



ANEXO 1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO



1. SITUACION ACTUAL

En el capítulo 2 se describe con detalle el transporte terrestre en la zona de influencia limitándose el estudio, en este anexo, al aeropuerto.

El acceso por carretera al aeropuerto se realiza por las carreteras nacionales N-340 y N-332. El centro generador de tráfico es Alicante, y la distancia desde el centro urbano hasta el ramal que da acceso al aeropuerto es de 8 Km en ambos casos, siendo el tiempo medio del recorrido de unos 15 minutos, 30 minutos en hora punta. El ramal de acceso existente entre la N-340 y el aeropuerto tiene una longitud de 750 m, mientras que el que une la N-332 con el aeropuerto tiene una longitud de 1.700 m.

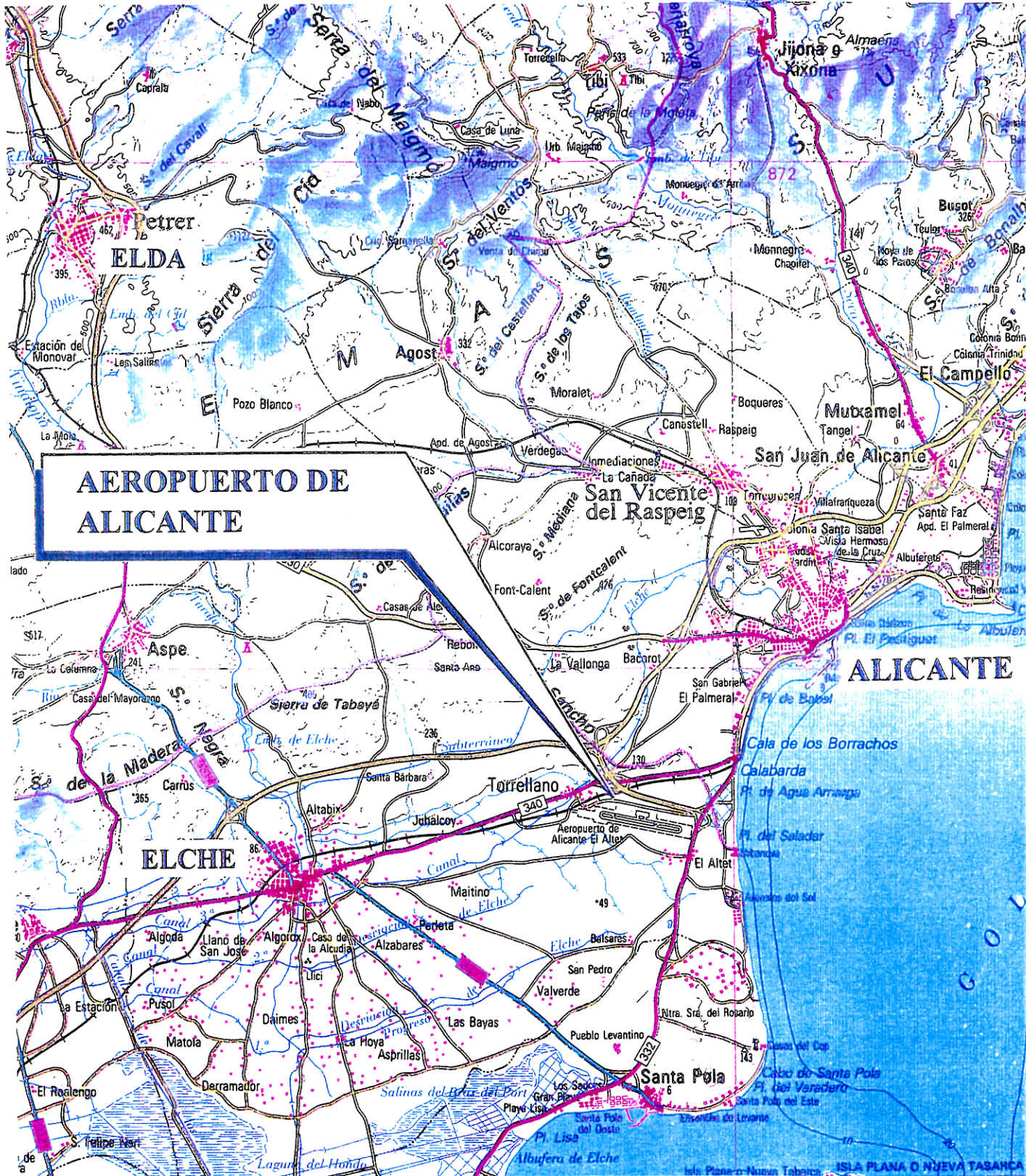
Los medios de transporte disponibles para el acceso al aeropuerto desde Alicante son el autobús urbano, autobuses de tour operadores, taxis, turismos de alquiler y turismos privados.

El perímetro del aeropuerto es de 13.863 m, todos ellos cerrados mediante valla metálica con una altura media de 2,5 m. El número de pasos en el cerramiento es de 9.

