4	16	0	9	473	72	0	78	30	29	179	16	0	5	11	420
	PO	100	0	136	38	14	272	12	21	0	4	597	70	0	100	36	28	262	30	0	5	13	544
	NO	4	0	13	2	2	1	0	0	0	0	22	10	0	8	5	1	1	0	0	4	3	32
	ON	3	0	10	6	2	0	0	0	0	1	22	10	0	6	6	2	0	0	0	3	5	32
	NP	1	0	2	2	1	0	0	0	0	1	7	2	0	2	4	1	0	0	0	4	4	17
	PN	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	1	2	0	0	0	2	1	10
N-09-11	OP	238	0	230	48	50	85	37	10	0	1	699	216	0	107	22	14	18	21	2	2	6	408
	PO	245	0	237	52	56	128	28	12	0	1	759	177	0	105	13	17	9	15	6	1	2	345
	<b>Total</b>	<b>483</b>	<b>0</b>	<b>467</b>	<b>100</b>	<b>106</b>	<b>213</b>	<b>65</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1458</b>	<b>393</b>	<b>0</b>	<b>212</b>	<b>35</b>	<b>31</b>	<b>27</b>	<b>36</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>753</b>

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro Nº 6.5-3: Resultados de Censos Vehiculares IX y X Región – Temporada Normal  
(# veh/12 horas)

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FDS										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
C-09-02	O-P	0	2	9	2	1	0	0	0	1	0	15	2	0	5	2	1	0	0	0	0	1	11
	P-O	2	4	30	1	5	0	0	1	1	6	50	1	1	9	1	0	0	0	0	2	2	16
	<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>39</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>65</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>27</b>
C-09-03	O-P	20	0	43	11	8	24	0	2	1	4	113	21	0	28	5	9	7	0	1	2	2	75
	P-O	23	0	44	12	4	2	0	5	1	4	95	13	0	27	6	4	12	0	3	1	0	66
	<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>208</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>141</b>
C-09-04	O-P	15	1	24	4	7	3	0	4	2	3	63	5	0	16	7	2	0	0	1	0	1	32
	P-O	13	0	17	6	8	3	0	2	3	2	54	8	0	8	1	3	0	0	1	0	4	25
	<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>41</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>117</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>57</b>
C-09-05	O-P	22	4	39	1	7	2	0	1	0	3	79	7	0	24	2	0	0	0	0	0	2	35
	P-O	17	1	32	6	10	2	0	4	0	3	75	11	0	13	2	2	0	0	0	0	0	28
	<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>5</b>	<b>71</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>154</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>63</b>
C-09-06	O-P	3	0	50	10	6	15	0	1	1	0	86	1	0	28	7	3	1	0	0	0	0	40
	P-O	4	0	50	21	6	27	0	1	0	0	109	3	0	23	17	5	1	0	0	0	0	49
	<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>195</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>89</b>
C-09-07	O-P	6	0	5	4	6	12	2	1	1	1	38	2	0	4	3	0	4	0	0	1	1	15
	P-O	0	0	1	4	4	0	0	0	2	0	11	1	0	3	2	1	0	0	0	2	2	11
	<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>49</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>26</b>
C-09-08	N-S	74	0	139	39	35	67	15	3	4	6	382	115	0	127	27	51	42	21	7	8	3	401
	S-N	94	0	223	66	55	58	23	4	5	5	533	162	2	206	30	61	64	21	9	6	10	571
	<b>Total</b>	<b>168</b>	<b>0</b>	<b>362</b>	<b>105</b>	<b>90</b>	<b>125</b>	<b>38</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>915</b>	<b>277</b>	<b>2</b>	<b>333</b>	<b>57</b>	<b>112</b>	<b>106</b>	<b>42</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>972</b>
C-09-09	N-S	5	0	13	1	1	0	0	0	6	4	30	9	0	9	0	2	0	0	0	1	0	21
	S-N	5	0	9	7	0	0	0	0	6	1	28	4	0	7	5	0	0	0	0	0	0	16
	<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>58</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>37</b>
C-09-10	O-P	36	0	28	10	8	33	6	1	1	0	123	65	0	23	2	0	41	7	2	0	0	140
	P-O	43	0	22	8	7	14	9	0	0	0	103	104	0	55	9	4	61	22	3	8	0	266
	<b>Total</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>47</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>226</b>	<b>169</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>102</b>	<b>29</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>406</b>
C-09-11	O-P	22	0	51	7	3	1	7	7	0	8	106	29	4	29	4	3	0	0	1	1	15	86
	P-O	16	0	48	10	3	0	7	7	1	9	101	29	4	33	4	2	0	1	1	1	14	89
	<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>99</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>207</b>	<b>58</b>	<b>8</b>	<b>62</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>29</b>	<b>175</b>
C-09-12	O-P	10	2	15	1	2	0	0	0	2	10	42	6	0	10	0	1	0	0	0	2	11	30
	P-O	15	2	13	1	1	0	0	0	2	12	46	12	0	9	0	0	0	0	0	1	8	30
	<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>88</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>60</b>
C-09-13	N-S	103	0	36	40	19	6	0	0	7	31	242	36	0	11	11	7	3	0	0	2	10	80
	S-N	67	0	43	12	12	3	0	2	4	16	159	21	0	15	6	3	1	0	0	1	5	52
	<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>52</b>	<b>31</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>47</b>	<b>401</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>132</b>
C-09-14	N-S	17	0	45	16	13	3	2	3	6	3	108	11	0	34	13	10	1	1	3	4	1	78
	S-N	25	0	50	19	14	1	1	2	5	2	119	19	0	35	15	9	1	0	2	2	1	84



# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FDS										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>95</b>	<b>35</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>227</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>162</b>
C-09-15	N-S	4	0	46	9	4	4	0	2	2	0	71	3	0	17	4	3	1	0	1	0	0	29
	S-N	6	0	32	2	5	2	0	5	2	2	56	2	0	13	2	2	1	0	3	2	0	25
	<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>127</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>54</b>
C-09-16	N-S	17	8	34	7	5	8	2	15	2	4	102	12	3	19	3	1	1	0	8	2	3	52
	S-N	20	5	27	7	7	4	1	12	2	4	89	3	3	8	2	3	0	0	3	0	2	24
	<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>13</b>	<b>61</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>191</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>27</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>76</b>
C-09-17	N-S	17	0	34	7	4	1	0	4	0	2	69	6	0	21	5	2	0	0	2	0	2	38
	S-N	12	0	45	9	6	0	0	6	1	4	83	6	0	13	3	1	0	0	2	0	4	29
	<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>152</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>67</b>
C-09-18	N-S	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	N-P	0	0	4	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
	O-N	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	O-P	3	0	3	1	9	1	0	1	1	0	19	2	0	2	1	6	0	0	1	0	0	12
	P-N	3	0	3	0	2	1	0	0	0	0	9	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	5
	P-O	2	0	8	0	6	0	1	1	0	0	18	1	0	5	0	3	0	0	1	0	0	10
C-09-19	O-P	24	0	53	8	13	4	0	6	0	5	113	7	0	34	8	0	0	0	4	0	0	53
	P-O	27	0	48	10	15	3	0	7	0	3	113	7	0	32	7	4	0	0	7	2	3	62
	<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>226</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>115</b>
C-09-20	O-P	24	0	53	8	13	4	0	6	0	5	113	7	0	34	8	0	0	0	4	0	0	53
	P-O	27	0	48	10	15	3	0	7	0	3	113	7	0	32	7	4	0	0	7	2	3	62
	<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>226</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>115</b>
C-09-21	N-S	3	0	11	4	4	0	0	1	5	1	29	2	0	9	5	2	0	0	0	3	0	21
	S-N	1	0	15	5	1	0	0	2	5	2	31	1	0	15	5	1	0	0	2	5	2	31
	<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>60</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>52</b>
C-09-22	O-P	4	0	18	2	3	0	0	5	0	0	32	1	0	8	1	1	0	0	1	0	0	12
	P-O	3	2	21	6	2	0	0	10	0	1	45	2	0	13	4	1	0	0	6	0	1	27
	<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>77</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>39</b>
C-09-23	N-S	20	0	17	5	14	0	0	4	4	3	67	9	0	7	2	5	0	0	1	3	3	30
	S-N	19	0	17	5	10	0	0	5	4	4	64	9	0	11	2	4	0	0	2	1	3	32
	<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>131</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>62</b>
C-09-24	O-P	34	26	51	15	11	17	9	2	4	7	176	22	14	35	10	4	0	4	3	3	6	101
	P-O	33	21	46	12	12	13	11	2	4	6	160	19	11	25	8	4	0	8	2	1	2	80
	<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>47</b>	<b>97</b>	<b>27</b>	<b>23</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>336</b>	<b>41</b>	<b>25</b>	<b>60</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>181</b>
C-09-25	O-P	2	0	13	2	7	8	4	1	1	1	39	1	0	8	2	3	3	2	0	1	0	20
	P-O	3	0	15	0	6	13	4	1	2	1	45	3	0	8	0	3	4	2	0	2	1	23
	<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>84</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>43</b>
C-09-26	N-S	22	0	59	10	10	11	1	10	4	6	133	13	0	37	7	6	5	0	6	4	6	84
	S-N	16	0	44	6	6	12	2	10	1	7	104	13	0	32	3	3	4	1	6	1	6	69
	<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>103</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>237</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>153</b>
C-09-27	N-S	5	0	5	5	3	1	0	0	0	1	20	4	0	8	0	1	0	0	0	1	3	17

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FDS										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	S-N	3	0	8	5	3	0	0	0	0	1	20	2	0	10	0	0	0	0	0	1	1	14
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>40</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>31</b>
C-09-28	N-S	12	1	19	4	2	0	0	0	0	3	41	14	0	9	2	2	0	0	0	1	11	39
	S-N	5	0	15	1	4	3	0	0	0	4	32	13	0	8	2	1	0	0	0	0	6	30
	<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>73</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>69</b>
C-09-29	O-P	336	0	184	61	35	3	0	0	8	15	642	188	0	92	28	11	1	0	0	4	7	331
	P-O	300	0	158	48	33	4	0	1	5	8	557	170	0	85	19	10	2	0	0	2	2	290
	<b>Total</b>	<b>636</b>	<b>0</b>	<b>342</b>	<b>109</b>	<b>68</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>1199</b>	<b>358</b>	<b>0</b>	<b>177</b>	<b>47</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>621</b>
C-09-30	N-S	18	0	51	9	13	6	6	11	1	3	118	10	0	21	5	6	2	1	4	0	7	56
	S-N	23	0	49	8	8	5	3	11	2	0	109	7	0	19	4	3	0	3	6	0	0	42
	<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>227</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>98</b>
C-09-31	O-P	179	0	153	38	41	55	11	14	4	11	506	171	5	167	28	49	49	13	10	3	17	512
	P-O	179	0	158	28	34	57	14	16	3	8	497	161	2	179	22	47	54	22	14	6	10	517
	<b>Total</b>	<b>358</b>	<b>0</b>	<b>311</b>	<b>66</b>	<b>75</b>	<b>112</b>	<b>25</b>	<b>30</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>1003</b>	<b>332</b>	<b>7</b>	<b>346</b>	<b>50</b>	<b>96</b>	<b>103</b>	<b>35</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>27</b>	<b>1029</b>
C-09-32	N-S	80	0	114	15	23	63	3	6	2	5	311	88	2	93	9	43	40	10	1	4	8	298
	S-N	79	0	101	14	21	58	1	7	2	8	291	84	1	90	3	41	41	6	9	5	8	288
	<b>Total</b>	<b>159</b>	<b>0</b>	<b>215</b>	<b>29</b>	<b>44</b>	<b>121</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>602</b>	<b>172</b>	<b>3</b>	<b>183</b>	<b>12</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>586</b>
C-09-33	N-S	11	0	39	3	3	4	0	2	7	7	76	3	0	20	2	1	0	0	0	2	2	30
	S-N	6	0	31	4	0	1	0	1	4	35	82	3	0	11	1	0	0	0	0	3	11	29
	<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>42</b>	<b>158</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>59</b>
C-09-34	N-S	5	0	2	0	1	0	0	1	0	0	9	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5
	S-N	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	4	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
	<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>
C-09-35	O-P	240	6	299	56	55	24	4	85	5	12	786	114	3	135	20	15	4	2	33	1	6	333
	P-O	189	4	276	72	55	25	3	90	5	15	734	97	1	131	25	23	7	1	31	3	9	328
	<b>Total</b>	<b>429</b>	<b>10</b>	<b>575</b>	<b>128</b>	<b>110</b>	<b>49</b>	<b>7</b>	<b>175</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>1520</b>	<b>211</b>	<b>4</b>	<b>266</b>	<b>45</b>	<b>38</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>64</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>661</b>
C-09-36	N-S	5	0	27	9	8	6	0	1	2	0	58	3	0	15	4	1	1	0	0	0	0	24
	S-N	7	0	36	5	5	2	1	0	0	0	56	3	0	18	3	3	0	0	0	0	0	27
	<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>114</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>51</b>
C-09-37	O-P	37	0	25	2	11	34	3	0	3	6	121	49	0	10	2	1	20	2	0	0	10	94
	P-O	29	0	24	1	15	15	4	2	1	10	101	38	0	11	4	0	25	2	0	0	7	87
	<b>Total</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>49</b>	<b>3</b>	<b>26</b>	<b>49</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>222</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>45</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>181</b>
C-09-38	O-P	121	0	118	23	26	11	5	12	3	16	335	110	0	93	13	50	5	9	0	2	19	301
	P-O	102	0	110	23	33	16	1	15	5	13	318	145	1	84	18	31	4	13	1	2	6	305
	<b>Total</b>	<b>223</b>	<b>0</b>	<b>228</b>	<b>46</b>	<b>59</b>	<b>27</b>	<b>6</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>29</b>	<b>653</b>	<b>255</b>	<b>1</b>	<b>177</b>	<b>31</b>	<b>81</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>25</b>	<b>606</b>
C-09-39	O-P	77	0	103	22	30	7	8	5	5	54	311	103	0	103	24	16	10	6	3	2	64	331
	P-O	108	0	101	18	32	8	10	5	4	51	337	128	0	105	27	25	11	10	7	12	73	398
	<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>0</b>	<b>204</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>105</b>	<b>648</b>	<b>231</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>51</b>	<b>41</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>137</b>	<b>729</b>
C-10-01	N-S	40	0	47	2	15	11	0	9	2	9	135	20	0	28	8	1	0	3	8	0	2	70
	S-N	31	0	64	8	15	14	0	4	2	10	148	22	0	43	11	1	0	0	3	1	3	84

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FDS										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>111</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>19</b>	<b>283</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>154</b>
C-10-02	O-P	15	0	49	6	24	1	0	5	0	19	119	24	0	47	2	19	2	0	5	3	11	113
	P-O	10	0	51	9	20	1	0	7	2	13	113	34	0	53	3	14	0	1	7	2	9	123
	<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>232</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>236</b>
C-10-03	O-P	18	3	29	6	7	3	4	5	1	3	79	14	0	12	3	1	0	2	4	0	2	38
	P-O	15	2	26	7	16	3	3	5	1	5	83	12	0	16	5	1	0	1	3	0	0	38
	<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>55</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>162</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>76</b>
C-10-04	N-S	26	0	43	12	3	3	0	0	2	27	116	12	0	20	9	0	2	0	0	0	14	57
	S-N	13	0	36	12	2	11	0	0	2	25	101	7	0	20	8	2	3	0	0	3	11	54
	<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>52</b>	<b>217</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>111</b>
C-10-05	N-S	11	1	30	3	10	7	0	2	0	1	65	20	0	20	2	6	8	0	0	1	3	60
	S-N	10	1	32	4	9	7	0	0	2	3	68	25	0	24	3	8	5	1	0	3	1	70
	<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>62</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>133</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>130</b>
C-10-06	N-S	51	1	44	6	10	12	0	4	4	0	132	55	0	59	4	7	5	0	2	0	0	132
	S-N	37	0	65	7	11	1	0	7	1	0	129	36	0	46	4	10	5	2	3	0	0	106
	<b>Total</b>	<b>88</b>	<b>1</b>	<b>109</b>	<b>13</b>	<b>21</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>261</b>	<b>91</b>	<b>0</b>	<b>105</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>238</b>
C-10-07	O-P	24	1	46	6	3	2	0	0	2	0	84	5	0	6	2	3	0	0	0	0	0	16
	P-O	23	2	42	4	2	6	0	0	0	2	81	29	0	44	4	6	3	0	2	0	0	88
	<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>88</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>165</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>104</b>
C-10-08	O-P	48	0	72	18	17	14	4	0	4	0	177	2	0	1	1	2	0	0	1	0	0	7
	P-O	52	0	80	19	20	16	1	0	1	2	191	22	0	13	3	7	0	0	3	0	1	49
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>152</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>30</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>368</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>56</b>
C-10-09	O-P	21	0	22	5	17	11	0	4	0	2	82	12	0	21	2	17	11	2	2	0	4	71
	P-O	4	0	19	1	3	5	0	0	10	1	43	18	0	32	2	7	1	0	1	9	7	77
	<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>6</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>125</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>148</b>
C-10-10	O-P	21	0	19	1	21	11	0	5	3	2	83	4	0	19	4	5	24	3	0	10	0	69
	P-O	13	0	36	0	3	2	0	3	13	3	73	16	0	28	1	8	2	1	0	10	8	74
	<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>156</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>26</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>143</b>
C-10-11	N-S	12	0	36	8	18	12	0	3	10	5	104	7	0	19	2	5	0	0	3	9	1	46
	S-N	13	0	38	9	17	13	0	2	8	6	106	11	0	23	11	6	0	0	0	4	1	56
	<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>17</b>	<b>35</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>210</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>102</b>
C-10-12	N-S	7	0	19	5	5	10	0	1	0	9	56	3	0	9	5	0	0	0	0	2	3	22
	S-N	8	0	16	6	8	4	0	1	0	5	48	1	0	9	3	2	0	0	0	2	2	19
	<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>104</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>41</b>
C-10-13	N-S	21	0	23	18	13	5	2	6	0	6	94	15	0	18	5	2	0	2	6	5	4	57
	S-N	16	0	19	12	13	4	2	3	0	7	76	13	0	10	11	2	0	2	3	2	1	44
	<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>170</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>101</b>
C-10-14	N-S	22	0	23	1	8	9	0	0	1	0	64	31	0	16	4	8	2	0	0	1	1	63
	S-N	18	0	25	1	9	6	0	0	1	1	61	21	0	17	5	10	2	0	0	0	1	56
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>125</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>119</b>
C-10-15	N-S	0	1	24	1	5	6	1	0	7	0	45	5	0	11	6	2	4	1	1	6	2	38

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FDS										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	S-N	9	0	17	1	4	5	1	2	15	3	57	10	0	13	3	3	2	1	0	6	1	39
	<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>41</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>102</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>77</b>
C-10-16	N-S	10	0	36	2	6	17	0	5	3	0	79	10	0	21	5	2	1	0	2	3	0	44
	S-N	9	0	33	5	7	11	0	2	4	0	71	10	0	25	3	3	0	0	1	5	0	47
	<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>91</b>
C-10-17	N-S	16	0	22	4	11	1	0	4	0	0	58	8	0	12	1	2	0	0	2	0	0	25
	S-N	11	0	16	4	3	2	0	1	1	0	38	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	4
	<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>96</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>
C-10-18	N-S	4	1	11	3	3	0	0	3	1	0	26	3	0	8	0	1	0	1	1	0	0	14
	S-N	7	0	12	1	6	0	2	2	0	0	30	2	0	4	0	2	0	1	0	0	0	9
	<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>
C-10-19	N-S	24	0	33	5	13	5	0	5	0	2	87	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7
	S-N	25	0	33	5	12	3	3	4	0	1	86	11	0	16	2	0	0	0	0	0	0	29
	<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>173</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>36</b>
C-10-20	N-S	79	1	65	17	13	5	7	8	4	0	199	36	0	29	5	4	0	2	4	0	0	80
	S-N	67	1	65	14	15	5	6	7	2	0	182	30	0	31	6	0	0	3	3	1	0	74
	<b>Total</b>	<b>146</b>	<b>2</b>	<b>130</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>381</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>154</b>
C-10-21	N-O	27	2	44	6	26	8	0	4	2	0	119	29	4	37	4	13	1	0	0	2	1	91
	N-S	490	67	496	75	235	148	41	112	10	1	1675	405	47	409	60	158	106	53	81	5	4	1328
	O-N	47	3	51	12	18	10	2	1	1	0	145	51	7	40	5	27	5	0	2	2	2	141
	O-S	689	73	630	112	133	23	5	118	8	0	1791	540	50	409	73	86	17	12	67	5	2	1261
	S-N	558	21	569	96	222	152	59	95	1	1	1774	460	50	350	51	157	100	55	74	4	2	1303
	S-O	575	30	599	78	125	27	18	88	0	3	1543	551	51	417	74	82	9	16	76	4	2	1282
C-10-22	O-P	686	64	628	96	116	35	10	111	1	1	1748	533	55	401	59	85	21	10	72	2	2	1240
	P-O	555	28	577	61	122	29	17	98	1	2	1490	519	54	398	53	75	10	16	77	2	0	1204
	<b>Total</b>	<b>1241</b>	<b>92</b>	<b>1205</b>	<b>157</b>	<b>238</b>	<b>64</b>	<b>27</b>	<b>209</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3238</b>	<b>1052</b>	<b>109</b>	<b>799</b>	<b>112</b>	<b>160</b>	<b>31</b>	<b>26</b>	<b>149</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2444</b>
C-10-23	N-S	28	9	122	8	31	8	5	22	1	0	234	87	1	113	8	27	3	0	17	2	0	258
	S-N	32	8	125	9	29	5	6	24	7	0	245	80	3	77	6	27	3	1	13	5	0	215
	<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>17</b>	<b>247</b>	<b>17</b>	<b>60</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>46</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>479</b>	<b>167</b>	<b>4</b>	<b>190</b>	<b>14</b>	<b>54</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>473</b>
C-10-24	O-P	61	20	106	15	36	12	2	12	2	7	273	112	14	123	15	25	1	8	14	3	5	320
	P-O	69	18	112	32	35	11	3	9	1	6	296	108	17	112	17	27	8	6	14	3	6	318
	<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>38</b>	<b>218</b>	<b>47</b>	<b>71</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>569</b>	<b>220</b>	<b>31</b>	<b>235</b>	<b>32</b>	<b>52</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>638</b>
C-10-25	N-S	26	1	52	8	24	3	12	10	0	0	136	18	0	29	5	0	0	3	6	0	0	61
	S-N	30	1	63	6	21	5	8	11	0	0	145	11	0	32	10	0	0	3	4	0	0	60
	<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>2</b>	<b>115</b>	<b>14</b>	<b>45</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>281</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>121</b>
C-10-26	O-P	84	7	94	21	35	15	1	25	3	11	296	115	0	121	19	20	17	3	29	0	8	332
	P-O	85	2	86	19	39	14	1	29	5	3	283	72	0	103	16	14	12	3	23	1	9	253
	<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>9</b>	<b>180</b>	<b>40</b>	<b>74</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>54</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>579</b>	<b>187</b>	<b>0</b>	<b>224</b>	<b>35</b>	<b>34</b>	<b>29</b>	<b>6</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>585</b>
C-10-27	O-P	198	1	169	66	52	57	6	53	10	17	629	225	1	123	29	36	48	41	29	1	15	548
	P-O	154	1	138	56	59	51	8	51	6	18	542	212	1	148	26	42	40	54	18	4	14	559
	<b>Total</b>	<b>352</b>	<b>2</b>	<b>307</b>	<b>122</b>	<b>111</b>	<b>108</b>	<b>14</b>	<b>104</b>	<b>16</b>	<b>35</b>	<b>1171</b>	<b>437</b>	<b>2</b>	<b>271</b>	<b>55</b>	<b>78</b>	<b>88</b>	<b>95</b>	<b>47</b>	<b>5</b>	<b>29</b>	<b>1107</b>

