ANEXO 1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO

1. SITUACIÓN ACTUAL

1.1. Transporte por carretera

La estratégica situación de Burgos permite disponer a la provincia de adecuadas conexiones por carretera con el resto de España, Francia y Portugal. La conexión de mayor entidad y de especial importancia es el eje norte-sur que se articula mediante la autopista A1 que enlaza Burgos con Vitoria y conecta con la Autopista del Ebro y los viarios del norte además de conectar a través de las autovías de Castilla y del Norte con Valladolid y Portugal y Madrid respectivamente (hacia el sur).

La provincia contaba en 1998 según los datos aportados por el Anuario Estadístico de la Junta de Castilla y León de 1999 con 157 kilómetros de autovía y autopistas libres y 75 de peaje; con 4.757 km de carreteras de una calzada y 18 km de carreteras de doble calzada. De todos ellos, 916 km pertenecen a carreteras de la red de la Administración Central, 1.801 km a la red de la Comunidad Autónoma y 2.290 km a carreteras dependientes de la Diputación provincial.

La red provincial de carreteras, totalizaba así ese año 5.007 km, lo que supone una densidad de red viaria de 0,350 km vía/km^2, promedio superior al del territorio español: 0,322 km vía/km^2, y similar al de la Comunidad Castellano-Leonesa con 0,348 kilómetros de trazado por kilómetro cuadrado.

Ello se debe, principalmente, a la estratégica situación de la provincia, cruce importante de los tráficos que suponen la comunicación de la parte Oeste peninsular y Portugal con Francia.

La red provincial está compuesta, en sus vías principales, por el tramo de la Autopista del Norte A-1 que, como se ha mencionado, une la capital con la Autopista del Ebro (Bilbao-Logroño-Zaragoza-Tarragona), y por las carreteras nacionales N-I, N-620, N-120, N-623 y N-234.

La Nacional N-I, Madrid-Irún, recorre toda la provincia de Sur a Norte, a través del eje Aranda-Lerma-Briviesca-Miranda, canalizando el tráfico peninsular a Francia por la frontera de Irún.

Las interiores: N-620 de Burgos a Salamanca (Fuentes de Oñoro), la N-623 de Burgos a Santander y la N-234 de Burgos a Sagunto completan la red nacional con trazados centralizados en la capital.

