



ANEXO A1

INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO



A1.1. SITUACIÓN ACTUAL

El acceso al aeropuerto se realiza por la autopista TF-5 que une Santa Cruz de Tenerife con el Puerto de la Cruz, de donde parte el ramal del aeropuerto con un enlace a distinto nivel. Se accede de este modo, a través de una rotonda, al edificio terminal de salidas y al provisional de llegadas, así como al aparcamiento de vehículos.

El aeropuerto dista 8 km de Santa Cruz de Tenerife, siendo la duración media del trayecto de unos 10 minutos, 15 minutos en hora punta.

Existen, además, otros accesos restringidos para personal autorizado, que están vigilados, y comunican con carreteras y caminos del entorno.

Los medios de transporte empleados por los pasajeros son vehículos privados y de alquiler, taxis y autobuses regulares principalmente. El transporte de las mercancías y el correo se realiza con camiones y furgonetas.

Por la construcción del nuevo edificio terminal de pasajeros, que albergará tanto salidas como llegadas, se va a proceder a la demolición de parte del actual edificio terminal de salidas, del edificio de llegadas y del aparcamiento de vehículos situado en esta zona.

Por este motivo se ha habilitado de modo provisional para las llegadas, un nuevo edificio situado al oeste del actual a una distancia de unos 700 m y se ha creado un vial, que enlazará ambos edificios, disponiendo de un servicio de autobuses que funcionará en modo lanzadera. En el Plano II se presenta la CONFIGURACIÓN ACTUAL EMPLAZAMIENTO Y ACCESOS.

A1.2. PROYECTOS APROBADOS O EN EJECUCIÓN

La capacidad del acceso al aeropuerto a partir de la autovía TF-5 de Santa Cruz a la Drotava es suficiente para atender tanto la demanda actual como la prevista hasta el último año horizonte. Sin embargo, en su configuración actual, dicho acceso, dadas las características de su deficiente trazado, no permite atender las demandas mencionadas con los niveles de calidad adecuados.

Ya se han comenzado las obras para la construcción de un nuevo acceso, que quedará integrado en los nuevos trazados de carretera que se contemplan en el nuevo Plan General de Urbanismo de San Cristóbal de La Laguna, actualmente en fase de aprobación.

Únicamente para prevenir posibles retrasos en la puesta en servicio de este nuevo acceso, a causa de demoras en los tiempos previstos de ejecución para la finalización de estas obras, se puede aconsejar la remodelación del actual acceso, principalmente en el trazado de las vías de circulación que discurren frente al edificio terminal de pasajeros.

Debe mencionarse que la mayor parte de las obras de remodelación necesarias están implícitas dentro de las obras de construcción, tanto del nuevo edificio terminal como de su aparcamiento anejo, puesto que ambas obras conllevan la reordenación del trazado viario.

A1.3. ANÁLISIS 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. Por lo tanto, la capacidad del acceso al aeropuerto, es de 1.000 turismos/hora en cada sentido.

El reparto de utilización de vehículos considerado, corresponde al tráfico regular nacional. Con los modos de acceso y las ocupaciones consideradas, y teniendo en cuenta que un autocar se puede considerar equivalente a 3 vehículos, estarían repartidos 2.000 vehículos/hora, según se describe en el Cuadro A1.1 siguiente.

Se ha considerado que un 20% de los vehículos que utilizan los accesos del aeropuerto no se dirigen al mismo por lo que se ha reducido en ese mismo porcentaje la capacidad en vehículos equivalentes en hora punta de los coches particulares.

Cuadro A1.1
CAPACIDAD DE LOS ACCESOS

	% Uso Php	Veh. Equiv	Pax/veh	Veh.equiv/(Pax/veh)	Capacidad Veqhp	Capacidad vhp	Capacidad php
Autocar	5%	3	25	0,0060	19	6	150
Taxi	10%	1	1,5	0,0667	209	209	314
Coche Particular	83%	1	1,5	0,5533	1.731	1.385	2.077
Coche de Alquiler	2%	1	1,5	0,0133	42	42	63
TOTAL				0,6393	2.000	1.987	2.604

FUENTE: Elaboración propia

La capacidad global de los accesos por carretera será teniendo en cuenta las consideraciones anteriores de 2.604 PHP.





A1.4. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

Los actuales accesos al aeropuerto se mezclan con otros tráficos terrestres lo que, unido a la estrechez de la urbanización y aparcamientos de vehículos perturba considerablemente la fluidez del acceso de pasajeros al edificio terminal de pasajeros, produciéndose embotellamientos y la necesidad de que el pasajero permanezca en el edificio más tiempo del necesario, y por tanto degradándose la calidad del servicio prestado al mismo.

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.

En consonancia con el reparto establecido para los diferentes modos de acceso, las ocupaciones estimadas, y teniendo en cuenta que un autocar o un camión se puede considerar que equivale a 3 vehículos, la distribución para los distintos años horizonte de tráfico serán:

Cuadro A1.II

DEMANDA DE ACCESOS

AÑO HORIZONTE		2005	2010	2015				
Total PHD		1.653	1.978	2.201				
	% Uso		PHD		Pax/Veh	Veh. Equiv.	Hora Diseño	
Autocar*	5	83	99	110	25	3	4	4
Taxi	10	165	198	220	1,5	110	132	147
Coche particular	83	1.372	1.642	1.827	1,5	915	1.094	1.218
Coche de alquiler	2	33	40	44	1,5	22	26	29
Total demanda VehEq Hora Tipo						1.057	1.265	1.407

FUENTE: Elaboración propia

*Un autocar equivale a 3 vehículos equivalentes

Según la capacidad de los accesos estimada en el epígrafe anterior, 2.000 vehículos equivalentes en hora punta, se observa que no existen necesidades de accesos para las previsiones de tráfico estudiadas. Sin embargo, en su configuración actual, dicho acceso, dadas las características de su deficiente trazado, no permite atender las demandas con los niveles de calidad adecuados.

Por lo tanto, quedan justificadas las obras de construcción, ya iniciadas, del nuevo acceso que quedará integrado en los nuevos trazados de carretera que se contemplan en el nuevo Plan General de Urbanismo de San Cristóbal de La Laguna, actualmente en fase de aprobación.