# PC	SENT	DIA LABORAL											DIA FDS										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL	VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
C-10-28	N-S	58	1	56	18	16	7	2	0	1	2	161	35	0	40	4	2	0	0	4	1	1	87
	S-N	48	1	58	15	13	12	2	1	5	8	163	35	0	31	6	3	0	0	2	0	9	86
	<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>2</b>	<b>114</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>324</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>173</b>
C-10-29	N-S	72	0	91	29	34	5	5	54	9	11	310	155	0	74	20	8	0	20	27	0	3	307
	S-N	71	1	79	29	32	5	5	54	3	9	288	155	0	89	27	13	0	17	24	1	1	327
	<b>Total</b>	<b>143</b>	<b>1</b>	<b>170</b>	<b>58</b>	<b>66</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>108</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>598</b>	<b>310</b>	<b>0</b>	<b>163</b>	<b>47</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>51</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>634</b>
C-10-30	N-S	116	0	129	34	45	17	6	5	5	5	362	143	24	91	16	13	7	3	9	5	16	327
	S-N	128	0	143	41	54	20	9	10	3	8	416	116	20	80	21	13	5	4	8	4	8	279
	<b>Total</b>	<b>244</b>	<b>0</b>	<b>272</b>	<b>75</b>	<b>99</b>	<b>37</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>778</b>	<b>259</b>	<b>44</b>	<b>171</b>	<b>37</b>	<b>26</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>606</b>
C-10-31	O-P	36	0	102	4	20	10	1	3	2	2	180	42	1	84	6	18	8	0	3	0	2	164
	P-O	44	1	123	7	26	5	0	3	2	2	213	65	0	101	3	16	4	0	2	6	5	202
	<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>1</b>	<b>225</b>	<b>11</b>	<b>46</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>393</b>	<b>107</b>	<b>1</b>	<b>185</b>	<b>9</b>	<b>34</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>366</b>
C-10-32	N-S	42	0	38	29	1	5	0	4	4	25	148	121	0	59	24	3	0	2	1	0	27	237
	S-N	45	0	43	22	1	8	0	7	6	17	149	139	0	62	25	6	0	2	0	0	31	265
	<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>81</b>	<b>51</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>42</b>	<b>297</b>	<b>260</b>	<b>0</b>	<b>121</b>	<b>49</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>502</b>
C-10-33	N-S	78	4	79	20	42	24	3	9	4	1	264	107	3	73	13	12	9	0	5	2	1	225
	S-N	79	1	85	20	40	20	2	4	4	2	257	106	0	89	14	22	19	2	7	3	1	263
	<b>Total</b>	<b>157</b>	<b>5</b>	<b>164</b>	<b>40</b>	<b>82</b>	<b>44</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>521</b>	<b>213</b>	<b>3</b>	<b>162</b>	<b>27</b>	<b>34</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>488</b>
C-10-34	N-S	32	0	46	13	10	3	0	22	0	18	144	45	0	33	6	1	0	0	2	2	17	106
	S-N	25	0	48	16	7	1	0	22	0	16	135	25	0	26	3	2	3	0	1	1	19	80
	<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>29</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>279</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>36</b>	<b>186</b>
C-10-35	O-P	66	7	81	4	19	2	0	19	4	0	202	39	1	39	7	1	0	0	14	1	0	102
	P-O	49	15	50	19	19	6	0	14	9	0	181	31	5	27	11	4	0	0	12	1	0	91
	<b>Total</b>	<b>115</b>	<b>22</b>	<b>131</b>	<b>23</b>	<b>38</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>383</b>	<b>70</b>	<b>6</b>	<b>66</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>193</b>
C-10-36	N-S	116	0	129	34	45	17	6	5	5	5	362	143	24	91	16	13	7	3	9	5	16	327
	S-N	128	0	143	41	54	20	9	10	3	8	416	116	20	80	21	13	5	4	8	4	8	279
	<b>Total</b>	<b>244</b>	<b>0</b>	<b>272</b>	<b>75</b>	<b>99</b>	<b>37</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>778</b>	<b>259</b>	<b>44</b>	<b>171</b>	<b>37</b>	<b>26</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>606</b>
C-10-37	O-P	15	0	49	6	24	1	0	5	0	19	119	24	0	47	2	19	2	0	5	3	11	113
	P-O	10	0	51	9	20	1	0	7	2	13	113	34	0	53	3	14	0	1	7	2	9	123
	<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>232</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>5</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>236</b>
C-10-38	O-P	23	0	6	1	2	0	8	16	1	0	57	140	0	73	22	2	0	11	12	6	13	279
	P-O	17	0	2	1	0	0	7	18	2	2	49	144	0	66	27	2	0	13	13	6	8	279
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>106</b>	<b>284</b>	<b>0</b>	<b>139</b>	<b>49</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>558</b>
C-10-39	N-S	494	5	700	130	212	73	22	294	1	8	1939	215	0	211	59	62	15	5	75	1	1	644
	S-N	466	4	735	153	222	78	20	289	0	4	1971	228	4	216	48	61	10	12	75	1	2	657
	<b>Total</b>	<b>960</b>	<b>9</b>	<b>1435</b>	<b>283</b>	<b>434</b>	<b>151</b>	<b>42</b>	<b>583</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>3910</b>	<b>443</b>	<b>4</b>	<b>427</b>	<b>107</b>	<b>123</b>	<b>25</b>	<b>17</b>	<b>150</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1301</b>
C-10-40	N-S	108	1	116	49	43	1	1	54	1	0	374	50	1	80	16	11	0	0	14	0	0	172
	S-N	66	1	98	35	36	0	1	40	0	1	278	31	1	65	8	10	0	0	12	0	0	127
	<b>Total</b>	<b>174</b>	<b>2</b>	<b>214</b>	<b>84</b>	<b>79</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>94</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>652</b>	<b>81</b>	<b>2</b>	<b>145</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>299</b>

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 6.5-4: Resultados de Conteos Vehiculares Adicionales – Temporada Normal  
(# veh/12 horas)

# PC	Sen	V.Liviano	TXC	Camioneta	Furgon	C 2 eje	C + 2 eje	BIU	Bus-TXB	Otros	Biciclos	Total Dia (# veh/12 hr)
A-06-01	NS	107	2	125	32	64	60	30	1	3	3	427
	SN	91	1	122	37	63	62	31	1	1	7	416
	<b>Total</b>	<b>198</b>	<b>3</b>	<b>247</b>	<b>69</b>	<b>127</b>	<b>122</b>	<b>61</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>843</b>
A-06-02	NS	20	0	38	16	11	13	3	2	1	2	106
	SN	19	0	40	15	9	4	4	1	0	6	98
	<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>78</b>	<b>31</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>204</b>
A-06-03	NS	1	0	5	5	1	4	0	0	0	1	17
	SN	0	0	7	4	0	4	0	0	0	0	15
	<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>32</b>
A-06-04	NS	420	61	436	123	88	80	47	25	1	42	1323
	SN	411	53	462	171	98	91	48	25	7	48	1414
	<b>Total</b>	<b>831</b>	<b>114</b>	<b>898</b>	<b>294</b>	<b>186</b>	<b>171</b>	<b>95</b>	<b>50</b>	<b>8</b>	<b>90</b>	<b>2737</b>
A-06-05	NS	5	0	17	3	3	0	1	0	2	10	41
	NP	4	0	8	2	0	0	0	0	1	4	19
	SN	7	0	11	3	1	0	3	0	2	22	49
	SP	4	0	8	3	0	0	0	0	0	15	30
	PN	3	1	9	2	1	0	0	0	2	1	19
	PS	3	0	4	3	0	0	0	0	0	5	15
A-06-06	NS	53	0	53	22	19	14	6	5	2	0	174
	NP	1	0	2	2	2	0	0	0	0	1	8
	SN	55	1	56	18	18	16	5	8	3	2	182
	SP	28	0	48	3	11	2	3	0	1	5	101
	PN	0	0	2	2	1	4	0	0	1	1	11
	PS	32	0	45	10	11	14	3	1	1	15	132
A-06-07	OP	825	62	578	257	297	160	97	104	4	2	2386
	PO	846	65	605	234	286	169	97	99	12	7	2420
	<b>Total</b>	<b>1671</b>	<b>127</b>	<b>1183</b>	<b>491</b>	<b>583</b>	<b>329</b>	<b>194</b>	<b>203</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>4806</b>
A-06-08	NO	84	1	64	32	36	7	8	11	10	7	260
	NP	349	58	275	115	209	173	4	11	1	24	1219
	ON	76	6	52	28	33	10	9	9	15	11	249
	OP	247	1	177	75	145	343	51	44	0	6	1089
	PN	322	47	266	109	135	158	10	4	6	22	1079
	PO	253	7	192	81	125	283	41	25	3	5	1015
A-06-09	OP	484	102	288	97	81	230	35	66	11	6	1400
	PO	465	108	285	106	79	206	30	57	6	5	1347
	<b>Total</b>	<b>949</b>	<b>210</b>	<b>573</b>	<b>203</b>	<b>160</b>	<b>436</b>	<b>65</b>	<b>123</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>2747</b>
A-06-10	NS	409	56	159	47	48	26	2	52	22	78	899
	SN	389	64	181	48	54	21	1	62	14	96	930
	<b>Total</b>	<b>798</b>	<b>120</b>	<b>340</b>	<b>95</b>	<b>102</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>114</b>	<b>36</b>	<b>174</b>	<b>1829</b>
A-06-11	OP	85	0	164	42	97	98	4	12	0	6	508
	PO	69	2	109	40	93	74	4	6	0	6	403
	<b>Total</b>	<b>154</b>	<b>2</b>	<b>273</b>	<b>82</b>	<b>190</b>	<b>172</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>911</b>
A-06-12	OP	78	0	101	24	24	12	0	0	9	39	287
	PO	81	0	88	22	25	6	0	0	5	33	260
	<b>Total</b>	<b>159</b>	<b>0</b>	<b>189</b>	<b>46</b>	<b>49</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>72</b>	<b>547</b>
A-07-01	NS	16	0	39	2	10	10	0	0	3	0	80
	SN	25	0	40	2	13	10	0	0	7	0	97
	<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>177</b>
A-07-02	NS	3	0	2	0	3	4	0	0	2	1	15
	NP	0	0	4	0	1	0	0	0	0	2	7
	SN	0	0	3	3	1	0	1	0	1	2	11
	SP	1	0	4	0	3	0	0	0	0	1	9
	PN	0	0	4	0	2	1	0	0	2	1	10

# PC	Sen	V.Liviano	TXC	Camioneta	Furgon	C 2 eje	C + 2 eje	BIU	Bus-TXB	Otros	Biciclos	Total Dia (# veh/12 hr)
	PS	2	0	5	3	1	0	0	0	1	1	13
A-07-03	NS	6	0	25	4	5	0	2	0	2	4	48
	SN	10	0	30	5	6	1	2	0	3	8	65
	<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>113</b>
A-07-04	NS	53	0	43	12	12	14	5	3	1	1	144
	NP	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	SN	44	0	52	10	18	3	3	9	0	0	139
	SP	3	0	0	2	0	1	0	0	0	0	6
	PN	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5
	PS	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
A-07-05	NS	5	0	32	2	5	3	1	3	1	1	53
	SN	6	0	34	2	3	9	0	3	0	1	58
	<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>111</b>
A-07-06	OP	24	0	34	6	11	2	0	4	3	27	111
	PO	33	0	40	9	15	0	0	1	3	49	150
	<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>15</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>76</b>	<b>261</b>
A-07-07	OP	16	0	70	10	13	1	4	4	1	0	119
	PO	18	0	60	7	13	2	4	2	0	1	107
	<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>130</b>	<b>17</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>226</b>
A-07-08	OP	8	0	9	0	2	0	0	0	0	6	25
	PO	13	0	12	1	2	0	0	0	0	4	32
	<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>57</b>
A-07-09	NO	0	0	16	0	0	28	2	0	4	0	50
	NS	8	0	10	0	4	2	0	0	2	0	26
	NP	0	0	6	2	2	0	0	0	0	0	10
	ON	2	0	14	2	4	22	0	0	10	0	54
	OP	0	0	2	2	4	0	0	0	0	0	8
	SN	2	0	10	0	2	0	0	0	0	0	14
	SP	0	0	4	1	7	28	0	0	2	2	44
	PN	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	4
	PO	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	4
	PS	0	0	2	1	14	23	0	0	0	0	40
A-08-01	OS	2	0	14	1	4	1	0	1	0	0	23
	OP	108	1	121	29	51	51	11	30	4	2	408
	SO	6	0	8	3	4	0	0	0	0	0	21
	SP	3	0	2	1	1	0	0	0	0	0	7
	PO	124	2	122	27	27	60	9	31	2	0	404
	PS	4	0	8	4	2	2	0	1	0	1	22
A-08-02	OP	67	12	79	24	25	11	16	6	1	51	292
	PO	58	11	61	15	27	9	13	3	6	36	239
	<b>Total</b>	<b>125</b>	<b>23</b>	<b>140</b>	<b>39</b>	<b>52</b>	<b>20</b>	<b>29</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>87</b>	<b>531</b>
A-08-03	NO	13	0	8	1	0	1	0	0	0	28	51
	NS	4	0	9	2	1	0	0	0	1	6	23
	NP	14	1	19	1	7	4	0	0	1	13	60
	ON	11	1	14	0	0	0	0	0	0	16	42
	OS	10	0	31	1	0	0	0	0	2	16	60
	OP	69	5	87	30	39	82	1	17	1	61	392
	SN	0	0	3	2	0	0	0	0	0	5	10
	SO	6	0	42	2	7	3	0	0	2	38	100
	SP	32	0	46	9	8	8	0	2	4	28	137
	PN	12	1	9	2	8	1	0	0	3	8	44
	PO	71	4	92	21	41	48	1	16	3	58	355
PS	33	0	50	9	9	4	0	1	5	13	124	
A-08-04	NO	7	0	10	2	3	6	0	0	7	10	45
	NP	11	0	26	10	4	16	5	1	6	9	88
	ON	4	0	11	3	2	1	0	0	7	10	38

# PC	Sen	V.Liviano	TXC	Camioneta	Furgon	C 2 eje	C + 2 eje	BIU	Bus-TXB	Otros	Biciclos	Total Dia (# veh/12 hr)
	OP	5	0	21	2	5	1	0	0	2	25	61
	PN	10	1	33	4	3	18	5	1	6	18	99
	PO	6	0	29	2	4	5	1	0	4	23	74
A-08-05	NS	281	3	357	1	76	414	19	17	0	2	1170
	NP	478	43	628	1	96	98	9	13	0	5	1371
	SN	186	10	218	3	83	493	33	4	0	2	1032
	SP	174	38	210	6	43	15	35	100	0	0	621
	PN	530	52	628	0	80	86	7	12	0	9	1404
	PS	153	29	181	4	51	40	27	107	0	4	596
	NS1	204	66	277	10	117	81	49	85	0	33	922
A-08-06	SN1	289	60	368	19	120	58	51	84	0	30	1079
	OP	189	6	154	36	65	32	28	90	2	6	608
	PO	179	12	159	38	53	42	31	75	3	6	598
	<b>Total</b>	<b>368</b>	<b>18</b>	<b>313</b>	<b>74</b>	<b>118</b>	<b>74</b>	<b>59</b>	<b>165</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>1206</b>
A-08-07	OP	21	0	59	13	16	49	7	1	1	0	167
	PO	19	0	51	10	18	48	11	1	1	1	160
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	<b>23</b>	<b>34</b>	<b>97</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>327</b>
A-08-08	OS	8	0	7	4	1	0	0	0	0	3	23
	OP	33	0	42	19	13	0	15	3	1	9	135
	SO	7	0	6	5	0	0	0	0	0	4	22
	SP	2	0	4	0	0	2	0	0	0	3	11
	PO	31	0	32	14	13	0	15	1	0	9	115
PS	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	2	6
A-09-01	NS	160	1	219	47	66	120	14	29	4	9	669
	SN	182	2	237	55	45	158	12	36	3	9	739
	<b>Total</b>	<b>342</b>	<b>3</b>	<b>456</b>	<b>102</b>	<b>111</b>	<b>278</b>	<b>26</b>	<b>65</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>1408</b>

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 6.5-5: Resultados de Conteos de Flujos Vehiculares VI, VII, VIII, IX y X Regiones – Temporada Verano (# veh/12 horas)

# PC	SENT	DIA LABORAL										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
C-06-01	N-S	117	2	109	30	44	34	0	12	7	18	373
	S-N	113	1	100	23	43	36	2	8	14	16	356
	<b>Total</b>	<b>230</b>	<b>3</b>	<b>209</b>	<b>53</b>	<b>87</b>	<b>70</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>34</b>	<b>729</b>
C-06-02	O-P	210	53	182	33	54	25	15	9	5	7	593
	P-O	185	60	154	31	66	28	15	9	1	11	560
	<b>Total</b>	<b>395</b>	<b>113</b>	<b>336</b>	<b>64</b>	<b>120</b>	<b>53</b>	<b>30</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>1153</b>
C-07-01	O-P	540	16	345	59	172	81	9	231	11	162	1626
	P-O	494	19	348	59	175	87	17	227	8	137	1571
	<b>Total</b>	<b>1034</b>	<b>35</b>	<b>693</b>	<b>118</b>	<b>347</b>	<b>168</b>	<b>26</b>	<b>458</b>	<b>19</b>	<b>299</b>	<b>3197</b>
C-07-02	N-S	122	14	137	31	33	119	2	3	18	8	487
	S-N	128	10	131	25	31	101	1	7	13	17	464
	<b>Total</b>	<b>250</b>	<b>24</b>	<b>268</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>220</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>31</b>	<b>25</b>	<b>951</b>
C-07-03	O-P	258	10	198	43	84	187	41	17	5	4	847
	P-O	265	16	220	28	59	230	46	19	3	2	888
	<b>Total</b>	<b>523</b>	<b>26</b>	<b>418</b>	<b>71</b>	<b>143</b>	<b>417</b>	<b>87</b>	<b>36</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>1735</b>
C-07-04	O-P	327	13	294	61	93	278	38	65	12	0	1181
	P-O	303	11	298	50	92	292	41	69	7	0	1163
	<b>Total</b>	<b>630</b>	<b>24</b>	<b>592</b>	<b>111</b>	<b>185</b>	<b>570</b>	<b>79</b>	<b>134</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>2344</b>
C-07-05	N-S	65	1	62	22	40	84	2	17	8	0	301
	S-N	66	1	67	11	43	64	1	15	7	0	275
	<b>Total</b>	<b>131</b>	<b>2</b>	<b>129</b>	<b>33</b>	<b>83</b>	<b>148</b>	<b>3</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>576</b>
C-07-06	N-S	124	0	95	43	31	80	3	22	6	6	410



# PC	SENT	DIA LABORAL										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
	S-N	118	0	99	35	30	133	2	27	6	9	459
	<b>Total</b>	<b>242</b>	<b>0</b>	<b>194</b>	<b>78</b>	<b>61</b>	<b>213</b>	<b>5</b>	<b>49</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>869</b>
C-07-07	N-S	93	1	88	22	24	75	0	17	0	3	323
	S-N	78	2	68	19	23	121	0	23	2	2	338
	<b>Total</b>	<b>171</b>	<b>3</b>	<b>156</b>	<b>41</b>	<b>47</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>661</b>
C-07-08	N-S	243	5	214	18	24	22	1	5	4	11	547
	S-N	219	6	185	17	24	24	1	2	6	13	497
	<b>Total</b>	<b>462</b>	<b>11</b>	<b>399</b>	<b>35</b>	<b>48</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>1044</b>
C-07-09	O-P	342	11	229	57	70	127	38	28	13	11	926
	P-O	247	16	194	59	60	111	34	28	14	13	776
	<b>Total</b>	<b>589</b>	<b>27</b>	<b>423</b>	<b>116</b>	<b>130</b>	<b>238</b>	<b>72</b>	<b>56</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>1702</b>
C-07-10	N-S	133	0	107	19	40	75	10	10	4	15	413
	S-N	115	1	110	19	31	95	11	10	6	13	411
	<b>Total</b>	<b>248</b>	<b>1</b>	<b>217</b>	<b>38</b>	<b>71</b>	<b>170</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>28</b>	<b>824</b>
C-07-11	O-P	143	10	144	50	75	63	21	10	5	4	525
	P-O	127	15	132	42	79	55	20	5	3	5	483
	<b>Total</b>	<b>270</b>	<b>25</b>	<b>276</b>	<b>92</b>	<b>154</b>	<b>118</b>	<b>41</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>1008</b>
C-07-12	N-S	160	16	132	46	46	48	25	1	1	3	478
	S-N	108	9	125	34	30	52	29	0	2	3	392
	<b>Total</b>	<b>268</b>	<b>25</b>	<b>257</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>100</b>	<b>54</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>870</b>
C-07-13	O-P	23	0	56	8	27	3	0	6	0	0	123
	P-O	20	0	50	9	14	2	1	8	1	2	107
	<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>17</b>	<b>41</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>230</b>
C-07-14	O-P	1116	63	1056	369	288	606	153	82	34	255	4022
	P-O	910	84	922	299	259	453	172	98	19	156	3372
	<b>Total</b>	<b>2026</b>	<b>147</b>	<b>1978</b>	<b>668</b>	<b>547</b>	<b>1059</b>	<b>325</b>	<b>180</b>	<b>53</b>	<b>411</b>	<b>7394</b>
C-08-01	N-S	79	0	72	14	3	2	4	4	7	2	187
	S-N	53	0	61	13	7	2	1	2	6	12	157
	<b>Total</b>	<b>132</b>	<b>0</b>	<b>133</b>	<b>27</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>344</b>
C-08-02	N-S	0	0	5	1	1	0	0	1	0	5	13
	S-N	2	0	12	2	3	0	0	0	0	4	23
	<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>36</b>
C-08-03	O-P	6	1	15	1	0	0	0	3	3	6	35
	P-O	6	2	12	3	2	4	0	2	3	5	39
	<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>74</b>
C-08-04	O-P	3	0	23	3	5	0	0	2	11	8	55
	P-O	5	0	16	5	6	1	0	2	5	5	45
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>100</b>
C-08-05	N-S	19	1	44	18	9	31	1	19	2	22	166
	S-N	30	3	43	26	22	31	2	9	4	41	211
	<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>4</b>	<b>87</b>	<b>44</b>	<b>31</b>	<b>62</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>63</b>	<b>377</b>
C-08-06	N-S	26	0	58	13	19	18	8	6	7	15	170
	S-N	24	1	62	10	19	22	6	5	6	18	173
	<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>1</b>	<b>120</b>	<b>23</b>	<b>38</b>	<b>40</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>343</b>
C-08-07	N-S	35	0	55	23	6	6	0	1	0	42	168
	S-N	30	2	38	23	13	1	1	2	2	25	137
	<b>Total</b>	<b>65</b>	<b>2</b>	<b>93</b>	<b>46</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>67</b>	<b>305</b>
C-08-08	O-P	46	5	42	12	18	3	7	9	0	4	146
	P-O	40	6	42	14	18	3	12	7	1	5	148
	<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>11</b>	<b>84</b>	<b>26</b>	<b>36</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>294</b>
C-08-09	N-S	452	0	279	116	116	219	33	80	4	0	1299
	S-N	391	0	233	118	74	322	31	88	2	0	1259
	<b>Total</b>	<b>843</b>	<b>0</b>	<b>512</b>	<b>234</b>	<b>190</b>	<b>541</b>	<b>64</b>	<b>168</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2558</b>
C-08-10	O-P	11	0	15	3	3	3	0	0	1	0	36
	P-O	18	1	28	4	0	1	0	0	2	2	56
	<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>92</b>
C-08-11	N-S	22	0	55	41	17	0	0	1	11	28	175
	S-N	30	0	67	52	19	1	0	1	12	30	212