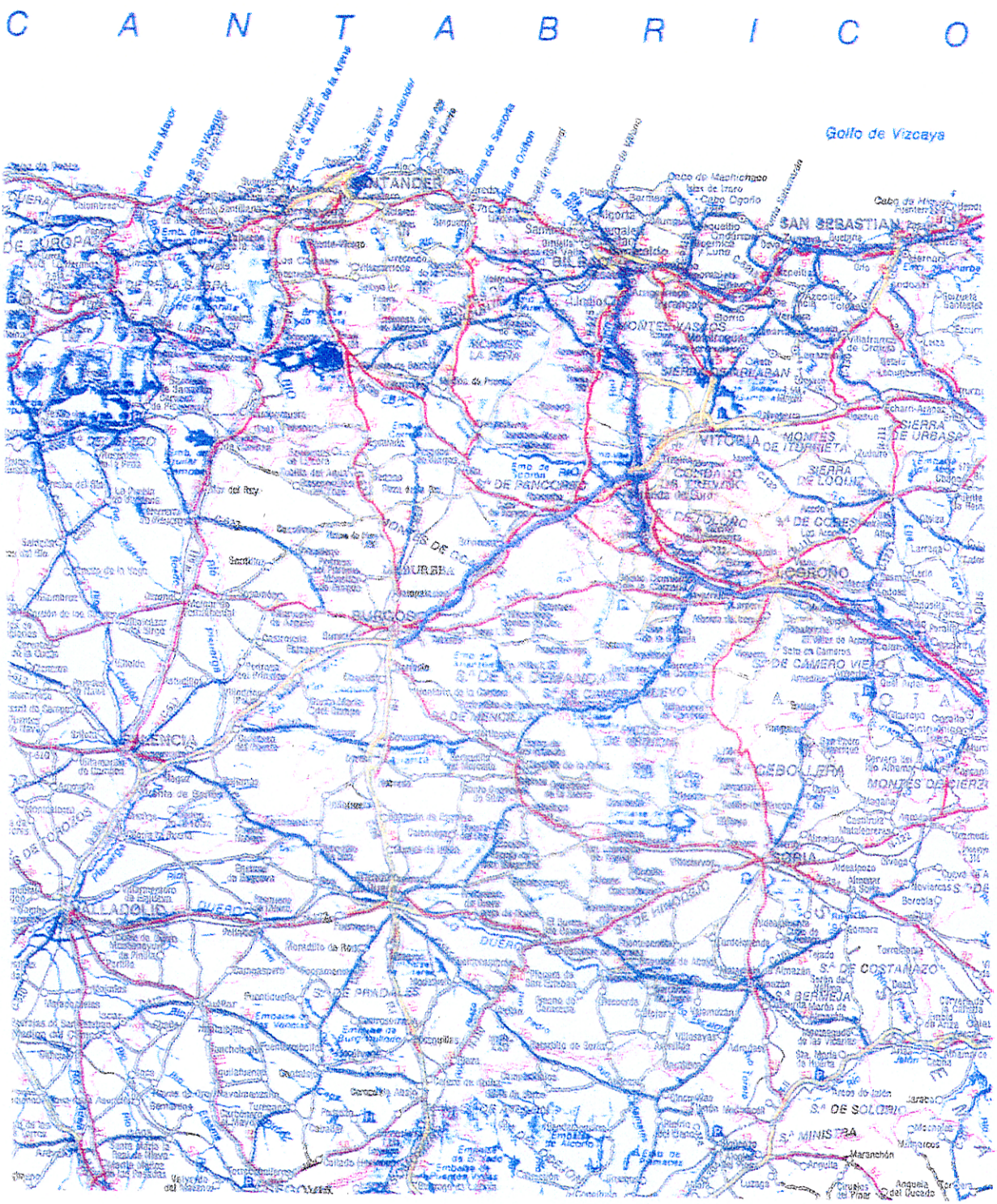
El tráfico es más denso en las proximidades de Burgos capital. En el año 1990 se alcanzaron intensidades medias diarias (I.M.D.) superiores a los 20.000 vehículos por día en el tramo de la N-I de la capital a Miranda de Ebro.

En la Ilustración 1.1 se presenta el Plano General de Carreteras de la provincia. En las Ilustraciones 1.2 y 1.3 las intensidades medias diarias durante el año 1990, para la misma red de carreteras.

La Ilustración 1.4 refleja las actuaciones más importantes del periodo 2000-2007 del Ministerio de Fomento para llegar a la futura red nacional de carreteras y autopistas. Las actuaciones relacionadas y sus inversiones son las de Cantabria-Meseta con 175 km y 101.000 millones de ptas, la del Duero con 205 km y 80.700 millones de ptas y la de Logroño-Burgos con 90,5 km a ejecutar y una inversión de 36.000 millones de ptas.

