

A1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO.



A1.1. INTRODUCCIÓN

Se analiza en este punto la situación de los accesos al aeropuerto, así como sus posibles necesidades.

A1.2. SITUACIÓN ACTUAL

El acceso al aeropuerto se realiza por la autovía de Puerto del Rosario a El Matorral, mediante una bifurcación por la que se accede a una rotonda situada en los límites del aeropuerto. A partir de esta rotonda se puede acceder tanto al Terminal de Pasajeros norte como al nuevo Terminal de Pasajeros. Dicha rotonda se encuentra situada a 300 m al Oeste del terminal norte y a 450 m al Noroeste del Nuevo Terminal de Pasajeros (sur)

El desvío de la autovía Puerto del Rosario-El Matorral tiene una longitud de 2.100 m y una anchura de 22 m (2 calzadas de 10 m + 2 m de mediana), los accesos a ambos terminales tienen un carril en cada sentido.

Para la localización de las nuevas instalaciones del aeropuerto fue necesario desviar la antigua carretera de Puerto del Rosario a Matorral y construir un nuevo tramo de autovía de 2.045 metros que prolonga el desdoblamiento de dicha carretera hasta el nudo de acceso al aeropuerto.

Toda la urbanización del área terminal se organiza a través de un anillo que distribuye la circulación y reduce al mínimo las intersecciones, y la unión de los accesos con la urbanización se realiza a través de una rotonda.

A1.3. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD

De acuerdo con el Manual de Capacidad de Carreteras (TRB, Enero 1995), se determinará la intensidad equivalente, en vehículos ligeros, necesaria para los análisis del Nivel de Servicio. El análisis de la capacidad se realiza con los datos del año 1.995.

El dato lo obtendremos a partir de la fórmula:

$$I_{vl} = \frac{Q}{(N) \cdot (FHP) \cdot (f_{vp})}$$

donde: I_{vl} = Intensidad de Servicio (vl/h/c)
 Q = Volumen (nº de vehículos que pasan por 1 punto en 1 hora), (según los mapas de la Dirección de Carreteras)
 N = Número de carriles \Rightarrow 2 ud
 FHP = Factor de hora punta (según manual)
 f_{vp} = Factor corrección vehículos pesados

\Rightarrow

$$f_{vp} = \frac{1}{1 + [1 + P_R (E_R - 1)]}$$



$$\begin{aligned} \text{donde } P_R &= \text{porcentaje de autobuses} = 0,5205 \\ E_R &= \text{equivalente de autobuses (tabla 7.9. del} \\ \text{manual)} &= 1,2 \\ f_{vp} &= \frac{1}{1 + [1 + 0,5205 (1,2 - 1)]} = 0,4752 \end{aligned}$$

Atendiendo a las diferentes fórmulas y tablas del Manual y considerando que la mezcla de tráfico existente en el Aeropuerto es de un 52,05 % de pasajeros en vuelos charter que tendrán como medio mayoritario de transporte terrestre el autobús, y un 47,95 % de pasajeros en vuelos regulares, que preferentemente accederán en turismo (vehículo privado, de alquiler o taxi), obtendremos la intensidad de servicio para la carretera Puerto del Rosario-Matorral:

$$\text{- AÑO 1995: } I_M = \frac{11.231 / 24}{2 \cdot 0,85 \cdot 0,4752} = 579 \text{ vl/h/c}$$

Sabiendo que cada turismo se considera que lleva 1,5 pasajeros, y que cada autobús transporta 35 pasajeros, tendremos que la capacidad del ramal de acceso al Aeropuerto equivale a:

$$\begin{aligned} \text{- AÑO 1995: } & 278 \text{ vehículos/hora (turismos)} \\ & 301 \text{ vehículos/hora (autobuses)} \end{aligned}$$

$$(278 \cdot 1,5) + (301 \cdot 35) = 417 + 10.535 = 10.952 \text{ pasajeros en hora punta}$$

A1.4. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE.

Dada la capacidad de los accesos, no se prevé ninguna remodelación en los mismos en el desarrollo previsible.

Sí está prevista, como se detalló en el capítulo 5, la desviación de la carretera de Puerto de El Rosario a El Matorral por la reserva de terrenos que se pretende realizar en los que son actualmente propiedad del Ejército del Aire.