# PC	SENT	DIA LABORAL										TOTAL
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	
	<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>122</b>	<b>93</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>58</b>	<b>387</b>
C-08-12	N-S	5	0	14	4	4	3	0	1	2	0	33
	S-N	3	0	16	4	2	1	0	3	1	1	31
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>64</b>
C-08-13	N-S	19	0	26	0	6	5	0	0	0	7	63
	S-N	19	0	27	3	2	3	0	1	2	11	68
	<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>131</b>
C-08-14	O-P	22	0	45	8	14	2	0	6	3	5	105
	P-O	17	0	49	5	14	8	0	7	2	13	115
	<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>220</b>
C-08-15	O-P	19	0	56	14	13	54	1	13	3	0	173
	P-O	21	0	50	10	12	67	3	19	2	0	184
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>121</b>	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>357</b>
C-08-16	O-P	7	0	12	0	7	1	1	0	0	0	28
	P-O	3	0	11	0	4	0	0	0	0	0	18
	<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>46</b>
C-08-17	O-P	46	0	35	7	16	20	0	3	4	19	150
	P-O	44	0	37	10	15	26	0	3	5	8	148
	<b>Total</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>27</b>	<b>298</b>
C-08-18	O-P	8	0	29	17	8	4	1	7	2	0	76
	P-O	4	0	18	10	9	5	1	7	0	0	54
	<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>27</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>130</b>
C-08-19	O-P	15	0	13	4	4	5	3	0	1	0	45
	P-O	11	0	23	5	11	1	1	0	2	0	54
	<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>99</b>
C-08-20	N-S	9	0	22	1	6	2	0	1	2	2	45
	S-N	9	0	22	3	6	1	0	0	2	7	50
	<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>95</b>
C-08-21	O-P	6	0	19	0	7	3	0	2	2	0	39
	P-O	5	0	19	0	6	3	0	2	3	0	38
	<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>77</b>
C-08-22	O-P	10	0	30	3	20	9	0	0	2	5	79
	P-O	14	0	30	4	17	9	0	3	3	4	84
	<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>7</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>163</b>
C-08-23	N-S	7	0	21	5	16	52	1	0	2	0	104
	S-N	6	0	30	24	17	102	2	1	3	0	185
	<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>154</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>289</b>
C-08-24	N-S	14	0	16	7	13	51	1	1	1	3	107
	S-N	7	0	8	7	10	30	4	0	0	0	66
	<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>81</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>173</b>
C-08-25	O-P	9	0	11	14	0	27	0	2	9	0	72
	P-O	6	0	11	4	1	16	1	1	5	0	45
	<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>117</b>
C-08-26	O-P	26	0	28	8	19	29	3	13	9	11	146
	P-O	23	0	27	6	23	21	2	11	11	17	141
	<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>14</b>	<b>42</b>	<b>50</b>	<b>5</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>287</b>
C-08-27	N-S	33	0	77	9	22	2	0	2	3	0	148
	S-N	26	0	68	6	17	4	0	3	1	0	125
	<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>145</b>	<b>15</b>	<b>39</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>273</b>
C-08-28	O-P	78	1	101	6	21	1	0	4	6	45	263
	P-O	88	0	95	7	19	4	0	4	5	46	268
	<b>Total</b>	<b>166</b>	<b>1</b>	<b>196</b>	<b>13</b>	<b>40</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>91</b>	<b>531</b>
C-08-29	N-S	195	8	141	74	38	73	46	5	5	2	587
	S-N	168	7	166	83	46	91	51	4	2	1	619
	<b>Total</b>	<b>363</b>	<b>15</b>	<b>307</b>	<b>157</b>	<b>84</b>	<b>164</b>	<b>97</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1206</b>
C-08-29	N-S	195	8	141	74	38	73	46	5	5	2	587
	S-N	168	7	166	83	46	91	51	4	2	1	619
	<b>Total</b>	<b>363</b>	<b>15</b>	<b>307</b>	<b>157</b>	<b>84</b>	<b>164</b>	<b>97</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1206</b>

# PC	SENT	DIA LABORAL										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
C-08-30	O-P	140	0	126	41	85	5	25	9	3	3	437
	P-O	202	0	151	39	98	6	27	12	5	1	541
	<b>Total</b>	<b>342</b>	<b>0</b>	<b>277</b>	<b>80</b>	<b>183</b>	<b>11</b>	<b>52</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>978</b>
C-08-31	O-P	627	5	348	69	90	756	131	18	5	1	2050
	P-O	720	5	479	107	104	729	145	19	0	1	2309
	<b>Total</b>	<b>1347</b>	<b>10</b>	<b>827</b>	<b>176</b>	<b>194</b>	<b>1485</b>	<b>276</b>	<b>37</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4359</b>
C-08-32	N-S	308	12	181	42	92	87	17	14	17	23	793
	S-N	265	9	178	37	91	76	21	11	12	35	735
	<b>Total</b>	<b>573</b>	<b>21</b>	<b>359</b>	<b>79</b>	<b>183</b>	<b>163</b>	<b>38</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>58</b>	<b>1528</b>
C-08-33	N-S	221	1	121	24	47	46	35	17	2	3	517
	S-N	187	0	99	20	35	44	30	18	2	3	438
	<b>Total</b>	<b>408</b>	<b>1</b>	<b>220</b>	<b>44</b>	<b>82</b>	<b>90</b>	<b>65</b>	<b>35</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>955</b>
C-08-34	N-S	292	0	292	33	69	88	8	43	8	54	887
	S-N	281	1	276	29	60	100	17	36	10	53	863
	<b>Total</b>	<b>573</b>	<b>1</b>	<b>568</b>	<b>62</b>	<b>129</b>	<b>188</b>	<b>25</b>	<b>79</b>	<b>18</b>	<b>107</b>	<b>1750</b>
C-08-35	N-S	0	0	14	1	3	0	0	1	0	0	19
	S-N	1	0	12	1	3	0	0	1	0	0	18
	<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>
C-09-01	N-S	4	0	18	3	2	5	0	2	1	1	36
	S-N	4	0	19	2	2	5	0	1	6	0	39
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>75</b>
C-09-02	O-P	15	0	28	1	8	1	0	0	2	4	59
	P-O	6	0	13	3	1	2	0	0	1	1	27
	<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>86</b>
C-09-03	O-P	15	2	33	8	5	50	1	4	3	0	121
	P-O	15	3	48	4	6	54	0	1	4	1	136
	<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>5</b>	<b>81</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>104</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>257</b>
C-09-04	O-P	9	0	16	2	0	6	0	0	1	4	38
	P-O	11	0	13	0	1	0	0	0	4	8	37
	<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>75</b>
C-09-05	O-P	16	2	29	8	6	1	0	3	5	0	70
	P-O	17	1	43	5	7	0	0	1	3	2	79
	<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>3</b>	<b>72</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>149</b>
C-09-06	O-P	10	0	72	27	16	124	0	3	2	0	254
	P-O	10	0	56	11	12	104	0	0	7	0	200
	<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>128</b>	<b>38</b>	<b>28</b>	<b>228</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>454</b>
C-09-07	O-P	4	0	14	11	6	41	0	2	2	0	80
	P-O	2	0	8	7	5	42	0	2	1	0	67
	<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>147</b>
C-09-08	N-S	147	1	153	26	30	87	12	7	4	2	469
	S-N	123	1	199	22	57	122	18	10	7	0	559
	<b>Total</b>	<b>270</b>	<b>2</b>	<b>352</b>	<b>48</b>	<b>87</b>	<b>209</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>1028</b>
C-09-09	O-P	8	0	21	2	4	0	0	0	0	1	36
	P-O	13	0	18	2	3	0	0	0	1	1	38
	<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>74</b>
C-09-10	O-P	117	0	35	15	12	34	9	0	1	0	223
	P-O	100	2	43	16	18	22	7	0	0	0	208
	<b>Total</b>	<b>217</b>	<b>2</b>	<b>78</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>56</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>431</b>
C-09-11	O-P	6	0	21	1	5	9	1	2	1	5	51
	P-O	13	0	24	1	8	9	1	3	3	5	67
	<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>118</b>
C-09-12	O-P	8	0	12	1	1	1	0	0	3	8	34
	P-O	12	0	8	0	0	1	0	0	1	6	28
	<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>62</b>
C-09-13	N-S	3	0	8	1	1	2	0	0	1	4	20
	S-N	4	0	8	1	0	0	0	0	0	3	16
	<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>36</b>
C-09-14	N-S	64	0	67	0	8	5	2	2	3	10	161

# PC	SENT	DIA LABORAL										TOTAL
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	
	S-N	55	0	49	4	9	7	6	3	9	5	147
	<b>Total</b>	<b>119</b>	<b>0</b>	<b>116</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>308</b>
C-09-15	O-P	26	0	28	3	2	17	3	1	1	3	84
	P-O	20	1	29	5	10	13	4	1	1	0	84
	<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>1</b>	<b>57</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>168</b>
C-09-16	N-S	23	15	38	2	9	12	0	13	4	1	117
	S-N	21	13	33	3	9	8	1	16	2	3	109
	<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>28</b>	<b>71</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>29</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>226</b>
C-09-17	N-S	9	0	30	4	3	4	0	3	2	10	65
	S-N	15	0	24	3	2	4	0	4	0	11	63
	<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>128</b>
C-09-18	N-S	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	4
	N-P	8	0	11	2	3	0	0	0	3	4	31
	O-N	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	O-P	2	0	2	0	4	0	0	1	1	0	10
	P-N	5	0	11	1	6	1	0	0	0	2	26
	P-O	4	0	3	1	2	1	0	2	2	0	15
C-09-19	O-P	28	0	45	9	20	9	5	0	4	3	123
	P-O	54	0	52	8	26	12	4	0	12	10	178
	<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>0</b>	<b>97</b>	<b>17</b>	<b>46</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>301</b>
C-09-20	O-P	27	0	34	5	9	26	7	0	1	14	123
	P-O	31	0	54	4	14	28	6	0	1	8	146
	<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>54</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>269</b>
C-09-21	N-S	19	0	15	3	3	2	0	0	3	0	45
	S-N	15	0	15	1	6	4	0	0	2	1	44
	<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>89</b>
C-09-22	N-S	21	1	31	2	16	0	5	0	5	5	86
	S-N	15	1	34	3	15	0	6	0	4	6	84
	<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>65</b>	<b>5</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>170</b>
C-09-23	N-S	23	1	34	2	18	0	5	0	6	5	94
	S-N	14	1	31	3	14	0	5	0	4	5	77
	<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>2</b>	<b>65</b>	<b>5</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>171</b>
C-09-24	O-P	36	32	55	8	15	10	2	8	2	1	169
	P-O	32	28	65	8	14	15	1	9	6	4	182
	<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>60</b>	<b>120</b>	<b>16</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>351</b>
C-09-25	O-P	1	0	7	2	1	1	3	1	2	1	19
	P-O	2	0	8	1	1	1	3	1	1	1	19
	<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>38</b>
C-09-26	N-S	77	0	71	6	7	7	6	1	5	10	190
	S-N	46	0	55	9	6	6	3	0	1	5	131
	<b>Total</b>	<b>123</b>	<b>0</b>	<b>126</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>321</b>
C-09-27	N-S	2	1	3	0	0	0	2	0	0	3	11
	S-N	10	0	7	0	0	1	2	0	0	1	21
	<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>32</b>
C-09-28	N-S	11	0	8	1	3	0	0	0	0	5	28
	S-N	7	0	11	1	11	1	0	0	0	7	38
	<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>66</b>
C-09-29	O-P	862	0	363	86	40	0	2	3	30	54	1440
	P-O	791	0	341	67	39	0	2	2	18	42	1302
	<b>Total</b>	<b>1653</b>	<b>0</b>	<b>704</b>	<b>153</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>48</b>	<b>96</b>	<b>2742</b>
C-09-30	N-S	44	0	55	8	8	3	2	5	5	2	132
	S-N	22	0	46	4	6	3	0	26	2	3	112
	<b>Total</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>244</b>
C-09-31	O-P	240	9	205	21	76	108	15	12	7	8	701
	P-O	280	11	205	39	54	87	13	14	12	12	727
	<b>Total</b>	<b>520</b>	<b>20</b>	<b>410</b>	<b>60</b>	<b>130</b>	<b>195</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>1428</b>
C-09-32	N-S	100	3	125	12	38	71	5	11	3	6	374
	S-N	81	3	133	15	31	62	2	8	3	9	347

# PC	SENT	DIA LABORAL										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
<b>Total</b>		<b>181</b>	<b>6</b>	<b>258</b>	<b>27</b>	<b>69</b>	<b>133</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>721</b>
C-09-33	N-S	13	0	37	8	3	13	0	1	1	34	110
	S-N	12	0	34	11	5	2	0	1	9	4	78
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>38</b>	<b>188</b>
C-09-34	N-S	24	0	10	0	3	1	0	1	0	1	40
	S-N	13	0	4	1	1	0	0	0	1	0	20
<b>Total</b>		<b>37</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>60</b>
C-09-35	O-P	219	6	269	29	78	31	13	77	19	20	761
	P-O	254	2	263	32	73	37	15	77	20	22	795
<b>Total</b>		<b>473</b>	<b>8</b>	<b>532</b>	<b>61</b>	<b>151</b>	<b>68</b>	<b>28</b>	<b>154</b>	<b>39</b>	<b>42</b>	<b>1556</b>
C-09-36	N-S	10	3	22	2	16	27	0	0	3	0	83
	S-N	6	3	27	1	14	23	0	1	2	0	77
<b>Total</b>		<b>16</b>	<b>6</b>	<b>49</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>160</b>
C-10-01	N-S	130	13	63	15	18	5	5	6	0	12	267
	S-N	122	10	97	9	24	6	3	9	1	23	304
<b>Total</b>		<b>252</b>	<b>23</b>	<b>160</b>	<b>24</b>	<b>42</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>571</b>
C-10-02	O-P	94	0	67	11	12	0	2	10	0	20	216
	P-O	103	0	67	22	12	2	4	8	2	11	231
<b>Total</b>		<b>197</b>	<b>0</b>	<b>134</b>	<b>33</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>447</b>
C-10-03	O-P	41	9	70	1	10	10	1	9	7	9	167
	P-O	27	7	48	3	7	22	2	0	10	11	137
<b>Total</b>		<b>68</b>	<b>16</b>	<b>118</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>32</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>304</b>
C-10-04	N-S	21	0	36	11	11	9	1	0	1	16	106
	S-N	24	0	31	11	12	16	0	1	2	11	108
<b>Total</b>		<b>45</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>27</b>	<b>214</b>
C-10-05	N-S	25	0	32	7	1	13	2	0	3	0	83
	S-N	25	0	45	7	8	15	0	0	2	0	102
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>185</b>
C-10-06	N-S	46	0	48	14	19	13	1	2	3	0	146
	S-N	39	0	56	19	13	11	2	2	3	0	145
<b>Total</b>		<b>85</b>	<b>0</b>	<b>104</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>291</b>
C-10-07	O-P	27	0	48	2	14	3	5	0	0	1	100
	P-O	36	1	41	1	19	11	4	1	0	0	114
<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>1</b>	<b>89</b>	<b>3</b>	<b>33</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>214</b>
C-10-08	O-P	51	1	58	10	23	8	7	1	3	0	162
	P-O	49	2	69	11	29	9	6	2	0	2	179
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>3</b>	<b>127</b>	<b>21</b>	<b>52</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>341</b>
C-10-09	O-P	3	0	7	2	2	5	0	7	3	1	30
	P-O	4	0	10	2	2	2	0	0	5	1	26
<b>Total</b>		<b>7</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>56</b>
C-10-10	O-P	22	0	30	2	4	16	11	3	4	8	100
	P-O	18	1	31	6	5	9	1	4	0	10	85
<b>Total</b>		<b>40</b>	<b>1</b>	<b>61</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>18</b>	<b>185</b>
C-10-11	N-S	14	0	24	3	21	6	0	2	3	7	80
	S-N	16	1	28	6	22	8	0	2	2	8	93
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>1</b>	<b>52</b>	<b>9</b>	<b>43</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>173</b>
C-10-12	N-S	32	0	22	6	10	1	0	1	0	11	83
	S-N	36	0	21	11	13	7	0	2	1	21	112
<b>Total</b>		<b>68</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>32</b>	<b>195</b>
C-10-13	N-S	24	0	40	5	15	4	2	2	5	5	102
	S-N	31	0	51	5	19	6	5	0	7	17	141
<b>Total</b>		<b>55</b>	<b>0</b>	<b>91</b>	<b>10</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>243</b>
C-10-14	N-S	29	0	18	2	11	4	0	0	2	2	68
	S-N	17	0	16	2	6	1	0	0	2	2	46
<b>Total</b>		<b>46</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>114</b>
C-10-15	N-S	2	0	7	0	7	3	2	0	13	1	35
	S-N	2	0	7	0	6	5	2	0	8	0	30
<b>Total</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>65</b>

# PC	SENT	DIA LABORAL										
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	TOTAL
C-10-16	N-S	26	0	49	5	13	3	0	4	5	2	107
	S-N	23	0	41	6	13	6	0	3	7	1	100
<b>Total</b>		<b>49</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>11</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>207</b>
C-10-17	N-S	8	2	32	2	10	1	0	4	0	1	60
	S-N	12	1	38	3	11	3	0	2	0	0	70
<b>Total</b>		<b>20</b>	<b>3</b>	<b>70</b>	<b>5</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>130</b>
C-10-18	N-S	11	0	20	2	4	0	1	0	3	0	41
	S-N	9	1	24	6	4	0	0	1	7	0	52
<b>Total</b>		<b>20</b>	<b>1</b>	<b>44</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>93</b>
C-10-19	N-S	26	0	47	2	6	4	0	4	0	1	90
	S-N	23	0	41	5	6	4	0	3	0	1	83
<b>Total</b>		<b>49</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>173</b>
C-10-20	N-S	65	0	90	22	25	4	3	7	1	5	222
	S-N	59	0	88	18	26	1	2	5	1	5	205
<b>Total</b>		<b>124</b>	<b>0</b>	<b>178</b>	<b>40</b>	<b>51</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>427</b>
C-10-21	N-O	34	0	30	3	8	14	0	2	1	1	93
	N-S	654	34	365	47	171	119	57	92	5	1	1545
	O-N	41	5	42	4	21	13	2	0	2	0	130
	O-S	461	25	335	76	91	24	15	53	1	1	1082
	S-N	636	24	341	54	147	115	51	95	3	2	1468
	S-O	457	23	361	71	89	24	15	68	2	3	1113
C-10-22	O-P	472	28	354	75	105	35	16	50	3	1	1139
	P-O	442	21	352	67	87	34	14	63	3	4	1087
<b>Total</b>		<b>914</b>	<b>49</b>	<b>706</b>	<b>142</b>	<b>192</b>	<b>69</b>	<b>30</b>	<b>113</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>2226</b>
C-10-23	N-S	46	2	92	10	22	3	2	17	0	2	196
	S-N	34	1	88	16	24	3	2	18	0	4	190
<b>Total</b>		<b>80</b>	<b>3</b>	<b>180</b>	<b>26</b>	<b>46</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>386</b>
C-10-24	O-P	68	8	111	35	39	13	8	13	1	0	296
	P-O	123	11	128	34	40	12	9	10	0	1	368
<b>Total</b>		<b>398</b>	<b>35</b>	<b>505</b>	<b>124</b>	<b>184</b>	<b>123</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1470</b>
C-10-25	N-S	60	3	45	10	7	7	4	6	0	0	142
	S-N	41	5	27	5	4	1	8	2	0	0	93
<b>Total</b>		<b>101</b>	<b>8</b>	<b>72</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>235</b>
C-10-26	O-P	148	0	107	38	20	33	5	35	4	7	397
	P-O	155	0	132	48	26	21	10	32	3	10	437
<b>Total</b>		<b>303</b>	<b>0</b>	<b>239</b>	<b>86</b>	<b>46</b>	<b>54</b>	<b>15</b>	<b>67</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>834</b>
C-10-27	O-P	268	0	201	53	52	73	55	12	2	11	727
	P-O	262	0	137	32	52	54	51	11	2	10	611
<b>Total</b>		<b>530</b>	<b>0</b>	<b>338</b>	<b>85</b>	<b>104</b>	<b>127</b>	<b>106</b>	<b>23</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>1338</b>
C-10-28	N-S	154	0	67	14	23	11	3	1	5	1	279
	S-N	141	0	75	16	18	8	2	1	4	9	274
<b>Total</b>		<b>295</b>	<b>0</b>	<b>142</b>	<b>30</b>	<b>41</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>553</b>
C-10-29	O-P	807	0	258	72	50	4	18	68	4	61	1342
	P-O	888	1	280	81	57	5	19	54	4	46	1435
<b>Total</b>		<b>1695</b>	<b>1</b>	<b>538</b>	<b>153</b>	<b>107</b>	<b>9</b>	<b>37</b>	<b>122</b>	<b>8</b>	<b>107</b>	<b>2777</b>
C-10-30	O-P	151	0	160	22	24	21	6	14	7	7	412
	P-O	115	0	115	20	21	19	8	14	4	3	319
<b>Total</b>		<b>266</b>	<b>0</b>	<b>275</b>	<b>42</b>	<b>45</b>	<b>40</b>	<b>14</b>	<b>28</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>731</b>
C-10-31	O-P	77	1	116	4	27	11	4	2	2	9	253
	P-O	84	0	114	11	20	13	6	0	2	5	255
<b>Total</b>		<b>161</b>	<b>1</b>	<b>230</b>	<b>15</b>	<b>47</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>508</b>
C-10-32	N-S	121	0	67	27	5	9	2	6	3	35	275
	S-N	223	0	59	35	16	8	4	6	2	25	378
<b>Total</b>		<b>344</b>	<b>0</b>	<b>126</b>	<b>62</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>60</b>	<b>653</b>
C-10-33	N-S	207	1	99	11	26	33	0	4	6	0	387
	S-N	153	2	75	21	21	21	1	4	1	0	299
<b>Total</b>		<b>360</b>	<b>3</b>	<b>174</b>	<b>32</b>	<b>47</b>	<b>54</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>686</b>
C-10-34	N-S	68	1	41	3	7	5	4	12	0	5	146
	S-N	61	0	35	3	7	2	6	13	0	3	130

# PC	SENT	DIA LABORAL										TOTAL
		VL	TXC	CTAS	FUR	C2E	C+2E	BIU	BTXB	OTR	BIC	
<b>Total</b>		<b>129</b>	<b>1</b>	<b>76</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>276</b>
C-10-35	O-P	121	21	77	20	23	42	3	17	3	0	327
	P-O	165	24	101	22	16	44	4	18	2	1	397
<b>Total</b>		<b>286</b>	<b>45</b>	<b>178</b>	<b>42</b>	<b>39</b>	<b>86</b>	<b>7</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>724</b>

Fuente: Elaboración Propia

## 6.6 Resultados Obtenidos, Encuestas Origen Destino

### 6.6.1 Número de encuestas realizadas

Con la información validada se procedió a realizar un conteo de las encuestas realizadas por punto de control y sentido para cada uno de los días en los cuales se realizaron las encuestas. En los siguientes cuadros se presentan los resultados obtenidos:

Cuadro N° 6.6-1: Encuestas Origen Destino Realizadas IX Región  
(# encuestas/12 horas)

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
N-09-01	FDS	OP	120	1	11	25	7	164
		PO	105	0	6	44	5	160
	LAB	OP	181	0	9	34	11	235
		PO	161	0	15	43	10	229
N-09-02	FDS	NS	175	1	17	24	16	233
		SN	204	0	16	23	18	261
	LAB	NS	195	6	24	30	24	279
		SN	198	0	22	35	26	281
N-09-03	FDS	OP	168	0	5	11	19	203
		PO	139	1	3	18	12	173
	LAB	OP	160	3	22	28	24	237
		PO	169	0	19	18	29	235
N-09-04	FDS	OP	449	5	18	7	61	540
		PO	539	2	25	13	83	662
	LAB	OP	310	16	85	50	102	563
		PO	341	7	63	52	124	587
N-09-05	FDS	OP	242	2	11	3	10	268
		PO	223	4	12	4	13	256
	LAB	OP	299	5	55	19	24	402
		PO	239	1	54	41	23	358
N-09-06	FDS	OP	489	2	43	7	95	636
		PO	645	3	42	12	122	824
	LAB	OP	460	4	54	8	88	614
		PO	428	4	42	9	88	571
N-09-07	FDS	OP	229	0	23	6	38	296
		PO	248	0	22	10	47	327
	LAB	OP	198	1	23	3	39	264
		PO	149	1	15	4	36	205
N-09-08	FDS	NS	382	1	29	5	66	483
		SN	271	2	27	2	67	369
	LAB	NS	336	0	47	10	89	482
		SN	320	3	34	7	94	458

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehiculo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
N-09-09	FDS	OP	281	4	13	1	18	317
		PO	314	1	13	0	16	344
	LAB	OP	384	7	55	19	55	520
		PO	386	7	55	21	56	525
N-09-12	FDS	OP	190	1	19	123	22	355
		PO	162	7	18	55	19	261
	LAB	OP	200	3	24	120	24	371
		PO	119	4	12	68	17	220
N-09-13	FDS	NS	447	2	53	160	64	726
		SN	494	5	81	243	72	895
	LAB	NS	515	3	70	185	33	806
		SN	478	2	89	292	62	923
N-09-14	FDS	OP	56	0	1	17	3	77
		PO	51	1	0	27	4	83
	LAB	OP	44	0	5	36	3	88
		PO	47	0	5	13	7	72
N-09-15	FDS	OP	202	1	46	8	11	268
		PO	211	4	23	4	9	251
	LAB	OP	230	0	19	9	16	274
		PO	227	0	27	17	15	286
N-09-16	FDS	OP	181	0	14	10	11	216
		PO	208	0	16	10	11	245
	LAB	OP	126	3	21	5	8	163
		PO	136	7	16	6	14	179

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 6.6-2: Encuestas Origen Destino Realizadas X Región  
(# encuestas/12 horas)

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehiculo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
N-10-01	FDS	OP	59	2	3	0	5	69
		PO	84	2	3	0	6	95
	LAB	OP	29	1	2	1	7	40
		PO	33	1	5	0	6	45
N-10-02	FDS	OP	237	4	8	23	23	295
		PO	207	5	14	6	22	254
	LAB	OP	207	2	46	20	19	294
		PO	179	2	49	12	21	263
N-10-03	FDS	NS	17	0	2	4	3	26
		SN	26	0	2	4	4	36
	LAB	NS	42	0	7	26	9	84
		SN	58	2	3	30	10	103
N-10-04	FDS	OP	209	2	22	12	39	284
		PO	266	3	22	6	41	338
	LAB	OP	259	2	47	24	46	378
		PO	267	3	54	18	46	388
N-10-05	FDS	OP	351	3	31	40	51	476
		PO	393	6	27	43	63	532
	LAB	OP	448	5	58	67	67	645
		PO	409	4	55	64	75	607
N-10-06	FDS	OP	120	1	3	26	11	161
		PO	94	1	1	68	9	173
	LAB	OP	73	1	2	26	7	109
		PO	73	1	2	35	8	119
N-10-07	FDS	OP	386	6	10	2	46	450
	PO	413	4	7	5	40	469	



PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
	LAB	OP	229	5	20	26	44	324
		PO	226	2	15	20	44	307
N-10-08	FDS	OP	198	13	11	7	8	237
		PO	186	14	9	3	11	223
	LAB	OP	305	17	48	20	12	402
		PO	251	20	22	23	10	326
N-10-09	FDS	OP	154	0	2	3	29	188
		PO	156	0	6	5	29	196
	LAB	OP	190	1	39	61	44	335
		PO	186	2	19	55	36	298
N-10-10	FDS	OP	334	1	30	2	29	396
		PO	290	12	17	2	33	354
	LAB	OP	303	1	50	25	60	439
		PO	301	1	45	26	67	440
N-10-11	FDS	NS	815	7	74	110	131	1137
		SN	673	4	61	82	125	945
	LAB	NS	822	10	209	258	148	1447
		SN	574	8	151	215	150	1098
N-10-12	FDS	NS	155	4	42	37	34	272
		SN	162	1	36	41	48	288
	LAB	NS	391	2	113	120	71	697
		SN	439	8	114	153	66	780
N-10-13	FDS	OP	222	3	51	19	49	344
		PO	211	7	49	14	46	327
	LAB	OP	224	8	68	35	61	396
		PO	258	7	63	33	56	417
N-10-14	FDS	NS	927	42	93	33	151	1246
		SN	1031	43	89	53	250	1466
	LAB	NS	851	41	108	37	198	1235
		SN	668	33	95	59	131	986
N-10-15	FDS	OP	219	0	28	2	18	267
		PO	224	0	24	4	17	269
	LAB	OP	102	0	30	9	23	164
		PO	130	1	29	3	20	183
N-10-16	FDS	NS	181	14	12	3	10	220
		SN	168	12	5	5	9	199
	LAB	NS	107	11	25	9	11	163
		SN	154	9	25	17	14	219
N-10-17	FDS	OP	37	0	18	0	7	62
		PO	28	0	8	0	4	40
	LAB	OP	34	0	15	1	4	54
		PO	43	0	12	1	8	64
N-10-18	FDS	OP	101	0	0	0	23	124
		PO	114	0	1	0	19	134
	LAB	OP	32	0	1	0	23	56
		PO	24	0	1	0	17	42
N-10-19	FDS	NS	174	0	28	8	39	249
		SN	177	2	17	6	37	239
	LAB	NS	185	5	27	8	54	279
		SN	191	1	16	4	46	258

Fuente: Elaboración Propia

En los siguientes cuadros se presenta un resumen de los conteos vehiculares asociados a la realización de encuesta origen destino.