En cuanto al acceso ferroviario, no existe una estación terminal de ferrocarril para uso exclusivo del aeropuerto, siendo el ferrocarril más cercano el correspondiente a la línea Alicante-Murcia. La estación más próxima está situada a 2,6 Km.



Gráfico A1.I SITUACIÓN DEL AEROPUERTO





2. ACTUACIONES PREVISTAS

La problemática existente en la red viaria y ferroviaria en la zona de influencia del aeropuerto, queda recogida en la parte III de este documento: "Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el ámbito territorial circundante".

En este apartado se describe dicha problemática y las actuaciones previstas:

- **Carreteras**

La problemática existente en la red viaria puede resumirse en los siguientes puntos:

- a) Insuficiencia de los viarios de largo recorrido que atraviesan el área metropolitana, lo que supone la sucesiva densificación y aumento de estrangulamientos.
- b) Existencia de un gran déficit de viario estructurante especialmente en el entorno de los núcleos urbanos principales.

Problemática específica en el área sur de Alicante:

- a) Existencia de la N-332 en su recorrido por la costa junto al ferrocarril, impidiendo por una parte la recuperación medioambiental del frente litoral y por otra la mejora de servicio de la propia infraestructura viaria estrangulada.
- b) Existencia y progresivo aumento de grandes equipamientos, aeropuerto, recinto ferial, oficina de patentes y marcas, Ciudad de la Luz..., con espacios vacíos de oportunidad para albergar nuevas implantaciones que requieren de un viario estructurante que facilite su accesibilidad e intercomunicación.
- c) Falta de integración funcional entre los municipios de Elche y Alicante.

Descripción de actuaciones:

- Respecto al trazado de largo recorrido las soluciones se contemplan en las actuaciones programadas tanto por el Ministerio de Fomento como por la COPUT y que fueron recogidas en el Plan Viario de Area Metropolitana.
- Respecto al viario estructurante en lo que se refiere al área sur, se efectúan las siguientes propuestas:
 - Variante interior de la N-322 circunvalando el aeropuerto hasta la vía parque, variante que libera la fachada marítima y los saladares de Agua Amarga del tráfico rodado.
 - Nuevo trazado de la Vía parque entre Babel y Ciudad de la Luz que garantiza la accesibilidad del frente marítimo.
 - Nuevo eje viario Alicante-Elche con tratamiento de bulvar y conexiones directas con N-322 y con Vía Parque.
 - Nuevos ejes transversales de comunicación que garantizan el mallado de los ejes principales con la autopista A-7 y la autovía central.



- **Ferrocarriles**

El análisis de la red ferroviaria conduce a la enumeración de una serie de puntos en los que se detallan las deficiencias encontradas:

- Inexistencia de una red metropolitana y de cercanías.
- Ausencia de integración y de intermodalidad entre los dos operadores RENFE y FGV.
- Trazado actual que imposibilita la comunicación ferroviaria con el sur de la Comunidad Valenciana en alta velocidad, al tener que entrar necesariamente en la ciudad de Alicante y en el Puerto, con un recorrido poco adecuado y sin posibilidades de mejora en los tiempos de recorrido y en las frecuencias de circulación.
- Trazado paralelo y contiguo a la costa con afecciones medioambientales acústicas y visuales que impiden la recuperación de la fachada marítima y la mejora del servicio ferroviario.
- Ausencia de servicio a los grandes equipamientos existentes y previstos en el área del aeropuerto.
- Acuerdo del Parlamento Europeo que plantea que en el marco del año 2010 toda la línea Alicante-Murcia esté acondicionada para velocidad alta.

Descripción de Actuaciones:

- Variante interior del ferrocarril Alicante-Murcia, conectando con el aeropuerto y la Ciudad de la Luz, en parte con trazados en túnel. Esta variante se completa con una nueva penetración al puerto paralela al actual acceso viario. Con ello se facilitan las conexiones con los grandes equipamientos de área, así como la conversión a velocidad alta del citado medio de transporte. Esta variante permitirá que Alicante-Elche estén enlazadas en pocos minutos al permitir velocidades de hasta 200km/h. En el diseño se contemplan tres estaciones La Ciudad de la Luz, El Altet, Aeropuerto y Torrellano.
- La eliminación de los ejes tradicionales de comunicación que discurren por la fachada litoral y la regeneración de esta permitirá la utilización por la costa de nuevos modos de transporte compatibles con el medio atravesado.

La solución que se plantea ha sido consensuada técnicamente entre el COPUT y el Ministerio de Fomento. A tal efecto el Ministerio de Fomento va a lanzar próximamente el Estudio informativo para su información pública de los tramos La Encina-Alicante y Alicante-Murcia.