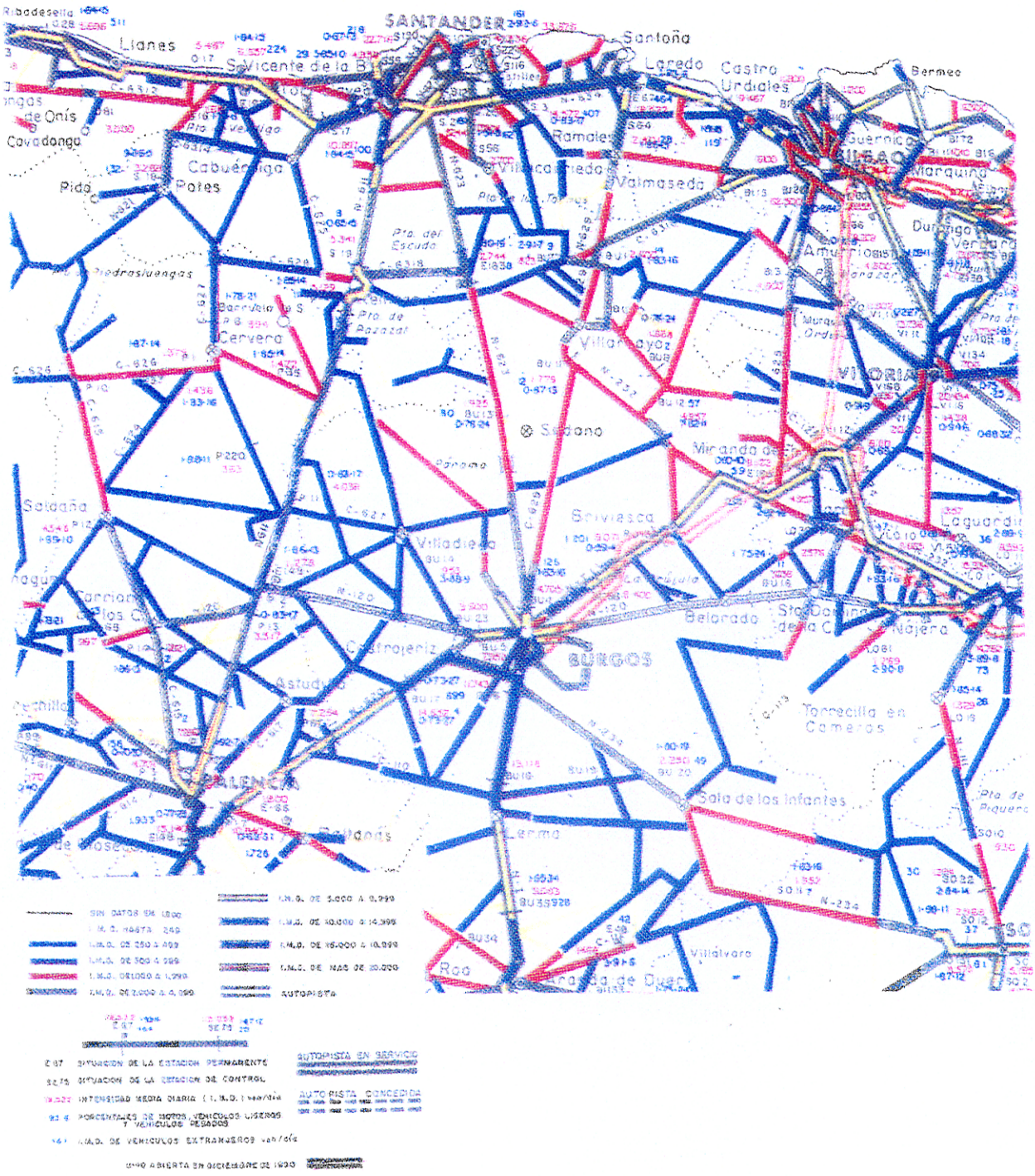
Ministerio de Fomento
Subdirección General de Sistemas Aeroportuarios
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Navegación Aérea y Aeroportuarios

Ilustración 1.1: Red de carreteras



Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas Aéreos y Aeropuertos
de Navegación Aérea