Cuadro Nº 6.6-3: Conteos Vehiculares para EOD Realizadas IX Región  
(# veh/12 horas)

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehiculo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
N-09-01	FDS	OP	161	0	11	26	13	211
		PO	196	0	15	65	11	287
	LAB	OP	196	0	20	42	12	270
		PO	198	0	22	44	14	278
N-09-02	FDS	NS	228	1	23	24	17	293
		SN	246	1	26	36	29	338
	LAB	NS	234	0	24	38	26	322
		SN	199	0	23	41	26	289
N-09-03	FDS	OP	205	0	5	13	19	242
		PO	175	3	3	30	16	227
	LAB	OP	191	0	34	28	32	285
		PO	194	0	34	19	31	278
N-09-04	FDS	OP	581	5	27	11	72	696
		PO	545	2	25	13	85	670
	LAB	OP	313	16	86	50	103	568
		PO	424	7	82	78	124	715
N-09-05	FDS	OP	336	2	18	5	16	377
		PO	316	4	23	4	15	362
	LAB	OP	464	0	74	37	36	611
		PO	500	0	64	45	36	645
N-09-06	FDS	OP	1209	6	76	21	180	1492
		PO	1429	6	77	23	201	1736
	LAB	OP	1201	10	133	26	186	1556
		PO	1274	10	139	29	191	1643
N-09-07	FDS	OP	321	0	37	10	44	412
		PO	385	0	32	12	47	476
	LAB	OP	307	0	35	4	39	385
		PO	333	0	35	7	38	413
N-09-08	FDS	NS	566	2	49	9	83	709
		SN	418	2	44	2	88	554
	LAB	NS	376	0	47	12	91	526
		SN	381	0	36	12	94	523
N-09-09	FDS	OP	492	0	20	1	24	537
		PO	486	0	25	0	24	535
	LAB	OP	491	10	60	21	55	637
		PO	409	8	63	21	57	558
N-09-12	FDS	OP	221	0	24	145	23	413
		PO	220	0	20	90	26	356
	LAB	OP	203	0	30	122	24	379
		PO	190	0	29	101	25	345
N-09-13	FDS	NS	1073	2	112	399	134	1720
		SN	957	7	149	492	132	1737
	LAB	NS	1344	3	171	561	142	2221
		SN	999	5	183	587	148	1922
N-09-14	FDS	OP	61	0	1	20	3	85
		PO	53	0	0	27	4	84
	LAB	OP	64	0	8	37	3	112
		PO	54	0	15	15	7	91
N-09-15	FDS	OP	216	0	47	8	11	282
		PO	244	4	31	4	14	297
	LAB	OP	262	0	26	11	17	316
		PO	235	0	33	17	16	301

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
N-09-16	FDS	OP	230	0	16	10	11	267
		PO	260	0	25	11	17	313
	LAB	OP	202	0	30	7	13	252
		PO	227	0	32	8	15	282

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 6.6-4: Conteos Vehiculares para EOD Realizadas X Región

(# veh/12 horas)

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
N-10-01	FDS	OP	60	2	3	0	5	70
		PO	94	6	4	0	6	110
	LAB	OP	37	1	4	1	7	50
		PO	43	1	8	0	8	60
N-10-02	FDS	OP	260	0	9	24	23	316
		PO	245	0	16	6	22	289
	LAB	OP	293	0	64	29	33	419
		PO	283	0	62	21	32	398
N-10-03	FDS	NS	30	0	3	6	3	42
		SN	28	0	2	4	5	39
	LAB	NS	60	4	9	26	9	108
		SN	61	4	7	30	10	112
N-10-04	FDS	OP	238	2	22	16	39	317
		PO	284	3	22	9	41	359
	LAB	OP	284	2	56	24	51	417
		PO	285	3	57	21	51	417
N-10-05	FDS	OP	644	0	56	79	97	876
		PO	763	0	78	86	95	1022
	LAB	OP	623	5	90	91	91	900
		PO	624	4	97	87	101	913
N-10-06	FDS	OP	120	1	3	31	11	166
		PO	121	0	0	68	10	199
	LAB	OP	86	0	2	26	7	121
		PO	83	0	2	39	8	132
N-10-07	FDS	OP	387	0	11	5	46	449
		PO	492	0	16	13	40	561
	LAB	OP	234	0	21	26	44	325
		PO	314	0	17	38	44	413
N-10-08	FDS	OP	298	39	22	7	15	381
		PO	254	32	15	7	12	320
	LAB	OP	374	19	54	27	14	488
		PO	315	22	42	31	14	424
N-10-09	FDS	OP	157	8	4	3	29	201
		PO	166	4	7	8	33	218
	LAB	OP	210	1	40	62	47	360
		PO	208	2	27	65	43	345
N-10-10	FDS	OP	413	3	30	2	41	489
		PO	406	12	27	5	47	497
	LAB	OP	352	1	62	27	74	516
		PO	389	1	52	30	77	549
N-10-11	FDS	NS	919	8	81	138	145	1291
		SN	927	0	84	120	133	1264
	LAB	NS	1211	18	251	359	223	2062
		SN	1196	17	212	384	222	2031
N-10-12	FDS	NS	401	4	106	78	54	643
		SN	367	2	110	70	75	624
	LAB	NS	546	4	152	150	79	931

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
		SN	573	9	148	153	66	949
N-10-13	FDS	OP	286	8	54	23	50	421
		PO	244	7	65	24	53	393
	LAB	OP	280	13	87	39	62	481
		PO	344	11	88	37	64	544
N-10-14	FDS	NS	1611	99	158	84	409	2361
		SN	1610	98	139	94	423	2364
	LAB	NS	2216	135	254	99	478	3182
		SN	2149	137	236	117	478	3117
N-10-15	FDS	OP	231	6	28	2	18	285
		PO	266	3	31	6	19	325
	LAB	OP	116	2	38	14	29	199
		PO	163	0	37	7	24	231
N-10-16	FDS	NS	250	24	13	7	12	306
		SN	217	20	13	5	12	267
	LAB	NS	279	0	45	17	11	352
		SN	312	0	54	20	19	405
N-10-17	FDS	OP	73	0	19	2	7	101
		PO	90	0	14	0	8	112
	LAB	OP	70	0	24	1	5	100
		PO	70	0	18	1	9	98
N-10-18	FDS	OP	235	0	2	0	23	260
		PO	237	0	2	0	26	265
	LAB	OP	32	0	1	0	23	56
		PO	24	0	1	0	20	45
N-10-19	FDS	NS	191	0	38	9	41	279
		SN	185	2	31	6	37	261
	LAB	NS	247	5	33	15	62	362
		SN	244	2	28	9	53	336

Fuente: Elaboración Propia

### 6.6.2 Tamaños Muestrales

Con la información obtenida de los conteos vehiculares y de las encuestas origen destino realizadas se procede a calcular el tamaño muestral para cada uno de los sentidos medidos, por día, punto control y tipo de vehículo. En el siguiente cuadro se presentan los resultados obtenidos.

Cuadro N° 6.6-5: Tamaños Muestrales EOD IX Región (%)

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
N-09-01	FDS	OP	75%	0%	100%	96%	54%	78%
		PO	54%	0%	40%	68%	45%	56%
	LAB	OP	92%	0%	45%	81%	92%	87%
		PO	81%	0%	68%	98%	71%	82%
N-09-02	FDS	NS	77%	100%	74%	100%	94%	80%
		SN	83%	0%	62%	64%	62%	77%
	LAB	NS	83%	0%	100%	79%	92%	87%
		SN	99%	0%	96%	85%	100%	97%
N-09-03	FDS	OP	82%	0%	100%	85%	100%	84%
		PO	79%	33%	100%	60%	75%	76%
	LAB	OP	84%	0%	65%	100%	75%	83%

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
		PO	87%	0%	56%	95%	94%	85%
N-09-04	FDS	OP	77%	100%	67%	64%	85%	78%
		PO	99%	100%	100%	100%	98%	99%
	LAB	OP	99%	100%	99%	100%	99%	99%
		PO	80%	100%	77%	67%	100%	82%
N-09-05	FDS	OP	72%	100%	61%	60%	63%	71%
		PO	71%	100%	52%	100%	87%	71%
	LAB	OP	64%	0%	74%	51%	67%	66%
		PO	48%	0%	84%	91%	64%	56%
N-09-06	FDS	OP	40%	33%	57%	33%	53%	43%
		PO	45%	50%	55%	52%	61%	47%
	LAB	OP	38%	40%	41%	31%	47%	39%
		PO	34%	40%	30%	31%	46%	35%
N-09-07	FDS	OP	71%	0%	62%	60%	86%	72%
		PO	64%	0%	69%	83%	100%	69%
	LAB	OP	64%	0%	66%	75%	100%	69%
		PO	45%	0%	43%	57%	95%	50%
N-09-08	FDS	NS	67%	50%	59%	56%	80%	68%
		SN	65%	100%	61%	100%	76%	67%
	LAB	NS	89%	0%	100%	83%	98%	92%
		SN	84%	0%	94%	58%	100%	88%
N-09-09	FDS	OP	57%	0%	65%	100%	75%	59%
		PO	65%	0%	52%	0%	67%	64%
	LAB	OP	78%	70%	92%	90%	100%	82%
		PO	94%	88%	87%	100%	98%	94%
N-09-12	FDS	OP	86%	0%	79%	85%	96%	86%
		PO	74%	0%	90%	61%	73%	73%
	LAB	OP	99%	0%	80%	98%	100%	98%
		PO	63%	0%	41%	67%	68%	64%
N-09-13	FDS	NS	42%	100%	47%	40%	48%	42%
		SN	52%	71%	54%	49%	55%	52%
	LAB	NS	38%	100%	41%	33%	23%	36%
		SN	48%	40%	49%	50%	42%	48%
N-09-14	FDS	OP	92%	0%	100%	85%	100%	91%
		PO	96%	0%	0%	100%	100%	99%
	LAB	OP	69%	0%	63%	97%	100%	79%
		PO	87%	0%	33%	87%	100%	79%
N-09-15	FDS	OP	94%	0%	98%	100%	100%	95%
		PO	86%	100%	74%	100%	64%	85%
	LAB	OP	88%	0%	73%	82%	94%	87%
		PO	97%	0%	82%	100%	94%	95%
N-09-16	FDS	OP	79%	0%	88%	100%	100%	81%
		PO	80%	0%	64%	91%	65%	78%
	LAB	OP	62%	0%	70%	71%	62%	65%
		PO	60%	0%	50%	75%	93%	63%

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 6.6-6: Tamaños Muestrales EOD X Región (%)

PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
N-10-01	FDS	OP	98%	100%	100%	0%	100%	99%
		PO	89%	33%	75%	0%	100%	86%
	LAB	OP	78%	100%	50%	100%	100%	80%
N-10-02	FDS	OP	91%	0%	89%	96%	100%	93%
		PO	84%	0%	88%	100%	100%	88%
	LAB	OP	71%	0%	72%	69%	58%	70%
N-10-03	FDS	OP	63%	0%	79%	57%	66%	66%
		PO	63%	0%	79%	57%	66%	66%
	LAB	NS	57%	0%	67%	67%	100%	62%
N-10-04	FDS	SN	93%	0%	100%	100%	80%	92%
		PO	93%	0%	100%	100%	80%	92%
	LAB	NS	70%	0%	78%	100%	100%	78%
N-10-05	FDS	SN	95%	50%	43%	100%	100%	92%
		PO	95%	50%	43%	100%	100%	92%
	LAB	OP	88%	100%	100%	75%	100%	90%
N-10-06	FDS	PO	94%	100%	100%	67%	100%	94%
		PO	94%	100%	100%	67%	100%	94%
	LAB	OP	91%	100%	84%	100%	90%	91%
N-10-07	FDS	PO	94%	100%	95%	86%	90%	93%
		PO	94%	100%	95%	86%	90%	93%
	LAB	OP	55%	0%	55%	51%	53%	54%
N-10-08	FDS	PO	52%	0%	35%	50%	66%	52%
		PO	52%	0%	35%	50%	66%	52%
	LAB	OP	72%	100%	64%	74%	74%	72%
N-10-09	FDS	PO	66%	100%	57%	74%	74%	66%
		PO	66%	100%	57%	74%	74%	66%
	LAB	OP	100%	100%	100%	84%	100%	97%
N-10-10	FDS	PO	78%	0%	0%	100%	90%	87%
		PO	78%	0%	0%	100%	90%	87%
	LAB	OP	85%	0%	100%	100%	100%	90%
N-10-11	FDS	PO	88%	0%	100%	90%	100%	90%
		PO	88%	0%	100%	90%	100%	90%
	LAB	OP	100%	0%	91%	40%	100%	100%
N-10-12	FDS	PO	84%	0%	44%	38%	100%	84%
		PO	84%	0%	44%	38%	100%	84%
	LAB	OP	98%	0%	95%	100%	100%	100%
N-10-13	FDS	PO	72%	0%	88%	53%	100%	74%
		PO	72%	0%	88%	53%	100%	74%
	LAB	OP	66%	33%	50%	100%	53%	62%
N-10-14	FDS	PO	73%	44%	60%	43%	92%	70%
		PO	73%	44%	60%	43%	92%	70%
	LAB	OP	82%	89%	89%	74%	86%	82%
N-10-15	FDS	PO	80%	91%	52%	74%	71%	77%
		PO	80%	91%	52%	74%	71%	77%
	LAB	OP	98%	0%	50%	100%	100%	94%
N-10-16	FDS	PO	94%	0%	86%	63%	88%	90%
		PO	94%	0%	86%	63%	88%	90%
	LAB	OP	90%	100%	98%	98%	94%	93%
N-10-17	FDS	PO	89%	100%	70%	85%	84%	86%
		PO	89%	100%	70%	85%	84%	86%
	LAB	OP	81%	33%	100%	100%	71%	81%
N-10-18	FDS	PO	71%	100%	63%	40%	70%	71%
		PO	71%	100%	63%	40%	70%	71%
	LAB	OP	86%	100%	81%	93%	81%	85%
N-10-19	FDS	PO	77%	100%	87%	87%	87%	80%
		PO	77%	100%	87%	87%	87%	80%
	LAB	NS	89%	88%	91%	80%	90%	88%
N-10-20	FDS	SN	73%	0%	73%	68%	94%	75%
		PO	73%	0%	73%	68%	94%	75%
	LAB	NS	68%	56%	83%	72%	66%	70%
N-10-21	FDS	SN	48%	47%	71%	56%	68%	54%
		PO	48%	47%	71%	56%	68%	54%
	LAB	NS	39%	100%	40%	47%	63%	42%
N-10-22	FDS	SN	44%	50%	33%	59%	64%	46%
		PO	44%	50%	33%	59%	64%	46%
	LAB	NS	72%	50%	74%	80%	90%	75%
N-10-23	FDS	SN	77%	89%	77%	100%	100%	82%
		PO	77%	89%	77%	100%	100%	82%
	LAB	OP	78%	38%	94%	83%	98%	82%
N-10-24	FDS	PO	86%	100%	75%	58%	87%	83%
		PO	86%	100%	75%	58%	87%	83%
	LAB	OP	80%	62%	78%	90%	98%	82%
N-10-25	FDS	PO	75%	64%	72%	89%	88%	77%
		PO	75%	64%	72%	89%	88%	77%
	LAB	NS	58%	42%	59%	39%	37%	53%
N-10-26	FDS	SN	64%	44%	64%	56%	59%	62%
		PO	64%	44%	64%	56%	59%	62%
	LAB	NS	38%	30%	43%	37%	41%	39%

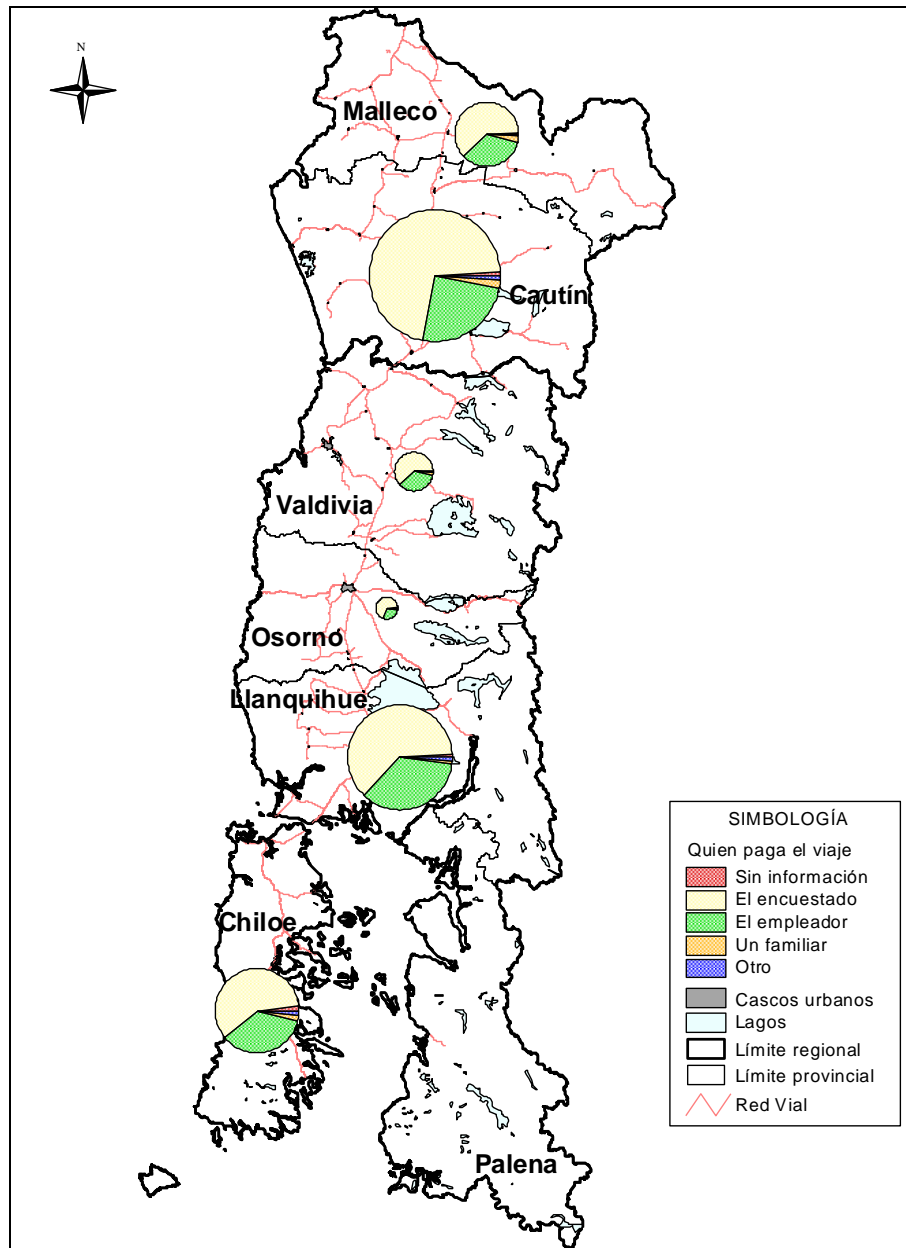
PCONTROL	Día	MOV	Tipo de Vehículo					Total
			VL	TXC	C2e	Cm2e	Buses	
		SN	31%	24%	40%	50%	27%	32%
N-10-15	FDS	OP	95%	0%	100%	100%	100%	94%
		PO	84%	0%	77%	67%	89%	83%
	LAB	OP	88%	0%	79%	64%	79%	82%
		PO	80%	0%	78%	43%	83%	79%
N-10-16	FDS	NS	72%	58%	92%	43%	83%	72%
		SN	77%	60%	38%	100%	75%	75%
	LAB	NS	38%	0%	56%	53%	100%	46%
		SN	49%	0%	46%	85%	74%	54%
N-10-17	FDS	OP	51%	0%	95%	0%	100%	61%
		PO	31%	0%	57%	0%	50%	36%
	LAB	OP	49%	0%	63%	100%	80%	54%
		PO	61%	0%	67%	100%	89%	65%
N-10-18	FDS	OP	43%	0%	0%	0%	100%	48%
		PO	48%	0%	50%	0%	73%	51%
	LAB	OP	100%	0%	100%	0%	100%	100%
		PO	100%	0%	100%	0%	85%	93%
N-10-19	FDS	OP	91%	-	74%	89%	95%	89%
		PO	96%	100%	55%	100%	100%	92%
	LAB	OP	75%	100%	82%	53%	87%	77%
		PO	78%	50%	57%	44%	87%	77%

Fuente: Elaboración Propia

### 6.6.3 Descripción de la muestra obtenida

En las figuras y cuadros siguientes se muestra los resultados de las encuestas origen destino realizadas en términos de las características de la muestra obtenida.