3. ANALISIS DE LA CAPACIDAD DEMANDA

De acuerdo con la publicación "*Highway Capacity Manual*" y las tablas recogidas en el libro "*Ingeniería de Tráfico*", de A. Valdés, se puede fijar la capacidad de un carril de carretera en 1.000 turismos/hora. Teniendo en cuenta que un autocar se puede considerar equivalente a 3 vehículos, 2.000 vehículos hora estarían repartidos como se muestra en el Cuadro A1.1. La capacidad global, será de 5.905 PH.

CUADRO A1.I
CAPACIDAD DE LOS ACCESOS



	% Uso (PH)	Veh. Equiv.	Pax/Veh.	Veh. Equiv/PH	Capacidad VEqH	Capacidad VH	Capacidad (PH)
Autocar	60%	3	25	0,0720	425	142	3.543
Taxi	10%	1	1,5	0,0667	394	394	591
Coche de Alquiler	10%	1	1,5	0,0667	394	394	591
Coche Particular	20%	1	1,5	0,1333	787	787	1.181
Total				0,3387	2.000	1.716	5.905

De acuerdo con la situación actual y el desarrollo previsible, se resume a continuación el análisis capacidad/demanda resultante, expresado en Pasajeros hora (PH):

Cuadro A1.II

Capacidad/Demanda de los accesos


	Capacidad	Demanda	Capacidad/Demanda
Actual (1998)	5.900 PH	3.948 PH	1,49
Horizonte 3	5.900 PH	8.141 PH	0,61

4. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

El acceso al aeropuerto consta de una carretera con un carril en cada sentido, si bien esta carretera no es sólo utilizada por los usuarios del aeropuerto. Este acceso sirve de comunicación entre la carretera de la costa N-332, y la autopista Murcia-Alicante, con lo cual absorbe una gran parte del tráfico turístico entre el interior de la península y la costa levantina.

Considerando que el 60% de pasajeros accede en autocares, con 25 plazas ocupadas, y el 40% en turismos, con ocupación de 1,5 pasajeros por cada uno, y considerando que los empleados puedan acudir al terminal en la hora punta, agregando unos 182 vehículos más a la hora, incrementados en un 20% cada horizonte de estudio, los flujos de demanda horaria generada por el aeropuerto son los presentados en el cuadro A1.III:

Cuadro A1.III
NECESIDADES DE ACCESOS



	% uso	Pasajeros Hora			Vehículos Hora		
		1	2	3	1	2	3
horizonte							
Total		5.687	6.866	8.141	2.144	2.587	3.072
Autocar*	60,0%	3.412	4.120	4.885	136	165	195
Taxi	10,0%	569	687	814	379	458	543
Coche de Alquiler	10,0%	569	687	814	379	458	543
Coche Particular	20,0%	1.137	1.373	1.628	758	915	1.085

* Los autocares se consideran como 3 turismos.

Considerando que la intensidad media diaria por este acceso se puede cifrar en 10.000 vehículos día para el año 1998, puede evaluarse el tráfico punta horario como el correspondiente a su tercera parte, haciéndose una estimación para ese mismo año de 3.333 VHP.

Aproximadamente la tercera parte al menos del tráfico por el acceso al aeropuerto es independiente del mismo, de forma que el flujo real por el acceso podría estimarse como 1,5 veces el generado por el aeropuerto.

Aparte de ello debe considerarse el estado de congestión que aparece en la N-332, debido a las múltiples travesías, principalmente El Altet, que llegan a congestionar el acceso por un efecto de cuello de botella, y producen retrasos en los tiempos de acceso de los pasajeros en estos tramos externos.

Las actuaciones sobre los accesos no se deben separar de las acciones sobre el entorno viario, que debe ser objeto de un riguroso examen por parte de todas las entidades implicadas.

5. ACCESOS PROPUESTOS EN EL DESARROLLO PREVISIBLE

En lo relativo a los accesos, será preciso para el desarrollo previsible, el desdoblamiento de los viarios existentes en el trazado que discurre desde el enlace con la N-332 y el acceso al aeropuerto. Se recoge igualmente en el plano 13 las actuaciones contempladas por el Estado y la Comunidad Autónoma Valenciana, señalándose en el plano 6 la variante de la N-332 que tiene incidencia en el máximo desarrollo posible con la futura segunda pista.

En cuanto a un futuro acceso por ferrocarril, debe mencionarse que se encuentra en estudio la variante del trazado Alicante-Murcia. En el documento "Estudio de Variante del Aeropuerto de El Altet y Playa de Calabarda" (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Mayo 1995) se presentaban dos propuestas con el mismo trazado en planta, diferenciándose en la cota

de la rasante a su paso por el área terminal del aeropuerto. Posteriormente en el documento "Entorno Metropolitano de Alicante" (Generalitat Valenciana, 1998) se propone un trazado diferente, más alejado de la costa, cruzando la Ciudad de la Luz por su zona oeste, incluyendo un túnel de 1km y tres estaciones: Ciudad de la Luz, Aeropuerto y Torrellano.

Este último trazado es el que se ha considerado en el Desarrollo Previsible, recogándose en los planos correspondientes.