Ilustración 1.2: Intensidades medias diarias de tráfico por carretera



Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeropuertos

Ilustración 1.3: Intensidades medias diarias de tráfico por autopista

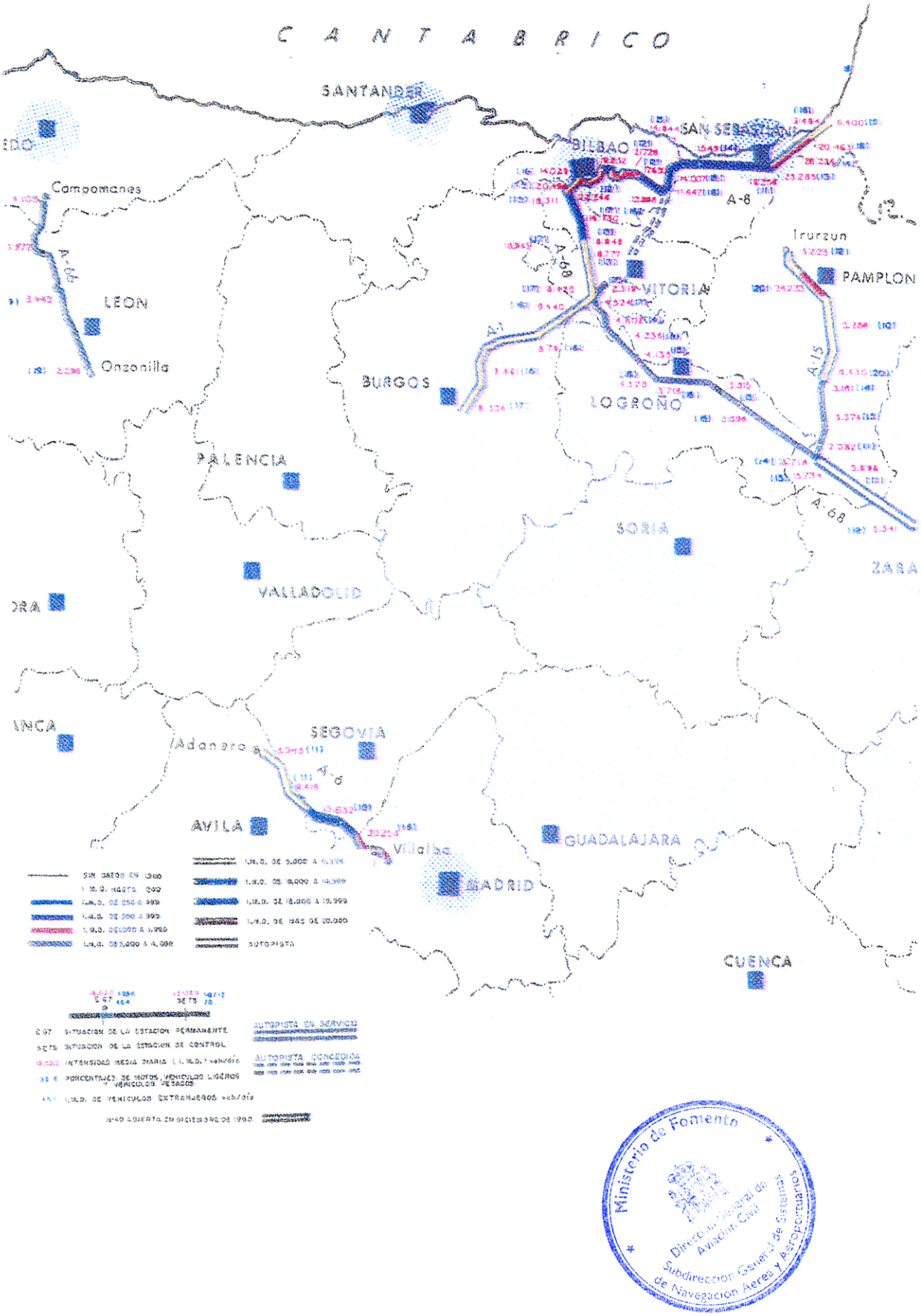


Ilustración 1.4: Plan de Infraestructuras del Estado 2000-2007

El movimiento de viajeros en autobús por la red de carreteras responde a los valores que se indican en la Tabla 1.1 para la serie de 1984 a 1986.

Tabla 1.1: Transporte de viajeros por carretera en líneas regulares

Año	Núm. de víajes	Núm. de viajeros
1.984	55.227	1.585.246
1.985	48.789	1.385.627
1.986	44.290	1.352.114

FUENTE.- Anuario Estadístico de Castilla y León. 1990

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Navegación Aérea y Aeropuertos

1.2. Transporte por ferrocarril

La provincia de Burgos cuenta con 265 kilómetros de vía férrea utilizada de los que únicamente están electrificados 125, los que corresponden a la línea Madrid-Irún por Valladolid. Este dato supone para la provincia una densidad de 18,6 metros de vía por km^2 frente a la media nacional de 28,7 metros de vía por km^2. La desproporción existente es consecuencia de la escasa densidad de población y de la extensión de la provincia. La debilidad de servicios de cercanías y la ausencia de un tráfico provincial significativo hace que tanto el número de kilómetros como el volumen de pasajeros sea claramente inferior a la media nacional.