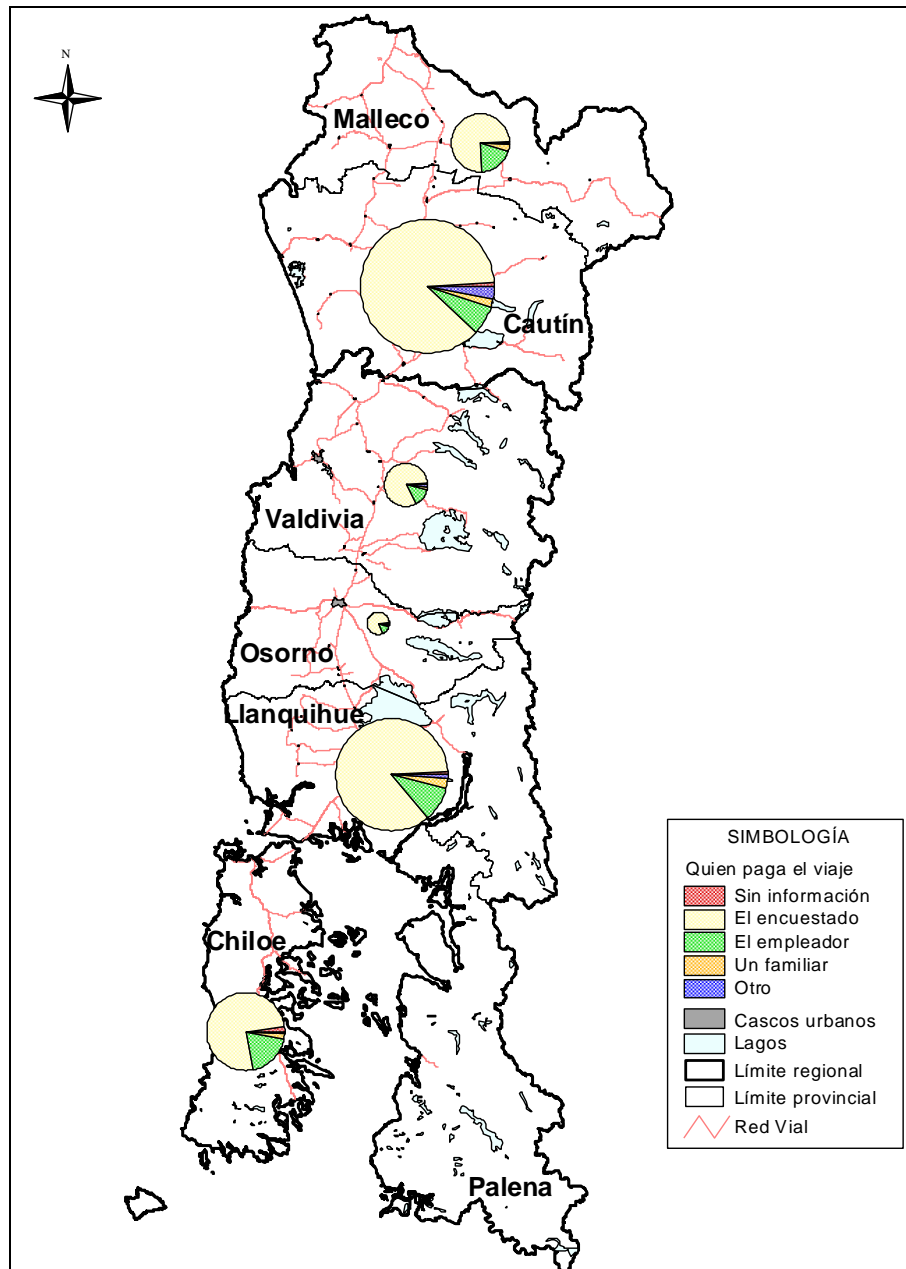
Figura Nº 6.6-1: Número de Vehículos Livianos por Quién Paga el Viaje. Día Laboral - Nivel Provincial



Provincia	Sin información	El encuestado	El empleador	Un Familiar o amigo	Otro	Total en día laboral
Cautín	56	3467	1245	74	67	4909
Chiloé	45	1718	1020	58	89	2930
Llanquihue	46	2310	1299	43	45	3743
Malleco	17	1343	753	63	38	2214
Osorno	18	677	290	18	11	1014
Valdivia	14	882	499	24	26	1445

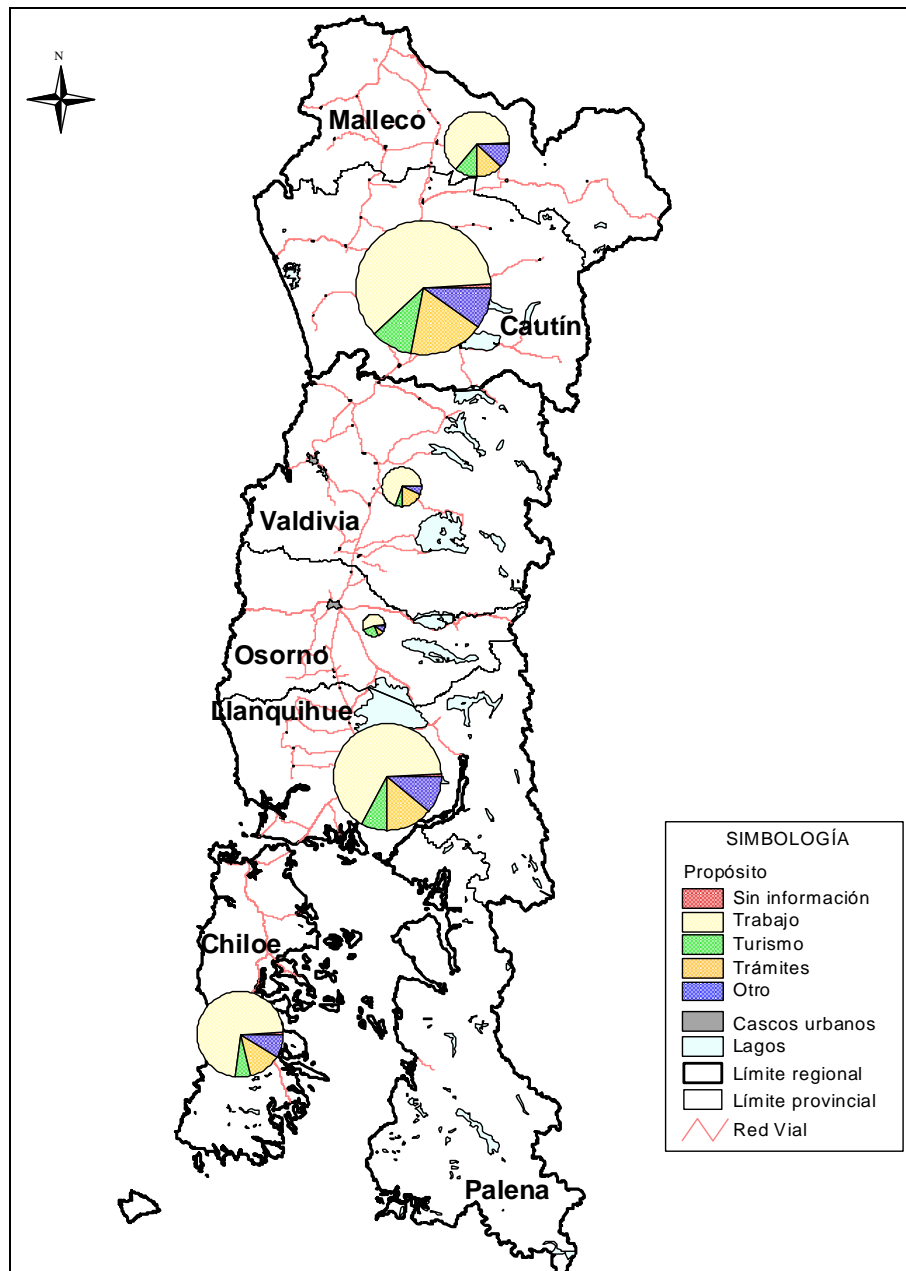


Figura Nº 6.6-2: Número de Vehículos Livianos por Quién Paga el Viaje. Fin de Semana- Nivel Provincial



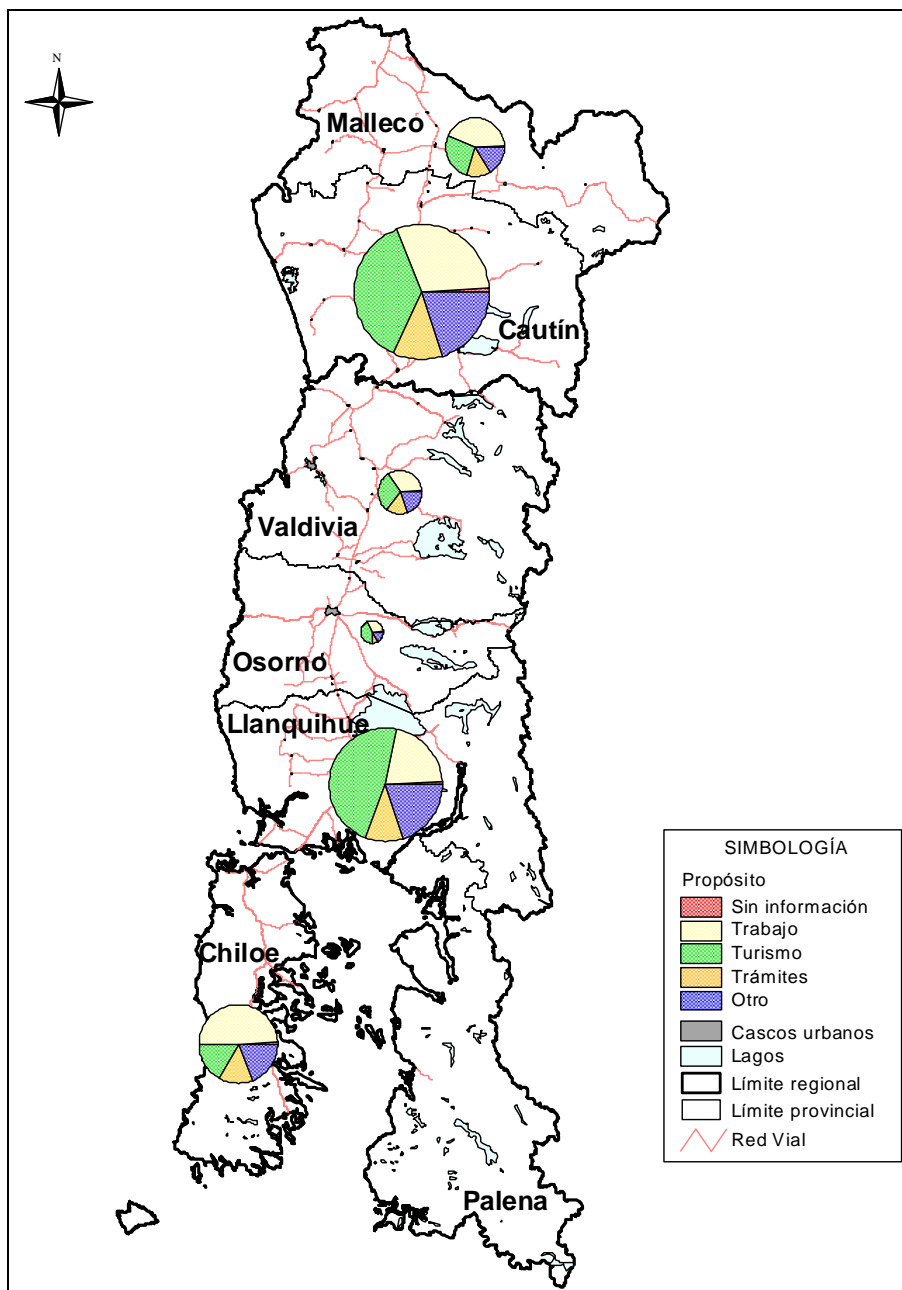
Provincia	Sin Información	El Encuestado	El empleador	Un Familiar o amigo	Otro	Total en fin de semana
Cautín	56	4726	384	117	132	5415
Chiloé	43	2135	546	44	40	2808
Llanquihue	46	3691	412	114	61	4324
Malleco	18	1539	382	78	43	2060
Osorno	6	786	128	25	24	969
Valdivia	20	1288	206	29	20	1563

Figura N° 6.6-3: Número de Vehículos Livianos por Propósito. Día Laboral- Nivel Provincial



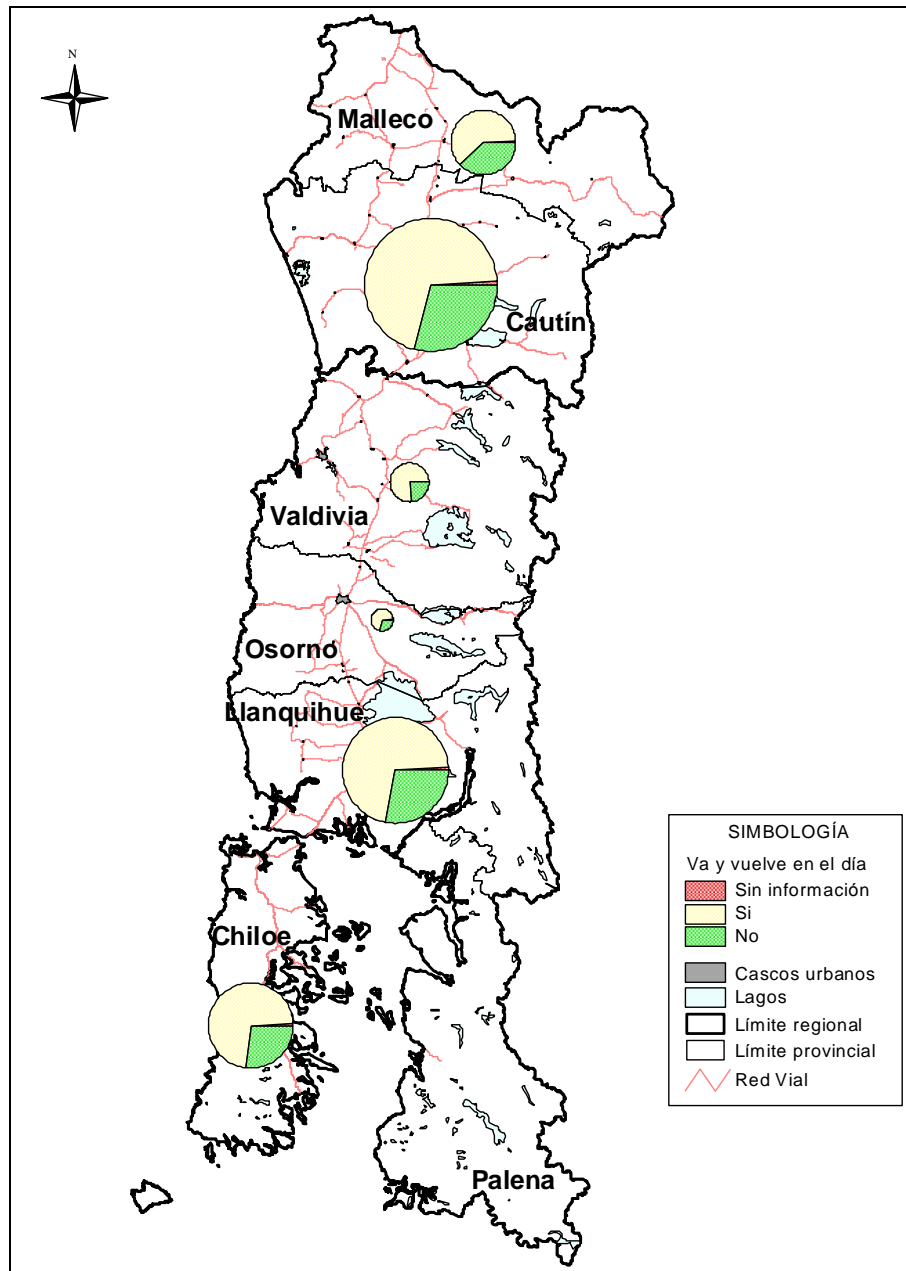
Provincia	Sin información	Trabajo	Turismo - Opcional	Trámites - Obligado	Otro	Total en día laboral
Cautin	48	2992	509	873	487	4909
Chiloe	43	2112	164	340	271	2930
Llanquihue	42	2480	311	530	380	3743
Malleco	18	1400	244	288	264	2214
Osorno	18	561	254	85	96	1014
Valdivia	15	995	88	266	81	1445

Figura N° 6.6-4: Número de Vehículos Livianos por Propósito. Fin de Semana- Nivel Provincial



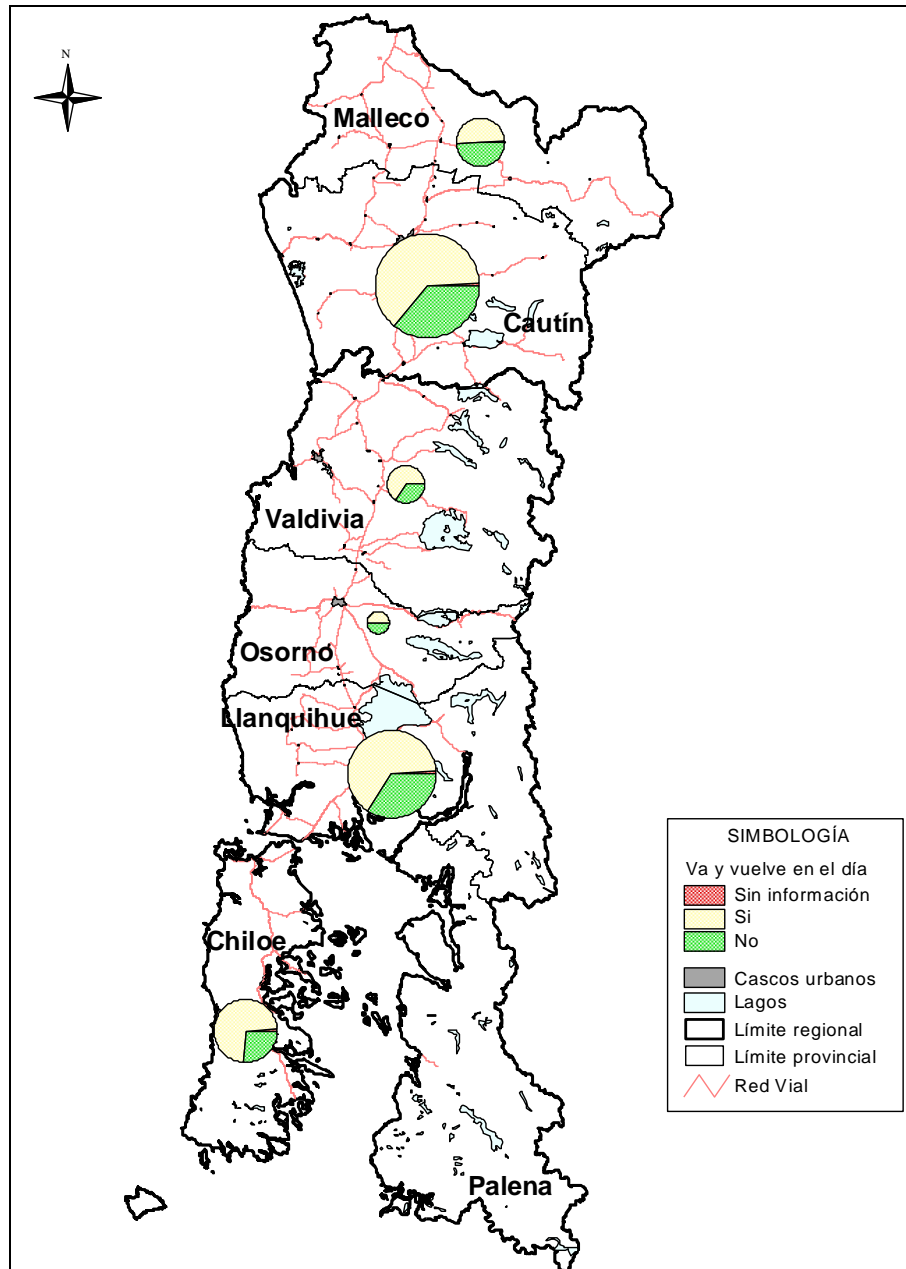
Provincia	Sin información	Trabajo	Turismo - Opcional	Trámites - Obligado	Otro	Total en fin de semana
Cautín	33	1614	2018	659	1091	5415
Chiloé	39	1370	471	404	524	2808
Llanquihue	43	899	2021	463	898	4324
Malleco	14	885	544	285	332	2060
Osorno	6	300	424	67	172	969
Valdivia	19	508	491	250	295	1563

Figura Nº 6.6-5: Número de Vehículos Livianos por va y viene en el Día. Día Laboral- Nivel Provincial



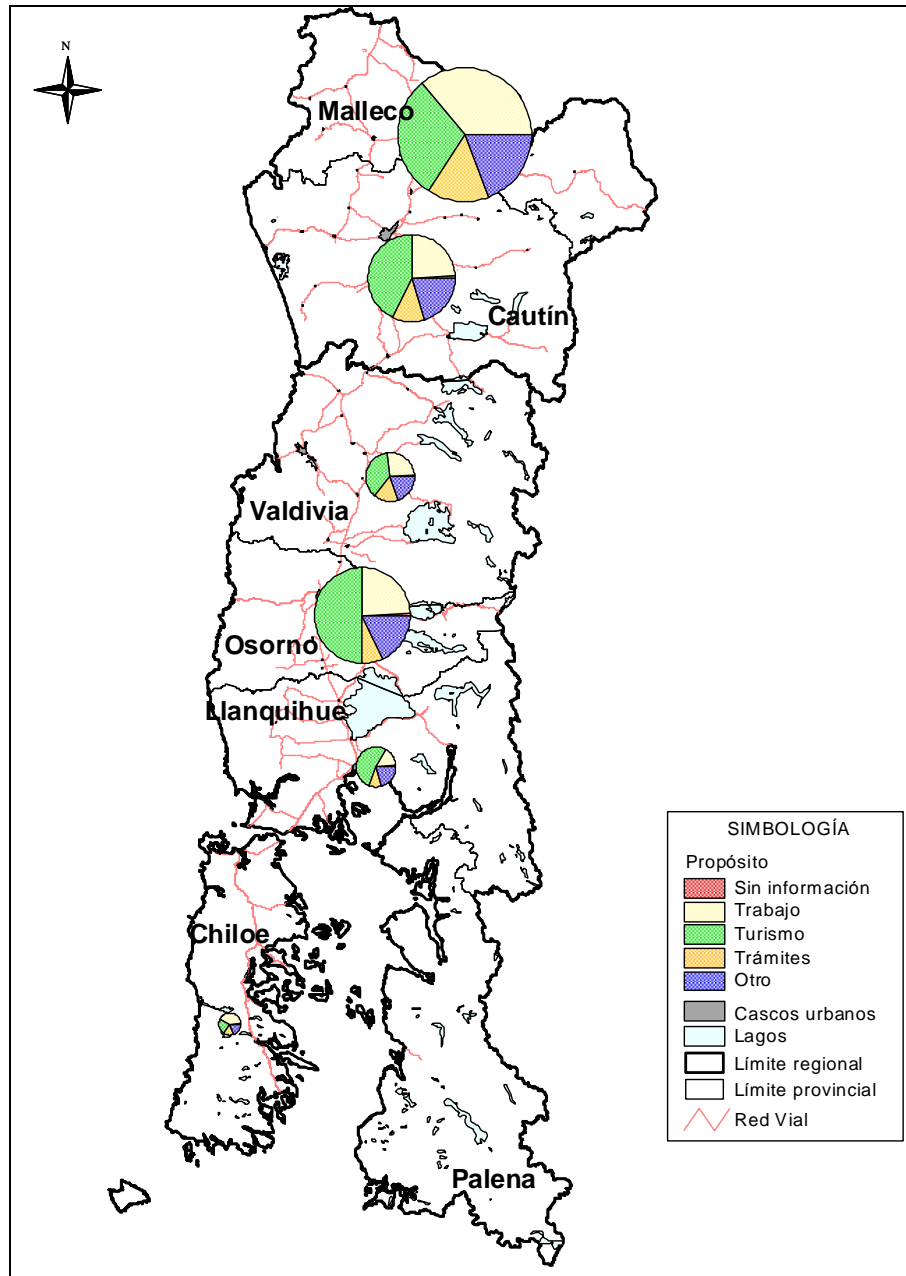
Provincia	Sin información	Si	(Va y vuelve en el día)	Total en día laboral
Cautín	48	3460	1401	4909
Chiloé	43	2110	777	2930
Llanquihue	35	2668	1039	3742
Malleco	17	1357	840	2214
Osorno	18	701	295	1014
Valdivia	14	1098	331	1443

Figura Nº 6.6-6: Número de Vehículos Livianos por va y viene en el Día. Fin de Semana- Nivel Provincial



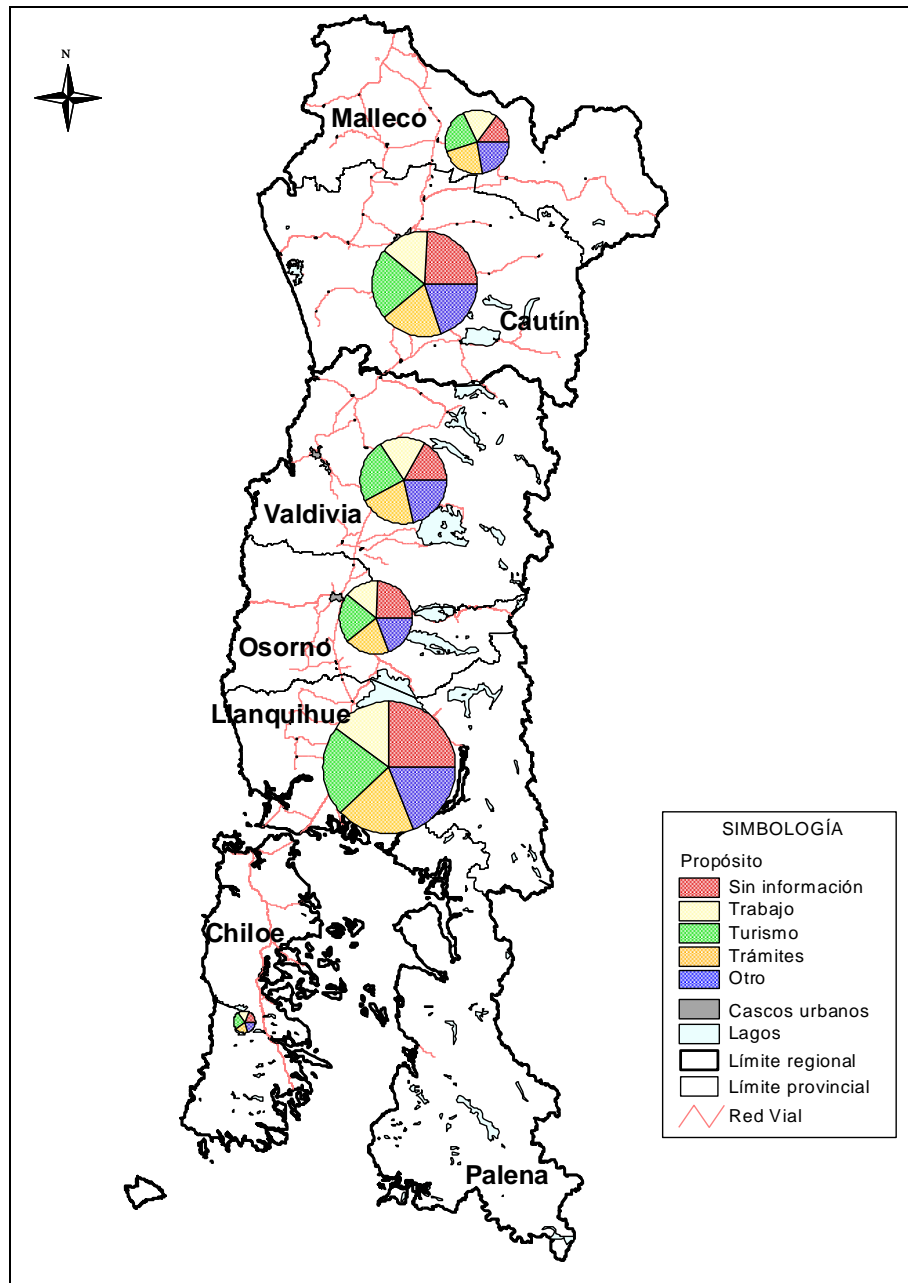
Provincia	Sin información	Si	No	Total en fin de semana
Cautín	35	3410	1970	5415
Chiloé	40	2040	728	2808
Llanquihue	40	2831	1452	4323
Malleco	13	1028	1018	2059
Osorno	4	488	477	969
Valdivia	21	1017	525	1563

Figura Nº 6.6-7: Tasa de Ocupación de Vehículos Livianos por Propósito. Día Laboral  
 - Nivel Provincial



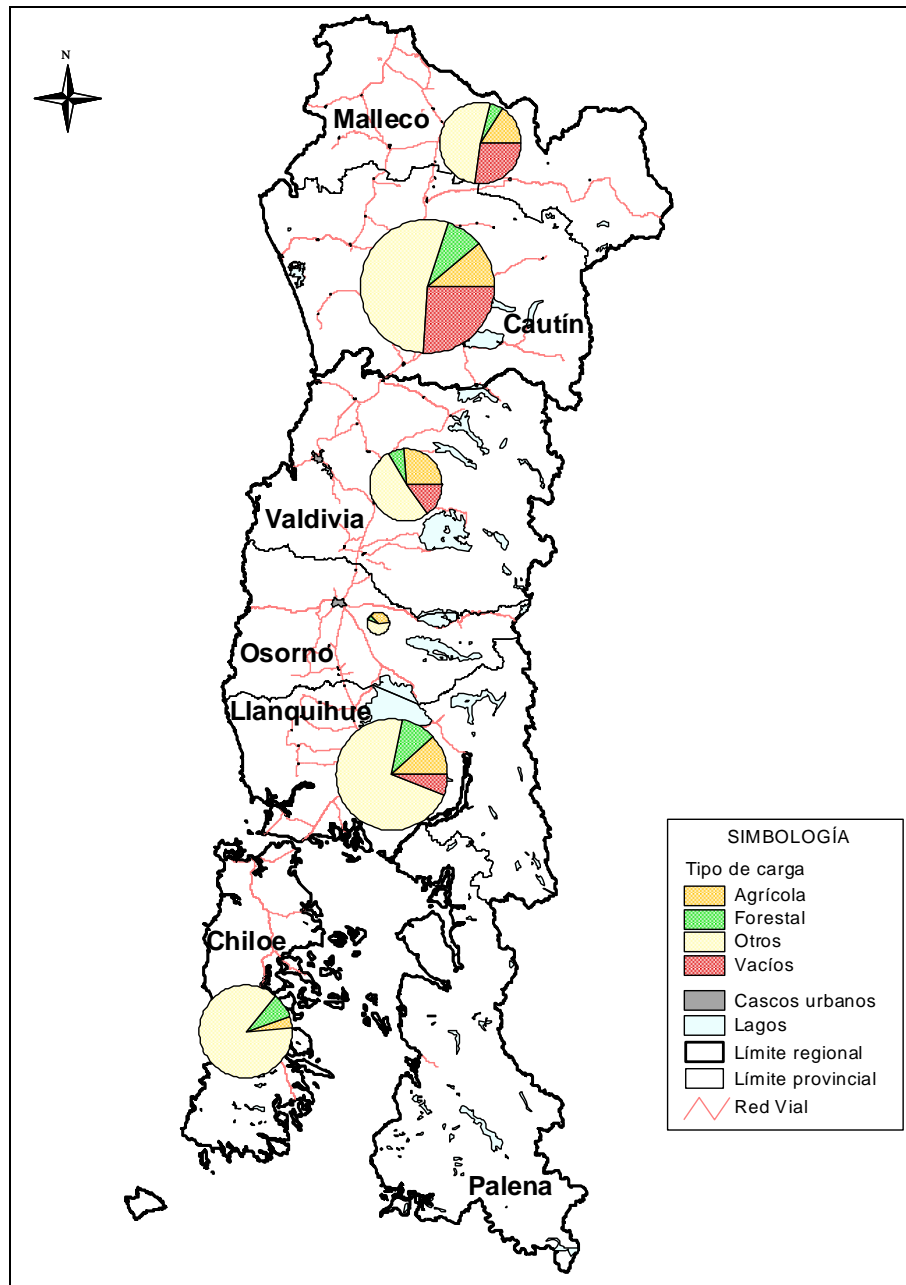
Provincia	Sin información	Trabajo	Turismo - Opcional	Trámites - Obligado	Otro	Total en día laboral
Cautín	2,42	2,08	2,61	2,28	2,30	2,19
Chiloé	2,47	1,90	2,95	2,19	2,32	2,04
Llanquihue	2,19	1,91	2,93	2,23	2,27	2,08
Malleco	2,17	2,08	2,86	2,45	2,76	2,30
Osorno	1,61	1,98	2,76	2,15	2,29	2,21
Valdivia	2,47	1,96	2,39	2,39	2,47	2,10

Figura N° 6.6-8: Tasa de Ocupación de Vehículos Livianos por Propósito. Fin de Semana- Nivel Provincial



Provincia	Sin información	Trabajo	Turismo - Opcional	Trámites - Obligado	Otro	Total en fin de semana
Cautín	3,61	2,32	3,37	2,86	3,09	2,94
Chiloé	2,26	2,08	3,23	2,42	2,47	2,39
Llanquihue	3,95	2,39	3,50	3,01	3,08	3,13
Malleco	1,93	2,26	3,06	2,98	2,87	2,66
Osorno	3,33	2,07	3,12	2,78	2,83	2,72
Valdivia	2,32	2,27	3,29	2,80	2,95	2,81

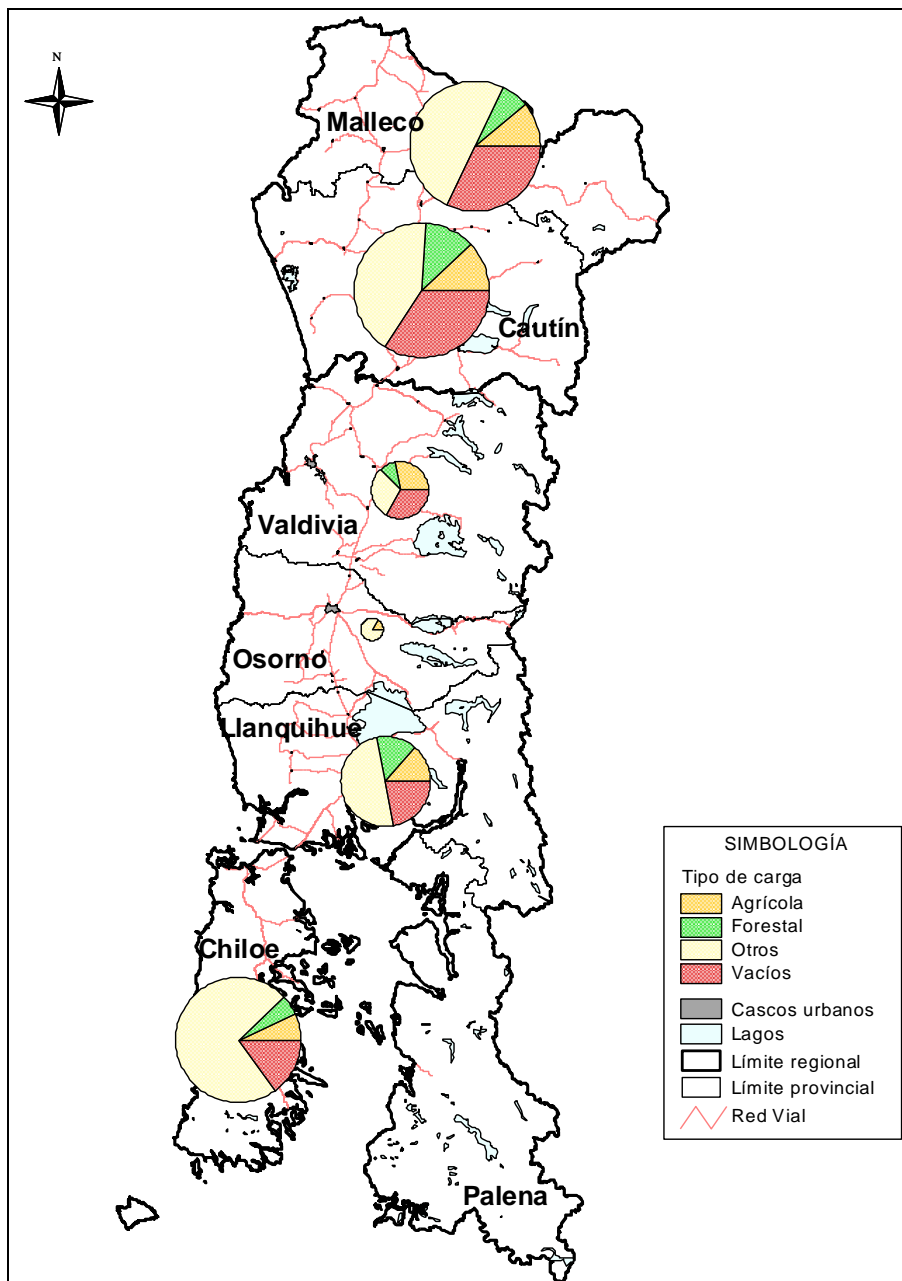
Figura N° 6.6-9: Número de Camiones de 2 Ejes por Tipo de Carga. Día Laboral- Nivel Provincial



Provincia	Agrícola	Forestal	Otros	Vacíos	Total en día laboral
Cautín	55	44	260	123	482
Chiloé	13	25	250	0	288
Llanquihue	43	38	268	23	372
Malleco	39	11	125	67	242
Osorno	23	4	34	0	61
Valdivia	55	14	109	30	208

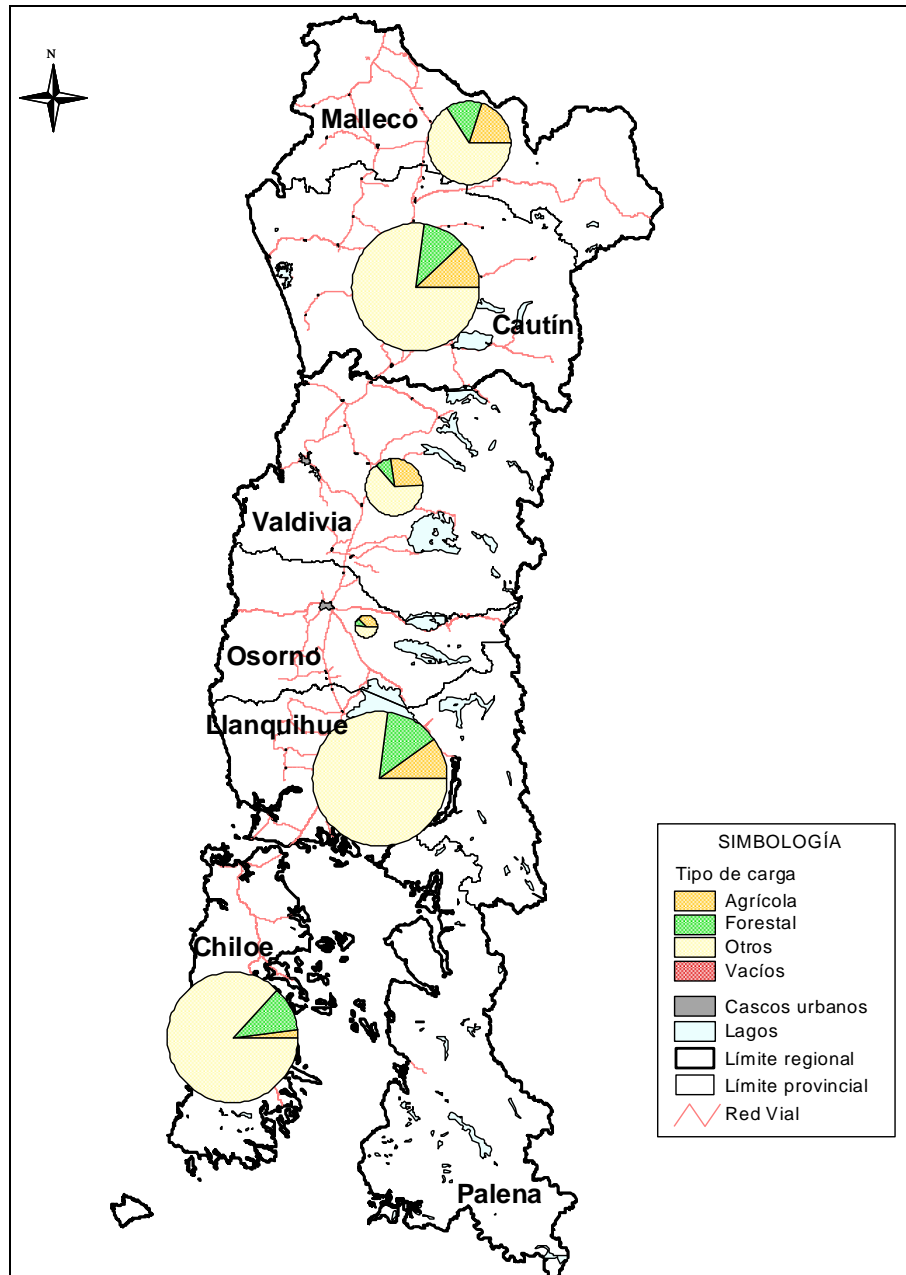


Figura N° 6.6-10: Número de Camiones de 2 Ejes por Tipo de Carga. Fin de Semana- Nivel Provincial



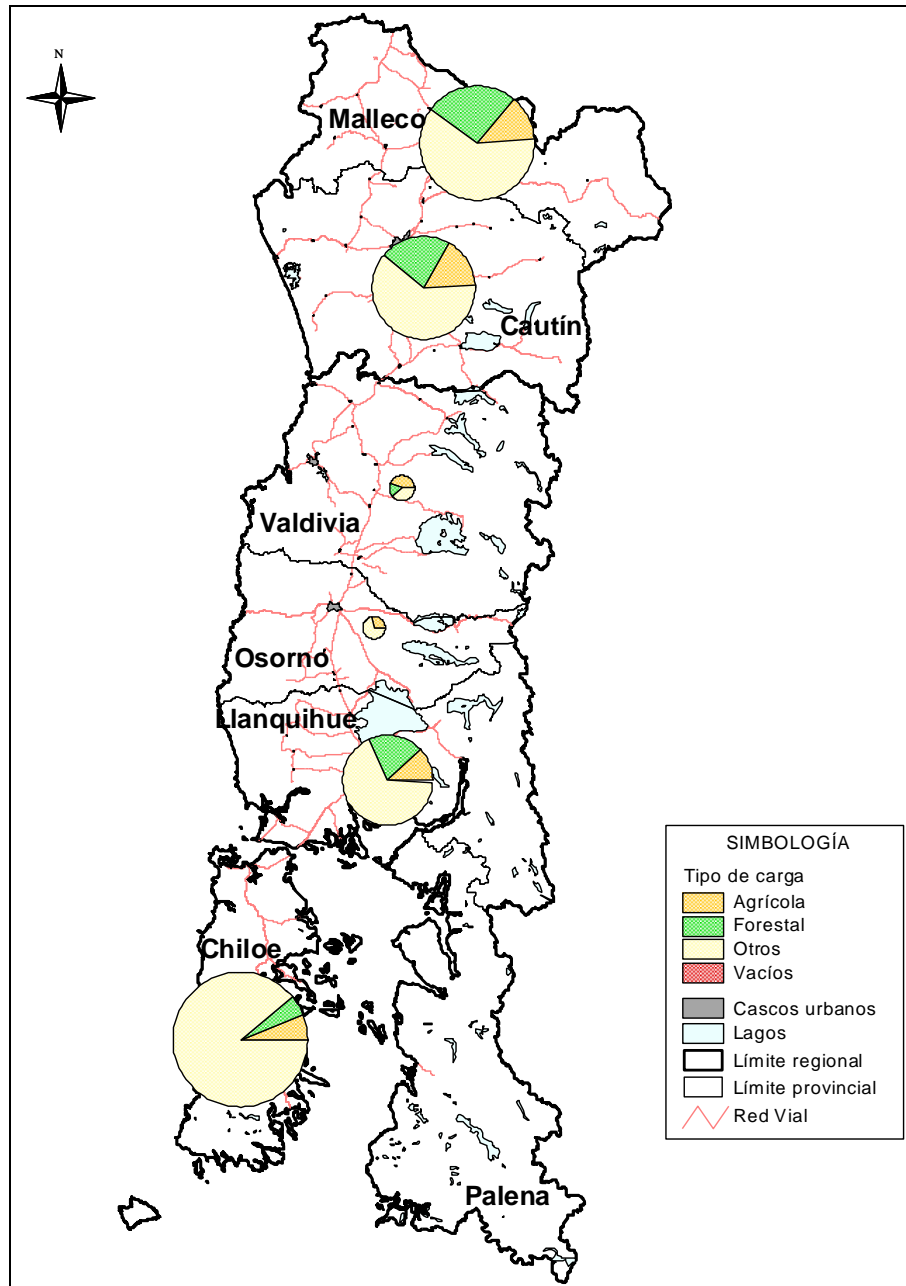
Provincia	Agrícola	Forestal	Otros	Vacíos	Total en fin de semana
Cautín	28	28	100	82	238
Chiloé	16	10	157	31	214
Llanquihue	19	19	67	30	135
Malleco	25	15	114	73	227
Osorno	5	0	25	0	30
Valdivia	21	7	23	25	76

Figura N° 6.6-11: Toneladas Transportadas por de Camiones de 2 Ejes por Tipo de Carga. Día Laboral- Nivel Provincial



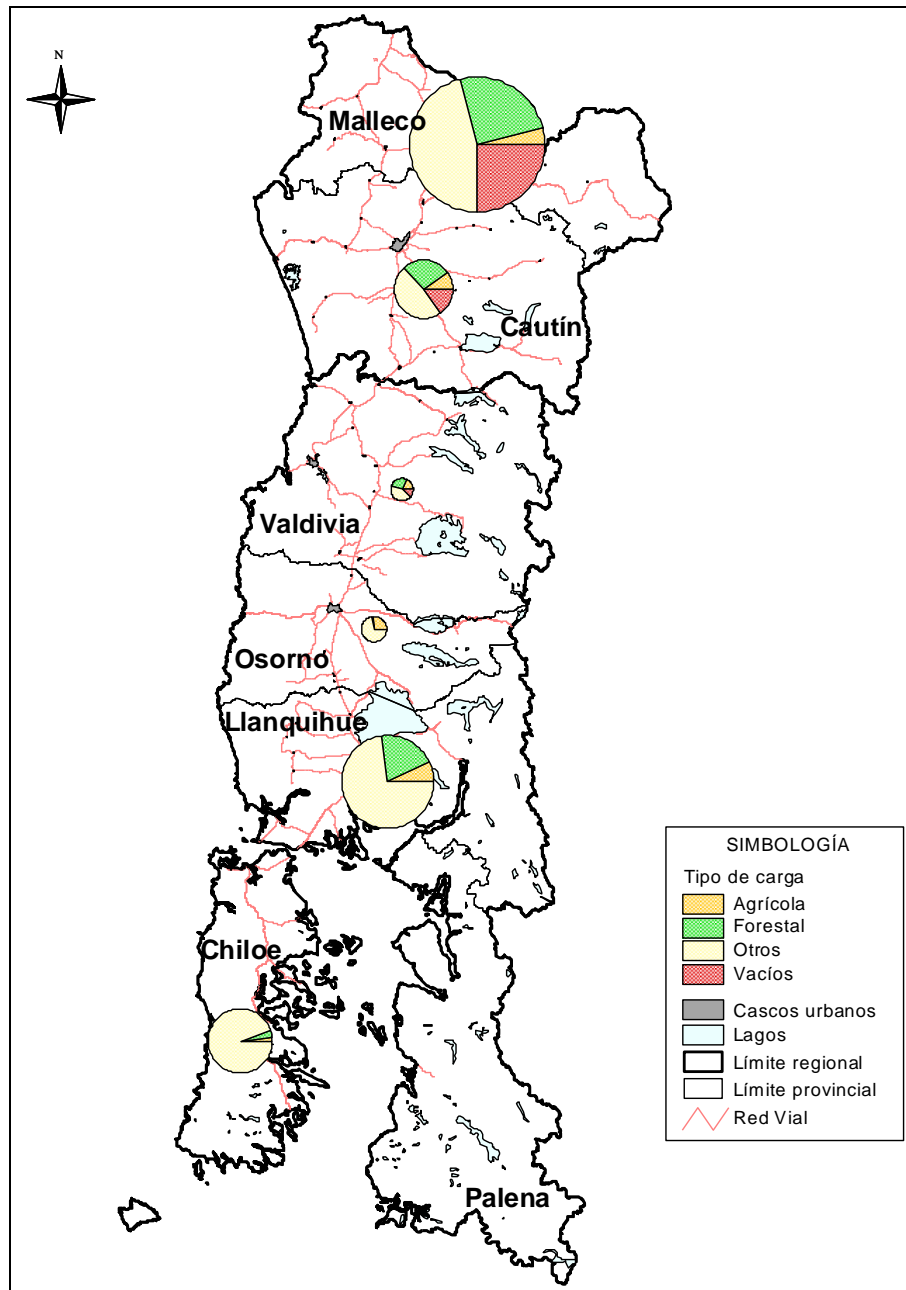
Provincia	Agrícola	Forestal	Otros	Vacíos	Total en día laboral
Cautín	163,73	152,95	1080,76	0,00	1397,44
Chiloé	28,10	161,70	1244,16	0,00	1433,96
Llanquihue	149,27	196,50	1143,00	0,00	1488,77
Malleco	176,60	118,00	574,75	0,00	869,35
Osorno	125,66	33,00	173,70	0,00	332,36
Valdivia	162,91	53,80	397,31	0,00	614,02

Figura N° 6.6-12: Toneladas Transportadas por de Camiones de 2 Ejes por Tipo de Carga. Día Laboral. - Nivel Provincial