La provincia está atravesada básicamente por dos líneas ferroviarias. La primera de ellas discurre desde Burgos capital en sentido sur hasta abandonar la provincia en Fuentelcesped-Santa Cruz de la Salceda entrando en la provincia de Segovia. Es la línea Madrid-Burgos (Línea 113) que tiene un recorrido total origen/destino de 240 km, de los que 140 están ubicados dentro de la provincia de Burgos. Esta línea, además de la capital, une Aranda de Duero y Lerma con Madrid pero se halla en un estado de progresivo abandono por parte de RENFE habiéndose reducido significativamente los servicios en los últimos años hasta hacer de las conexiones del Talgo las únicas de cierta entidad que hacen uso de la vía.

En dirección Suroeste-Noreste discurre la línea doble electrificada que une Madrid y Valladolid con Irún y la frontera francesa. Por Burgos discurren 125 kilómetros de dicha línea enlazando poblaciones importantes de la provincia como Briviesca y Miranda de Ebro.

La Ilustración 1.4 muestra los trazados ferroviarios descritos.

En el año 1998 la estación de RENFE en la capital burgalesa dio servicio a 480.537 pasajeros que suponen un 0,11% del total de la empresa a nivel nacional. Los motivos de tan reducido porcentaje hay que buscarlos no solo en la escasa población de Burgos o en la mala programación de RENFE, sino también en la ausencia de servicios de cercanías. El porcentaje de ingresos fue de un 0,75% del total nacional (860 millones de pesetas) considerablemente mayor que el de pasajeros debido principalmente a la ausencia de tráfico de cercanías, de menor coste que el largo recorrido. La estación registró mejores resultados en el capítulo de la carga siendo origen de 239.000 toneladas (0,93%) y destino de 924.000 toneladas (3,60%).

Tabla 1.2: Red ferroviaria con conexiones en la provincia de Burgos

Trayecto	Kilómetros	Tiempo
Burgos - Madrid		
Burgos - Aranda de Duero	116	0h 57m
Burgos - Madrid (Chamartín)	240	3h 10m
Burgos - Valladolid - Madrid		
Burgos - Valladolid	121	1h 03m
Burgos - Ávila	249	2h 08m
Burgos - Madrid (Chamartín)	371	3h 38m
Burgos - Hendaya		
Burgos - Miranda de Ebro	90	0h 50m
Burgos - Vitoria	123	1h 11m
Burgos - San Sebastián	251	2h 51m
Burgos - Irún	268	3h 19m
Burgos - Hendava	270	3h 31m

Ilustración 1.5: Red de ferrocarriles

El Programa de Inversiones en Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 prevé una inversión global superior a los 4,7 billones de pesetas para hacer del tren un transporte moderno y competitivo. Los principales objetivos que se plantea este Programa de Infraestructuras Ferroviarias son:

- Incrementar la demanda del transporte ferroviario interurbano con respecto a otros modos de transporte
- Aumentar el número de viajeros
- Mejorar los resultados económicos de la explotación ferroviaria, que pasaría de un balance con déficit a un superávit

La estrategia llevada a cabo se centrará en:

- Servicios de largo recorrido: Aumentar su competitividad con el aprovechamiento de los trazados existentes donde sea posible y construir nuevas secciones de altas prestaciones.
- Servicios regionales: Incrementar las prestaciones de los itinerarios actuales y del material que lo realiza.

Entre los proyectos futuros que afectan a la configuración ferroviaria descrita, el más importante de ellos es el Corredor Norte-Noroeste, pieza clave para mejorar las condiciones ferroviarias entre

Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeropuertos

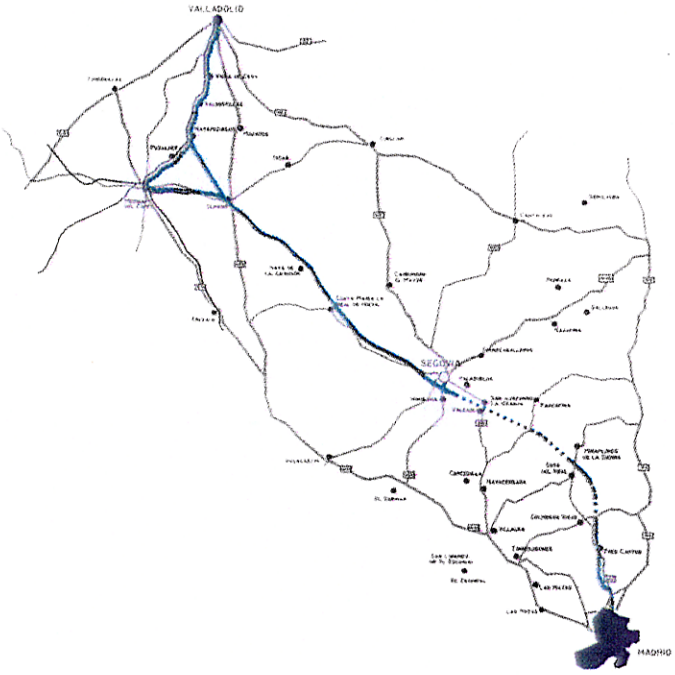
Madrid y el Norte y Noroeste de la Península. Su amplia zona de influencia abarca la meseta superior y toda la cornisa cantábrica desde el País Vasco hasta Galicia.

En 1994, el tráfico ferroviario de largo recorrido entre Madrid y el Norte-Noroeste de la Península fue de 1,1 millones de viajeros, lo que representa un 9,1% del total nacional. Desde esa fecha, el número de viajeros ha venido disminuyendo. La realización de este corredor supondrá la revitalización del papel del ferrocarril dentro del sistema de transportes en el área, gracias a que los tiempos de viaje actuales se reducirán a la mitad en todas las relaciones.

El total de inversión programada para la ejecución de este corredor será de 1,8 billones de pesetas. De entre los tramos de actuación, el eje Madrid-Valladolid será el encargado de abrir ese camino de revitalización y renovación ferroviaria hacia todo el cuadrante norte y noroeste peninsular. Se extenderá a toda la costa cantábrica y el noroeste de España para conectar con Ourense, Vigo, Santiago, A Coruña, Pontevedra, Oviedo, Gijón, Burgos, Salamanca, Santander, Vitoria, Bilbao y San Sebastián.

Ilustración 1.6: Corredor Norte-Noroeste

Corredor Ferroviario al Norte y Noroeste de España Madrid-Valladolid



Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeropuertos

La situación del tramo denominado Valladolid-Burgos-Vitoria es la siguiente:

Finalizada la información pública y analizadas las alegaciones, se ha remitido al Ministerio de Medio Ambiente para que formule la declaración de impacto ambiental, del tramo entre Valladolid y Burgos. Durante el año 2000 está previsto que se inicie la redacción de los proyectos constructivos de este tramo.

En diciembre de 1999 se adjudicó la redacción del proyecto correspondiente a la Variante de Burgos, que se llevará a cabo durante el año 2000.

En marzo de 2000 se ha sometido a información pública el estudio Burgos-Vitoria.

1.3. Accesos

El Aeropuerto de Burgos cuenta con tres accesos en diferentes puntos de su perímetro. Existen dos accesos secundarios de servicio, uno de ellos en la cabecera 24 y otro en el sur de las instalaciones, junto al antiguo pueblo y hoy barrio burgalés de Castañares.

El acceso principal se realiza desde la carretera N-I en su punto kilométrico 244,4. Existe un carril de aceleración-deceleración que da servicio al aeropuerto y a las industrias establecidas en los alrededores.

La reordenación de los accesos a la N-I a Burgos en dirección a Irún y su regulación mediante semáforos han ayudado a racionalizar la capacidad de esta vía. Sin embargo, el hecho de que el acceso al aeropuerto desde la N-I se realice mediante un carril de aceleración-desaceleración donde se produce también la incorporación a la N-I desde la vía de penetración 3 que la conecta con la N-120 limita la fluidez del acceso.

La N-I cuenta en el punto kilométrico donde se produce el acceso con cuatro calzadas separadas por medianas y comunicadas entre sí por diferentes accesos. Las dos calzadas principales albergan dos carriles cada una mientras que las laterales, de servicio, cuentan con un único carril. De esta forma, se tienen tres carriles por sentido.