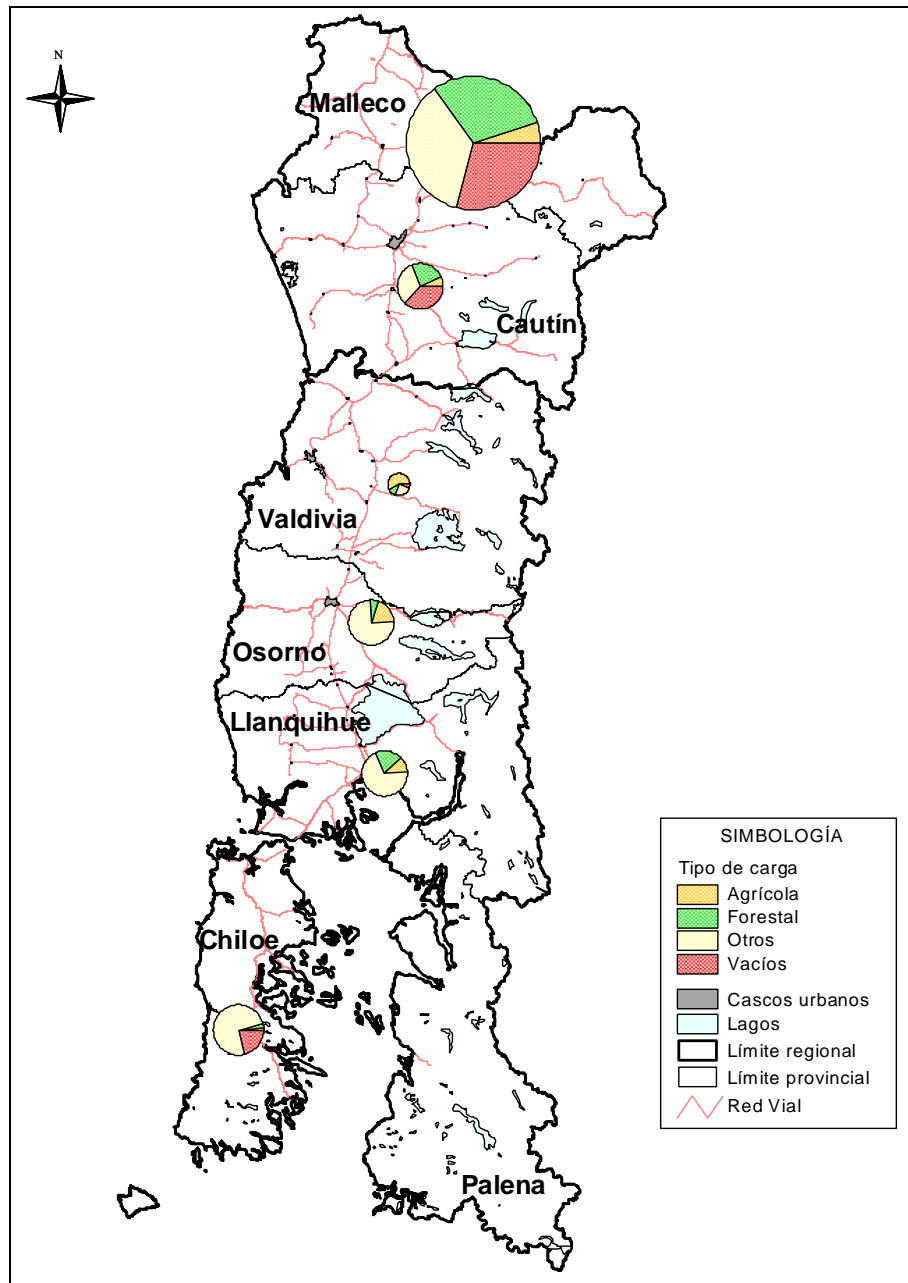
Provincia	Agrícola	Forestal	Otros	Vacíos	Total en fin de semana
Cautín	93,20	119,94	342,83	0,00	555,97
Chiloé	42,55	40,80	682,09	0,00	765,44
Llanquihue	59,30	96,80	322,60	0,00	478,70
Malleco	86,25	161,33	380,54	0,00	628,12
Osorno	45,00	0,00	115,10	0,00	160,10
Valdivia	74,00	30,00	66,78	0,00	170,78

Figura Nº 6.6-13: Número de Camiones de más de 2 Ejes por Tipo de Carga. Día Laboral - Nivel Provincial



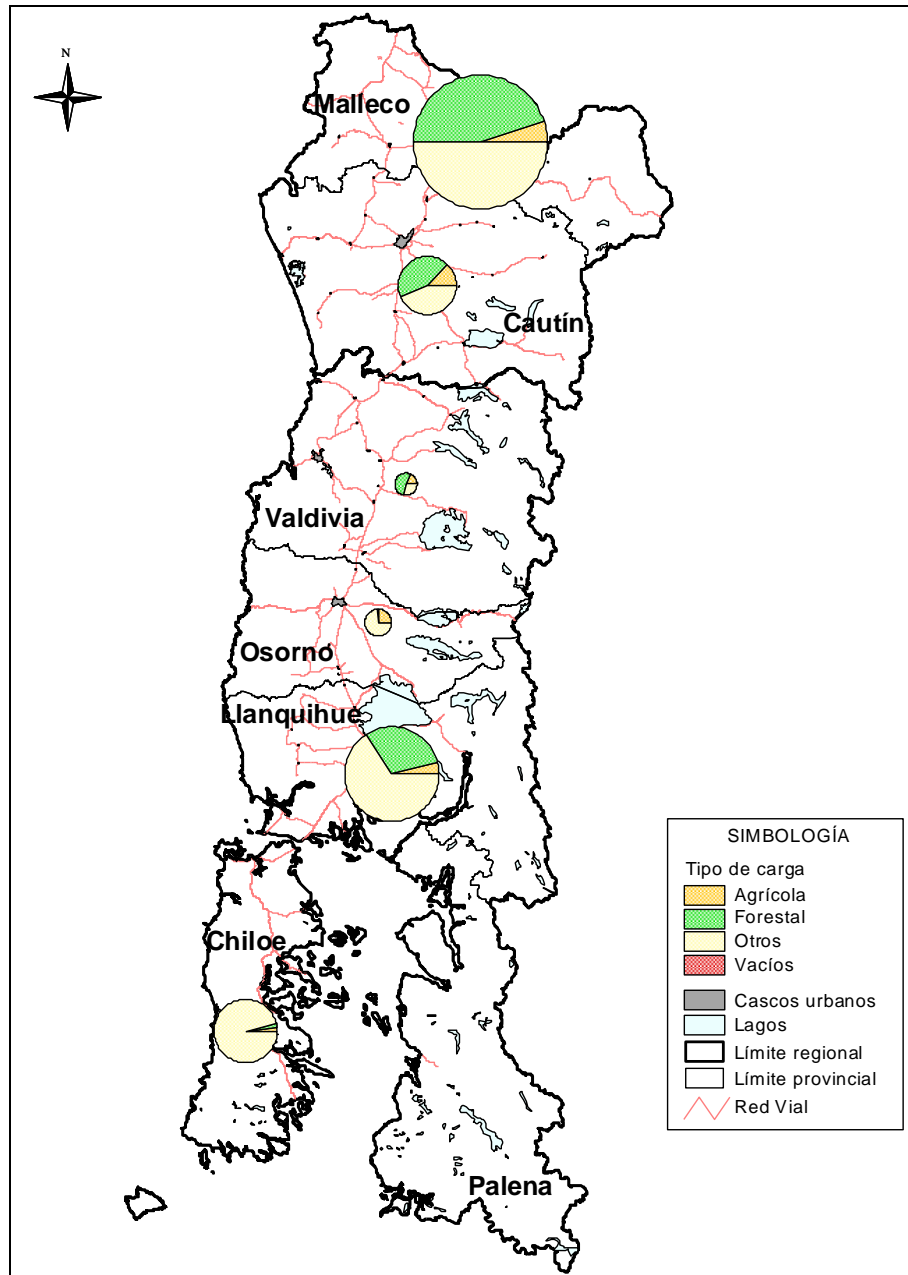
Provincia	Agrícola	Forestal	Otros	Vacíos	Total en día laboral
Cautín	28	72	129	42	271
Chiloé	7	9	284	0	300
Llanquihue	30	90	332	5	457
Malleco	33	188	341	182	744
Osorno	34	3	94	0	131
Valdivia	23	31	53	14	121

Figura N° 6.6-14: Número de Camiones de más de 2 Ejes por Tipo de Carga. Fin de Semana - Nivel Provincial



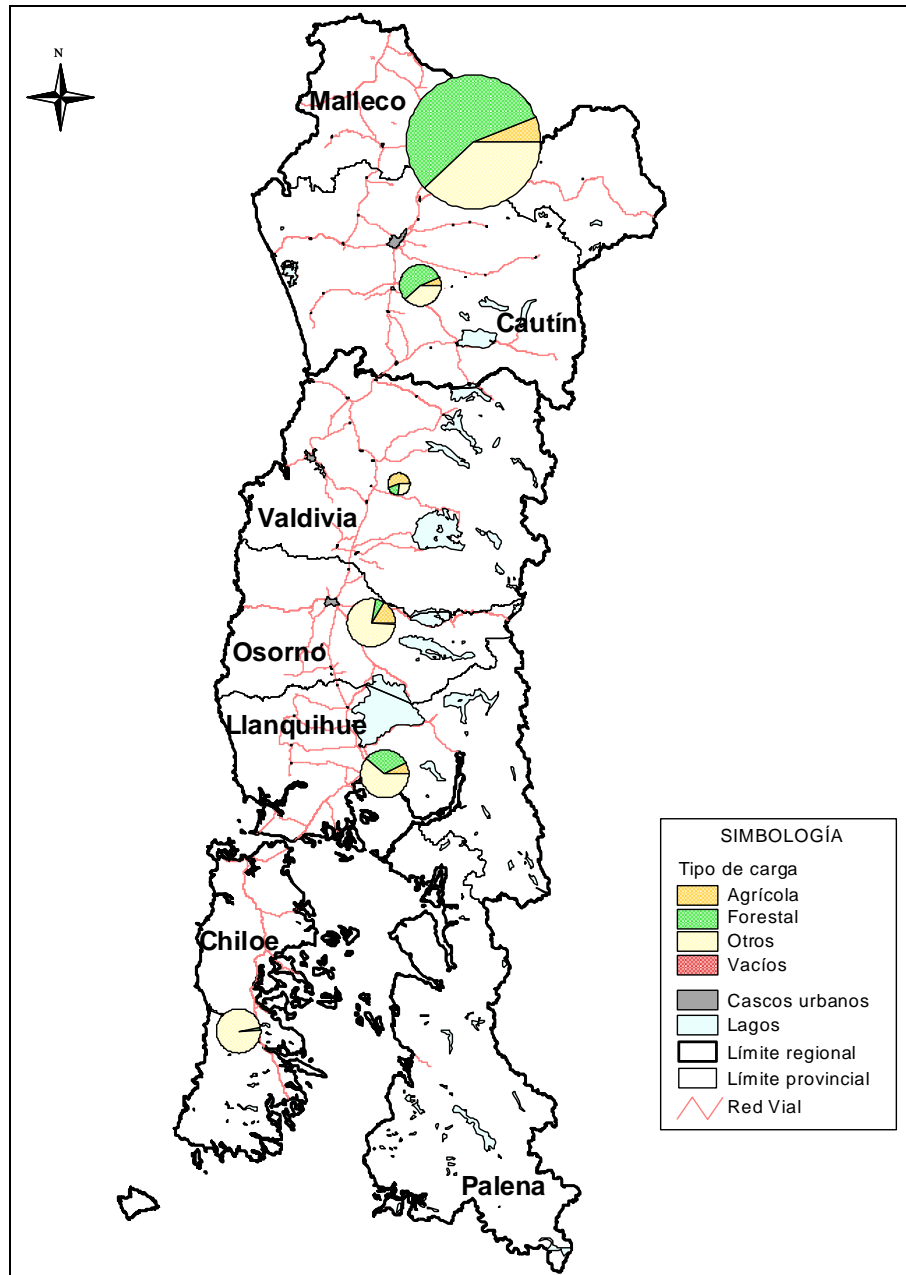
Provincia	Agrícola	Forestal	Otros	Vacíos	Total en fin de semana
Cautín	9	31	41	48	129
Chiloé	1	4	110	32	147
Llanquihue	15	25	87	0	127
Malleco	35	192	232	183	642
Osorno	25	7	95	0	127
Valdivia	30	6	13	3	52

Figura N° 6.6-15: Toneladas Transportada por Camiones de más de 2 Ejes por Tipo de Carga. Día Laboral - Nivel Provincial



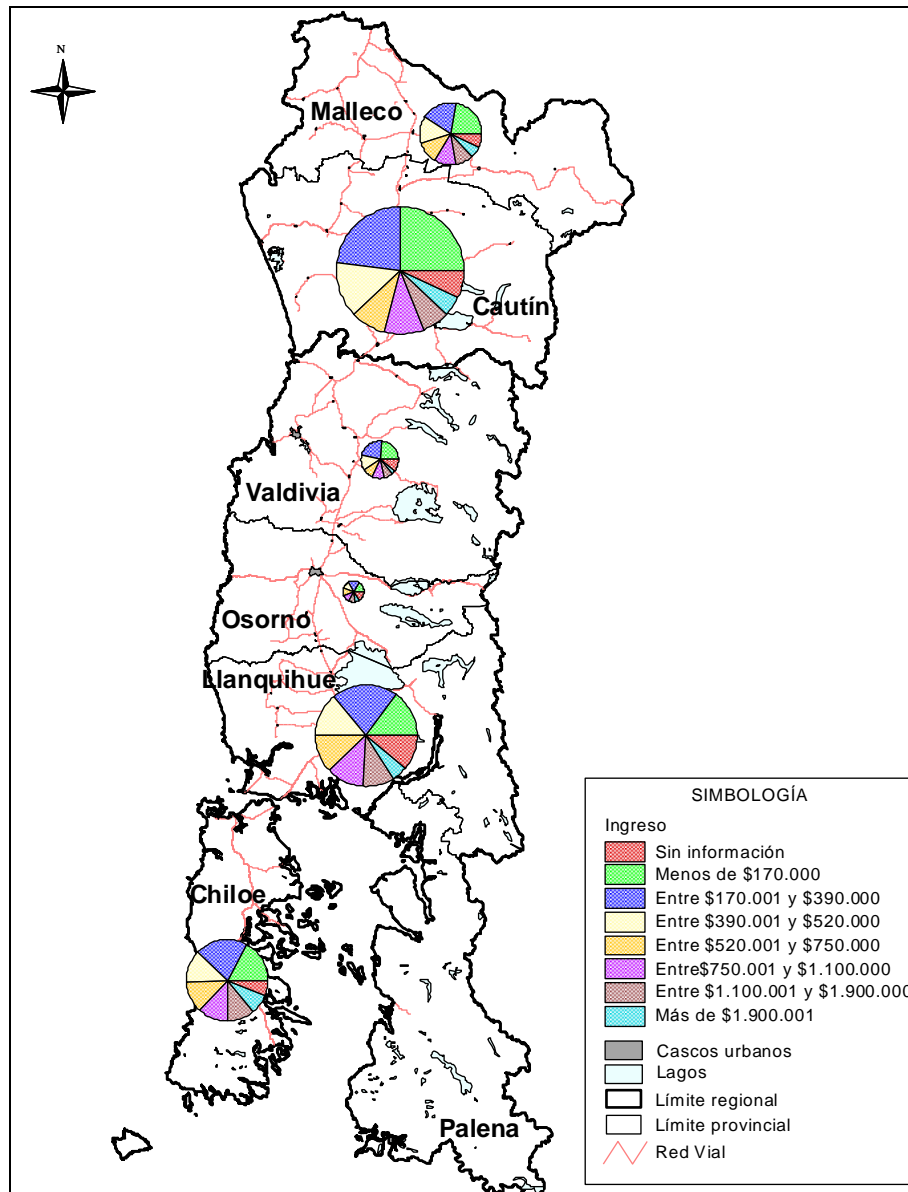
Provincia	Agrícola	Forestal	Otros	Vacíos	Total en día laboral
Cautín	615,85	2001,04	2034,60	0,00	4651,49
Chiloé	115,00	107,00	4924,38	0,00	5146,38
Llanquihue	364,24	2576,00	5770,00	0,00	8710,24
Malleco	719,00	6393,90	7196,42	0,00	14309,32
Osorno	488,75	49,05	1517,88	0,00	2055,68
Valdivia	313,50	943,50	486,90	0,00	1743,90

Figura Nº 6.6-16: Toneladas Transportada por Camiones de más de 2 Ejes por Tipo de Carga. Fin de Semana- Nivel Provincial



Provincia	Agrícola	Forestal	Otros	Vacíos	Total en fin de semana
Cautín	110,50	952,00	648,20	0,00	1710,70
Chiloé	14,00	32,00	1886,00	0,00	1932,00
Llanquihue	175,24	668,00	1342,50	0,00	2185,74
Malleco	764,00	6877,60	4708,53	0,00	12350,13
Osorno	363,70	143,00	1703,50	0,00	2210,20
Valdivia	348,00	112,00	177,46	0,00	637,46

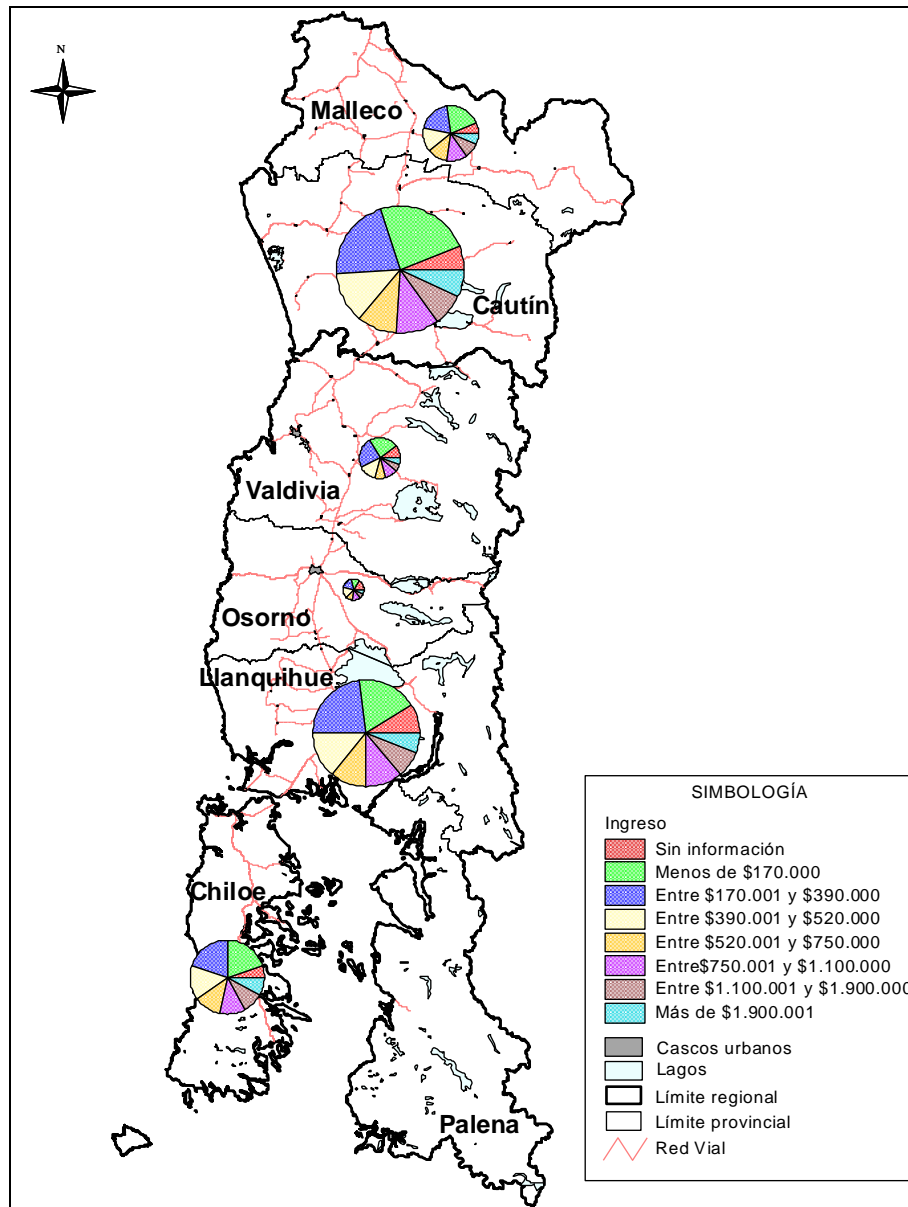
Figura N° 6.6-17: Número de Vehículos Livianos por Ingreso Promedio. Día Laboral- Nivel Provincial



Provincia	Sin información	Menos de \$170.000	Entre \$170.001 y 390.000	Entre \$390.001 y 520.000	Entre \$520.001 y 750.000	Entre \$750.001 y 1.100.000	Entre \$1.100.001 y 1.900.000	Más de \$1.900.001	Total en día laboral
Cautín	311	1239	1133	682	462	496	324	262	4909
Chiloé	190	485	615	370	354	353	327	236	2930
Llanquihue	395	576	784	518	445	451	375	199	3743
Malleco	136	479	426	308	251	263	209	142	2214
Osorno	171	153	183	113	120	109	98	67	1014
Valdivia	127	337	332	193	130	166	96	64	1445



Figura Nº 6.6-18: Número de Vehículos Livianos por Ingreso Promedio. Fin de Semana- Nivel Provincial



Provincia	Sin información	Menos de \$170000	Entre \$170.001 y 390.000	Entre \$390.001 y 520.000	Entre \$520.001 y 750.000	Entre \$750.001 y 1.100.000	Entre \$1.100.001 y 1.900.000	Más de \$1.900.001	Total en fin de semana
Cautín	323	1299	1129	680	555	577	428	424	5415
Chiloé	152	571	558	410	341	313	250	213	2808
Llanquihue	403	799	976	617	471	472	330	256	4324
Malleco	114	427	408	292	240	241	184	154	2060
Osorno	147	136	173	153	105	113	82	60	969
Valdivia	159	366	368	225	141	144	96	64	1563

## 6.7 Mediciones especiales en Transbordador Dalcahue

### 6.7.1 Antecedentes generales

La isla de Quinchao se encuentra al Noreste de Castro, frente al pueblo de Dalcahue a 21 km de Castro. El principal acceso a la isla se realiza cruzando el canal Dalcahue en un tramo de unos 800 metros. En la siguiente fotografía se aprecia la zona de este cruce.

Fotografía 1: Cruce Canal Dalcahue



Para tal efecto existe un servicio de transbordadores que permite el cruce de este canal el cual opera regularmente durante todos los días del año.

El acceso a los transbordadores se realiza a través de rampas de acceso ubicadas a ambos costados del canal según se aprecia en la fotografía anterior. Las principales características de ellas son las siguientes.

#### Rampa Dalcahue

La rampa de acceso ubicada en Dalcahue se denomina “El Pasaje” y se ubica al sureste del pueblo como lo indica el N° 5 de la siguiente figura, al costado de las oficinas de la Alcaldía de Mar de Dalcahue.

Esta rampa se conecta el eje Ramón Freire – Ruta W-45 mediante una vía pavimentada de 100 m de longitud. En cuanto a su perfil transversal se aprecia que este esta compuesto por una calzada bidireccional de un ancho de 10 m sin veredas ni bermas. En elevación se aprecia que tiene una pendiente del orden del 4%. El pavimento se encuentra en regular estado.

Fotografía 2: Rampa Dalcahue: “El Pasaje” – Vista desde el Sur



En cuanto a la capacidad de la rampa para atender embarcaciones cabe señalar que fue posible observar hasta 4 transbordadores atracados haciendo uso directo de la rampa en forma simultánea, tanto para el servicio Dalcahue – Quinchao como para servicios especiales (privados) de transporte de redes o insumos para la acuicultura que por lo general se dirigen a islas del archipiélago. Sin embargo, la superficie útil es bastante reducida que dificulta las maniobras a los vehículos, especialmente camiones para subir en retroceso a las naves.

La vía de acceso enfrenta directamente la rampa con muy buena visibilidad, lo que permite que las maniobras de acceso a ella, en general sean expeditas con bajo conflicto entre los vehículos que suben y bajan a las naves.

### Rampa Quinchao

Frente al pueblo de Dalcahue, al otro lado del canal, se encuentra la rampa de la Isla de Quinchao la cual se conecta directamente con la Ruta W-589 que transcurre longitudinalmente toda la isla de Quinchao. En la siguiente fotografía se aprecia la disposición de esta rampa y de su vía de acceso. Cabe señalar que a diferencia de la rampa en Dalcahue ésta es utilizada exclusivamente por las naves que realizan el servicio entre ambos puntos.

Fotografía 3: Rampa de Isla de Quinchao



La superficie de esta rampa es mayor que la otra lo que genera el espacio suficiente para las maniobras de corrección de los vehículos que suben y bajan de las naves.

El acceso a la rampa es de una vía con una pista por sentido, como se aprecia en la siguiente figura. Esta ruta llega a la rampa en forma perpendicular con una pendiente del orden del 6% y el acceso a la rampa se encuentra regulado por una señal Pare, ya que los vehículos deben esperar hasta que la descarga de la nave se haya verificado totalmente.

Fotografía 4: Acceso Rampa de Isla de Quinchao



Los trasbordadores que operan en el lugar, especialmente en la rampa de Dalcahue son variados y prestan servicios de carácter privado y público.

Fotografía 5: Rampa Dalcahue: “El Pasaje”



El sistema de transbordadores que realizan servicio Dalcahue - Quinchao se encuentran a cargo de la empresa Barcazas Man Pue, la cual cuenta regularmente con tres barcazas de distintas capacidades: Man Pue II; Man Pue III y Man Pue IV, que tiene una capacidad aproximada de 6, 10 y 15 vehículos livianos aproximadamente. En las siguientes fotografías es posible apreciar dichas naves.

Fotografía 6: Barcaza Man Pue II



Fotografía 7: Barcaza Man Pue III



Fotografía 8: Barcaza Man Pue IV



El servicio Dalcahue - Quinchao realizado por la empresa Man Pue, comienza a operar desde las 7:00 hrs. (aproximadamente) de la mañana en horario continuado hasta las 24:00 hrs. (aproximadamente). El cobro del servicio es por vehículo por lo que los peatones no pagan; debido a esto existe un número no determinado de personas que se trasladan en vehículo hasta la rampa y dejan su automóvil estacionado en el área para cruzar hacia el otro lado como peatón por lo que es común que la gente pida a vehículos particulares que les den un aventón hacia su destino; por lo general estas personas son las que trabajan o estudian a uno u otro lado de la isla.

Las tarifas ida y vuelta (IVA incluido) son las siguientes:

Vehículos livianos	\$ 5.000
Buses	\$ 22.000
Minibús	\$ 10.000
Camión 2 Ejes	\$ 14.000
Camión +2 Ejes	\$ 24.000

Por lo general la empresa opera con dos barcazas, que realizan continuamente los viajes de ida y vuelta, sin embargo en horarios de menor demanda (generalmente horas antes del término del servicio) la empresa opera con una sola barcaza y en las horas de mayor demanda la empresa podría llegar a operar hasta con tres. La empresa realiza servicios especiales de traslado de redes, ovas, salmones, etc; desde Dalcahue hacia otras islas y salmoneras del sector por lo que no siempre son las mismas barcazas las que operan.

Las barcazas cuentan con un solo acceso por lo que los vehículos deben abordarla maniobrando en reversa, para así desembarcar más cómodamente.

Fotografía 9: Rampa Dalcahue: "Embarque de Vehículos y Minibus"



El ancho de la rampa permite el viraje vehículos livianos sin dificultad, sin embargo el viraje de buses y camiones es más complicado y demora más tiempo. Diariamente antes de las 08:00 hrs. de la mañana se genera el trasbordo de 2 servicios de buses interurbanos que viajan hasta Puerto Montt con capacidad de 45 pasajeros, aproximadamente; durante el día también se realiza trasbordo de combustible (hasta dos camiones diarios) los cuales se trasladan solos en las barcazas (sin otros vehículos ni pasajeros) por medidas de seguridad.

Fotografía 10: Rampa Dalcahue: “Embarque de Camión”



Fotografía 11: Rampa Dalcahue: “Embarque de Buses Interurbanos”



Como se ha mencionado anteriormente, en esta rampa, a diferencia de la de Quinchao, se realizan labores de carga y descarga de barcazas, las cuales se dirigen a otras islas o a balsas de la actividad acuícola, por lo que existen operando simultáneamente grúas orquillas que atraviesan la rampa perpendicularmente desde el sector del muelle hacia la ubicación de las barcazas privadas que por lo general se localizan al lado opuesto, dificultando la maniobra de vehículos que se embarcan en el servicio Dalcahue - Quinchao establecido, no pudiendo ser detectado si este tipo de operaciones tienen horarios establecidos por las autoridades competentes..



Fotografía 12: Rampa Dalcahue: "Carga y Descarga de Transbordadores Particulares"



### 6.7.2 Estudios de base Temporada Normal

En la Rampa Acceso Transbordador a Isla de Quinchao se realizó una encuesta de origen destino, que corresponde al punto N-10-19 reportado anteriormente. Se realizó conteos de flujo en los puntos C-10-39 y C-10-40, también reportados anteriormente.

El punto C-10-39 es un punto especial pues en él se realizó conteos continuos de 7 a 24 horas durante una semana completa. Los cuadros siguientes reportan los resultados obtenidos.

Cuadro Nº 6.7-1: Conteo Vehicular por hora del día Lunes en el punto de control C-10-39

Lunes		13 (norte – sur)										31 (sur – norte)											
PC	HORA	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	Suburbano	Otros	Biciclos	Total	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	Suburbano	Otros	Biciclos	Total
		Txc											Txc										
10-39	0700	5	0	9	4	2	1	0	0	0	0	21	6	0	12	2	4	0	2	6	0	0	32
	0800	4	0	10	0	3	1	0	3	0	0	21	4	0	2	3	1	0	0	7	0	0	17
	0900	3	0	8	3	4	1	2	3	0	0	24	4	0	11	0	3	1	0	4	0	0	23
	1000	6	0	11	0	3	0	0	4	0	0	24	4	0	10	1	1	0	0	4	0	0	20
	1100	9	0	11	1	1	0	0	6	0	0	28	8	0	8	1	4	1	0	4	0	0	26
	1200	9	0	6	1	3	0	0	3	0	0	22	5	0	9	1	4	3	1	2	0	0	25
	1300	8	0	9	4	3	1	0	6	0	0	31	10	0	6	7	2	1	0	3	0	0	29
	1400	8	0	9	3	3	1	3	4	0	0	31	12	0	12	6	1	2	1	2	0	0	36
	1500	6	0	8	6	5	2	0	4	0	1	32	5	0	11	4	4	1	0	6	0	0	31
	1600	7	0	7	1	6	1	0	4	0	0	26	6	0	11	4	6	0	0	3	0	0	30
	1700	3	0	7	3	2	1	0	4	0	0	20	8	0	12	3	7	0	0	4	0	1	35
	1800	9	0	9	0	4	0	0	8	0	0	30	6	0	10	2	2	4	0	4	0	0	28
	1900	4	0	5	0	2	0	1	4	0	0	16	7	0	4	3	1	2	0	3	0	0	20
	2000	3	0	8	1	2	1	1	3	0	0	19	7	0	4	1	1	0	0	3	0	0	16
	2100	7	0	3	0	1	0	0	2	0	0	13	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	4
	2200	0	0	3	2	1	0	0	0	0	0	6	1	0	2	1	1	1	0	1	0	0	7
	2300	3	0	2	2	0	0	0	0	0	0	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

Cuadro Nº 6.7-2: Conteo Vehicular por hora del día Martes en el punto de control C-10-39

Martes		13										31											
PC	HORA	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	Suburbano	Otros	Biciclos	Total	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	Suburbano	Otros	Biciclos	Total
		Txc											Txc										
10-39	0700	4	0	8	2	4	2	0	2	0	0	22	3	0	8	2	4	0	3	6	0	0	26
	0800	7	0	5	1	3	1	0	0	0	0	17	2	0	12	0	3	0	1	2	0	0	20
	0900	7	0	6	3	3	0	1	3	0	0	23	6	1	4	3	4	0	1	4	0	0	23
	1000	10	0	10	3	6	3	0	4	0	0	36	1	0	7	1	2	1	0	4	0	0	16
	1100	4	0	11	3	0	1	0	4	0	0	23	3	0	10	0	1	1	0	3	0	0	18
	1200	6	0	12	4	4	1	0	3	0	0	30	4	0	5	6	3	4	0	3	0	0	25
	1300	9	0	9	2	3	0	0	4	0	0	27	9	0	8	2	1	2	0	4	0	0	26
	1400	8	0	13	2	2	1	0	5	0	0	31	6	0	9	2	3	1	1	5	0	0	27
	1500	4	0	3	2	4	0	0	2	0	0	15	3	0	5	4	3	0	0	4	0	0	19
	1600	6	0	4	3	2	1	0	4	0	0	18	4	0	11	3	4	1	0	4	0	0	26
	1700	6	0	10	1	1	3	0	5	0	0	25	8	0	16	3	7	0	0	5	0	0	39
	1800	5	0	6	1	4	2	0	7	0	0	24	11	0	17	3	2	1	0	6	0	0	39
	1900	6	1	8	2	2	1	1	4	0	1	24	7	0	12	4	2	2	1	3	0	0	29
	2000	6	0	9	1	0	3	1	3	0	0	22	7	0	4	3	2	1	0	3	0	0	18
	2100	3	0	6	1	1	0	0	2	0	0	12	5	1	5	1	2	3	0	0	0	0	15
	2200	3	0	2	0	1	0	1	1	0	0	7	1	0	2	1	1	2	0	0	0	0	7
	2300	4	0	3	1	0	0	0	0	0	0	7	1	0	4	0	1	0	1	0	0	0	6

Cuadro N° 6.7-3: Conteo Vehicular por hora del día Miércoles en el punto de control C-10-39

Miércoles		13										31											
PC	HORA	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	Suburbano	Otros	Biciclos	Total	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	Suburbano	Otros	Biciclos	Total
		TXC											TXC										
10-39	0700	4	0	7	2	0	2	0	2	0	0	17	2	0	4	0	1	0	2	7	0	0	16
	0800	7	0	16	0	5	0	0	3	0	0	31	5	0	4	1	1	1	0	7	0	0	19
	0900	7	0	19	1	2	1	0	5	0	0	35	8	0	11	1	0	0	0	4	0	0	24
	1000	13	0	6	1	4	0	0	5	0	0	29	8	0	17	5	3	0	0	5	0	0	38
	1100	8	0	14	2	5	2	0	5	0	0	36	4	0	6	0	2	0	0	5	0	0	17
	1200	3	0	14	0	1	1	0	3	0	0	22	8	0	8	1	4	1	0	2	0	0	24
	1300	11	0	9	3	5	1	0	5	0	0	34	9	0	9	0	1	1	0	5	0	0	25
	1400	4	0	7	1	4	3	0	3	0	0	22	5	0	14	1	1	0	0	4	0	0	25
	1500	6	0	8	2	2	1	0	5	0	0	24	6	0	16	2	3	3	0	3	0	0	33
	1600	3	0	4	3	3	0	0	4	0	0	17	5	0	10	4	5	2	0	4	0	0	30
	1700	6	0	13	1	2	2	0	5	0	0	29	7	0	10	3	10	0	0	6	0	0	36
	1800	4	0	4	0	1	1	0	6	0	0	16	13	0	21	4	3	1	0	6	0	0	48
	1900	5	0	7	3	1	0	1	3	0	1	21	5	0	12	5	2	0	0	3	0	0	27
	2000	4	0	8	0	0	1	1	4	0	0	18	5	0	2	2	2	0	0	2	0	0	13
2100	5	0	4	1	0	0	0	2	0	0	12	4	0	6	1	2	2	0	0	0	0	15	
2200	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0	1	1	2	0	0	0	0	0	6	
2300	3	0	4	1	0	0	0	0	0	0	8	0	0	4	0	2	0	0	0	0	0	6	

Cuadro N° 6.7-4: Conteo Vehicular por hora del día Jueves en el punto de control C-10-39

Jueves		13										31											
PC	HORA	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	Suburbano	Otros	Biciclos	Total	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	Suburbano	Otros	Biciclos	Total
		TXC											TXC										
10-39	0700	6	0	6	2	4	2	2	4	0	0	26	2	0	2	0	1	0	1	5	0	0	11
	0800	7	4	9	1	6	1	0	4	0	0	32	7	0	6	0	2	0	0	6	0	0	21
	0900	6	0	18	2	3	0	0	4	0	0	33	5	0	17	1	0	0	1	5	0	1	30
	1000	8	0	16	2	5	0	0	5	0	0	36	5	0	6	3	2	0	0	3	0	0	19
	1100	8	0	18	3	1	0	0	4	0	0	34	1	0	10	3	1	0	0	3	0	0	18
	1200	8	0	10	0	3	0	1	3	0	0	25	4	0	11	2	3	1	0	2	0	0	23
	1300	9	0	14	2	1	3	0	5	1	0	35	1	0	10	1	2	0	0	4	0	0	18
	1400	8	0	6	2	0	0	0	4	0	0	20	9	0	7	1	1	2	1	4	0	0	25
	1500	5	0	8	1	5	0	1	4	0	0	24	7	0	13	1	6	1	0	5	0	0	33
	1600	8	0	3	2	1	1	0	4	0	0	19	3	0	12	1	3	0	0	3	0	0	22
	1700	6	0	7	0	0	3	0	5	0	0	21	9	0	21	3	4	0	0	4	0	0	41
	1800	6	0	8	2	6	2	0	7	0	0	31	8	0	13	2	1	1	0	5	0	0	30
	1900	6	1	9	1	2	1	1	5	0	0	26	9	0	12	3	1	3	1	2	0	0	31
	2000	7	0	9	2	0	4	1	2	0	0	25	8	0	5	3	2	1	0	4	0	0	23
2100	1	0	7	1	1	0	0	1	0	0	11	5	1	4	1	1	3	0	0	0	0	15	
2200	2	0	2	0	1	0	1	1	0	0	7	0	0	2	1	0	4	0	0	0	0	7	
2300	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	5	

Cuadro Nº 6.7-5: Conteo Vehicular por hora del día Viernes en el punto de control C-10-39

Viernes		13										31											
PC	HORA	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	SUBURBANO	Otros	Biciclos	Total	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	SUBURBANO	Otros	Biciclos	Total
		Txc											Txc										
10-39	0700	1	0	6	2	4	1	0	2	0	0	16	2	0	6	1	1	0	2	7	0	0	19
	0800	5	0	15	1	8	4	0	4	0	0	37	6	0	3	2	1	0	0	6	0	0	18
	0900	8	0	11	0	4	3	1	2	0	0	29	4	0	13	1	2	1	0	4	0	0	25
	1000	5	0	6	1	6	0	0	4	0	0	22	8	0	2	3	2	2	0	5	0	0	22
	1100	4	0	18	0	3	1	0	4	0	0	30	9	0	15	0	2	2	0	3	0	0	31
	1200	7	0	4	0	1	0	0	3	0	0	15	4	0	9	0	6	0	1	2	0	0	22
	1300	10	0	13	2	0	2	0	3	0	0	30	7	0	12	1	5	3	0	5	0	0	33
	1400	2	0	9	2	3	0	0	5	0	0	21	8	0	9	0	3	3	0	3	0	0	26
	1500	8	0	6	4	4	2	0	4	0	2	30	6	0	15	0	7	4	0	4	0	0	36
	1600	3	0	13	2	4	1	0	5	0	0	28	10	0	12	2	4	0	0	6	0	2	36
	1700	5	0	9	2	1	1	0	6	0	0	24	4	0	13	2	5	2	0	4	0	0	30
	1800	11	0	6	1	3	2	0	6	0	3	32	6	0	20	6	3	1	0	5	0	0	41
	1900	5	0	11	1	3	0	1	5	0	0	26	7	0	14	2	5	0	0	2	0	0	30
	2000	3	0	10	1	0	0	0	2	0	0	16	10	0	10	1	5	1	0	4	0	0	31
	2100	6	0	5	1	3	0	1	2	0	0	18	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	5
	2200	4	0	3	2	0	0	0	0	0	0	9	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6
	2300	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	3	0	2	1	0	0	0	1	0	0	7

Cuadro Nº 6.7-6: Conteo Vehicular por hora del día Sábado en el punto de control C-10-39

Sabado		13										31											
PC	HORA	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	SUBURBANO	Otros	Biciclos	Total	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU	SUBURBANO	Otros	Biciclos	Total
		Txc											Txc										
10-39	0700	1	0	7	1	0	0	0	1	0	0	10	6	0	4	0	0	0	2	2	0	0	14
	0800	2	0	5	0	0	1	0	2	0	0	10	6	0	5	1	2	0	0	3	0	0	17
	0900	1	0	6	0	3	1	0	3	0	0	14	3	0	13	0	0	1	0	5	0	0	22
	1000	3	0	3	2	5	3	0	2	0	0	18	6	0	7	1	1	0	3	0	0	19	
	1100	8	0	5	3	5	0	0	3	0	0	24	6	0	15	1	2	0	0	5	0	0	29
	1200	12	0	17	0	2	1	0	3	0	0	35	4	0	9	1	2	1	0	2	1	0	20
	1300	7	0	7	4	0	0	0	3	0	0	21	5	0	9	1	3	0	0	2	0	0	20
	1400	13	0	9	0	4	0	0	4	0	0	30	8	0	9	2	6	0	0	3	0	0	28
	1500	5	0	4	2	5	1	0	3	0	0	20	4	0	7	1	5	1	0	3	0	0	21
	1600	8	0	10	0	2	0	0	5	0	0	25	6	0	2	2	0	0	0	1	0	0	11
	1700	5	0	5	1	5	1	0	3	0	0	20	10	0	9	2	4	0	0	2	0	0	27
	1800	9	0	9	1	4	0	0	4	0	1	28	3	0	4	1	2	1	0	2	0	0	13
	1900	9	0	9	0	2	1	1	3	0	0	25	8	0	5	0	3	1	0	4	0	1	22
	2000	3	0	4	0	1	0	1	1	1	0	11	6	0	3	0	1	0	0	1	0	0	11
	2100	4	0	4	1	1	0	0	3	0	0	13	7	0	4	3	2	0	0	2	0	0	18
	2200	3	0	3	2	1	0	0	0	0	0	9	3	0	2	0	0	0	0	1	0	0	6
	2300	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	5	2	0	6	0	0	0	0	0	0	0	8

Cuadro N° 6.7-7: Conteo Vehicular por hora del día Domingo en el punto de control C-10-39

Domingo		13										31											
PC	HORA	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU BUS-TAXI	Suburbano	Otros	Biciclos	Total	Autos - Taxi		Camionetas	Furgones	C2e	C+2e	BIU BUS-TAXI	Suburbano	Otros	Biciclos	Total
		Txc											Txc										
10-39	0700	4	0	3	1	0	1	0	1	0	0	10	3	2	1	2	3	0	3	3	0	0	17
	0800	9	0	11	0	5	1	0	2	0	0	28	11	0	7	2	0	0	5	0	0	0	25
	0900	9	0	5	4	1	2	0	4	0	0	25	8	0	7	3	3	0	0	3	0	0	24
	1000	7	0	7	4	2	0	1	1	0	0	22	7	0	11	1	1	0	0	5	0	0	25
	1100	9	0	6	4	2	0	1	2	0	0	24	7	0	10	3	2	0	0	4	0	0	26
	1200	7	0	6	6	1	0	0	4	0	0	24	8	0	7	1	2	0	0	2	0	0	20
	1300	5	0	5	3	1	0	0	3	0	0	17	9	0	8	2	0	0	0	3	0	0	22
	1400	13	0	8	3	1	0	1	3	0	0	29	14	0	3	3	0	1	0	5	0	0	26
	1500	10	0	8	3	1	0	0	2	0	0	24	8	0	5	1	2	0	1	3	0	0	20
	1600	8	0	5	2	2	0	0	4	0	0	21	9	0	11	3	1	0	0	2	0	0	26
	1700	5	0	9	1	0	0	0	1	0	0	16	13	0	6	2	1	0	0	2	0	0	24
	1800	9	0	6	1	0	0	0	2	0	0	18	11	0	7	3	3	0	1	1	0	0	26
	1900	10	0	4	3	0	0	0	1	0	0	18	5	0	5	0	1	0	0	0	0	0	11
	2000	3	0	4	3	1	0	0	0	0	0	11	8	0	2	2	2	0	0	0	0	0	14
	2100	8	0	9	0	4	0	0	2	0	0	23	9	0	8	3	3	0	0	0	0	0	23
	2200	4	0	5	1	1	2	0	0	0	0	13	2	0	3	1	2	1	0	0	0	1	10
	2300	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3	3	0	2	0	2	2	0	0	0	0	9

### 6.7.3 Medición de Variables de Nivel de Servicio Transbordador Dalcahue

Con el fin de conocer las características de operación de los tranbordadores que actualmente operan entre la Dalcahue y la isla de Quinchao se realizaron mediciones de tiempo de viaje entre ambas rampas y el tiempo involucrado en los proceso de carga y descarga en cada una de las rampas. Esta información se levantó durante 12 horas continuas de un día laboral y uno de fin de semana. Los resultados obtenidos, promedio durante el periodo de medición, se encuentran contenidos en los siguientes cuadros.

Cuadro N° 6.7-8: Tiempo de Viaje y Operación Transbordador, Sentido Dalcahue - Quinchao

Transbordador	Laboral			Fin de Semana		
	Tiempo Promedios en [min]			Tiempo Promedios en [min]		
	Viaje a Quinchao	Subida en Dalcahue	Bajada en Quinchao	Viaje a Quinchao	Subida en Dalcahue	Bajada en Quinchao
Man-Pue II	-	-	-	4,95	7,70	1,50
Man-Pue III	5,71	7,04	1,52	4,42	7,63	1,35
Man-Pue IV	7,63	6,90	1,67	6,00	6,00	1,00

Cuadro N° 6.7-9: Tiempo de Viaje y Operación Transbordador, Sentido Quinchao - Dalcahue

Transbordador	Laboral			Fin de Semana		
	Tiempo Promedios en [min]			Tiempo Promedios en [min]		
	Viaje a Dalcahue	Subida en Quinchao	Bajada en Dalcahue	Viaje a Dalcahue	Subida en Quinchao	Bajada en Dalcahue
Man-Pue II	-	-	-	5,44	7,09	0,85
Man-Pue III	5,33	5,44	1,12	5,43	6,83	0,83
Man-Pue IV	4,73	7,00	1,04	4,50	10,00	0,67

En cuanto a las colas que se generan por vehículos que no alcanzan a subir en una determinada nave, por un problema de capacidad de ellas, se observa eventos puntuales de esta naturaleza especialmente en la mañana en el período de 8 a 9 horas y en la tarde de 17 a 18 horas, según se aprecia en la información contenida en la base de datos.

<b>6</b>	<b>ESTUDIOS DE BASE .....</b>	<b>6-1</b>
6.1	INTRODUCCIÓN .....	6-1
6.2	ASPECTOS METODOLÓGICOS .....	6-1
6.2.1	<i>Metodología de Toma de Datos.....</i>	<i>6-1</i>
6.2.2	<i>Preparación en Gabinete de la Toma de Datos.....</i>	<i>6-2</i>
6.2.3	<i>Dimensionamiento y Logística .....</i>	<i>6-3</i>
6.2.4	<i>Apoyo Policial .....</i>	<i>6-3</i>
6.2.5	<i>Diseño e Impresión de Formularios .....</i>	<i>6-3</i>
6.2.6	<i>Selección y Capacitación de Encuestadores.....</i>	<i>6-4</i>
6.2.7	<i>Seguridad.....</i>	<i>6-4</i>
6.2.8	<i>Toma de Datos en Terreno .....</i>	<i>6-5</i>
6.2.9	<i>Codificación .....</i>	<i>6-5</i>
6.2.10	<i>Digitación, Validación y Procesamiento de la Información .....</i>	<i>6-6</i>
6.3	UBICACIÓN DE PUNTOS DE CONTROL .....	6-6
6.4	FECHAS DE MEDICIÓN .....	6-36
6.5	RESULTADOS OBTENIDOS, CONTEOS DE FLUJO .....	6-40
6.6	RESULTADOS OBTENIDOS, ENCUESTAS ORIGEN DESTINO .....	6-63
6.6.1	<i>Número de encuestas realizadas .....</i>	<i>6-63</i>
6.6.2	<i>Tamaños Muestrales.....</i>	<i>6-68</i>
6.6.3	<i>Descripción de la muestra obtenida .....</i>	<i>6-71</i>
6.7	MEDICIONES ESPECIALES EN TRANSBORDADOR DALCAHUE .....	6-90
6.7.1	<i>Antecedentes generales.....</i>	<i>6-90</i>
6.7.2	<i>Estudios de base Temporada Normal.....</i>	<i>6-97</i>
6.7.3	<i>Medición de Variables de Nivel de Servicio Transbordador Dalcahue .....</i>	<i>6-101</i>