Dentro del recinto aeroportuario y como enlace entre la N-I y los edificios del aeropuerto existe una vía de 650 m de longitud, 5 m de anchura y un carril en cada sentido que desemboca en una plaza de 375 m^2 frente al edificio principal.

A pesar de que el ferrocarril Madrid-Hendaya discurre por terrenos del Aeropuerto, no existe una estación o apeadero propio que facilite el acceso de pasajeros y/o mercancías a través de este medio de transporte. Sin embargo, existe una estación de mercancías en el lado septentrional del aeropuerto que discurre paralela a la pista de vuelos.

El acceso al Aeropuerto puede hacerse mediante vehículo privado o taxi hasta el edificio terminal y en autobús urbano hasta la parada existente frente a la entrada principal. El recinto cuenta con una superficie de 300.000 m^2 ocupada en su mayor parte por un tupido bosque de robles y encinas que permite aislar y proteger las instalaciones de injerencias e interferencias externas.

2. DETERMINACIÓN DE LAS NECESIDADES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

Analizando las prognosis de evolución de la demanda de pasajeros en hora punta en el periodo de estudio, en el que el horizonte más lejano considerado es el año 2015, se observa que la demanda de pasajeros hora se estima en 198 pasajeros hora punta.

Dado que la intensidad media admitida, con un nivel de servicio C, es del orden de 1.200 vehículos por hora y por carril, el incremento del tráfico viario generado por el Aeropuerto en hora punta (198 PHP) no sería por si sólo suficiente para determinar la necesidad de un incremento del número de carriles en la carretera de acceso desde Burgos (N-I), pero sí vendría a sumarse al nuevo tráfico pasante, desde el Aeropuerto, por dichas carreteras en cada uno de los horizontes de estudio.

Así pues, los tres carriles por sentido existentes en la N-I hasta el acceso al Aeropuerto y la poca entidad que el tráfico de acceso al mismo tiene respecto de la densidad de vehículos a que da servicio dicha nacional permite afirmar que, en el futuro, no existirán problemas de capacidad en la vía principal de acceso.

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeropuertos

Los puntos donde se debería centrar la atención son fundamentalmente los de conexión. Por la problemática que presenta el carril de acceso ya descrita y el hecho de carecer de acceso desde el sentido Irún de la N-I.

3. ACCESOS PROPUESTOS EN EL DESARROLLO PREVISIBLE

Dentro del entorno del Aeropuerto de Burgos, tanto la N-I que comunica España y Francia por Irún, como la secundaria (N-120) que en su paso por el aeropuerto es la principal vía de comunicación entre Logroño y Burgos así como la A-1, cercana al Aeropuerto, tienen unas intensidades de trafico mucho mayores que las provocadas por el tráfico del aeropuerto, tanto actual como futuro.

Por ello, y desde el conocimiento del bajo peso específico de las intensidades de tráfico originadas por el Aeropuerto de Burgos en las carreteras circundantes al mismo, dentro del global de tráfico soportado por ellas, parece razonable dejar que las futuras ampliaciones de capacidad de esta vías vayan dirigidas a acoplar correctamente su capacidad con las demandas futuras en ellas independientemente de las variaciones de tráfico en el Aeropuerto.

Sin embargo, por motivos de eficacia en los accesos, se proponen actuaciones en los accesos que pueden contemplarse en el plano 4.4. El nuevo acceso viene representado en color azul.

Se trata de conectar la vía de penetración 3, que enlaza la N-120 con la N-I, con el área terminal de la propuesta de Desarrollo Previsible. Se realizan enlaces cómodos desde esa vía de penetración 3 con el viario de acceso.

De esta forma se puede dotar al Aeropuerto de viarios de entrada independientes del resto de los flujos de tráfico existentes en la zona, dimensionados según el tráfico generado por el Aeropuerto de Burgos. Del mismo modo se soluciona el acceso desde la N-I por parte del tráfico sentido Burgos y se reparte la carga de tráfico que pueda ocasionar el Aeropuerto entre ambas vías de comunicación (N-I y N-120) e incluso la A-1.