

## **ANEXO A1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO**



**ANEXO A1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO ..... 1**

A1.1. INTRODUCCIÓN ..... 2

A1.2. SITUACIÓN ACTUAL ..... 2

A1.3. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD ..... 2

A1.4. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE ..... 3



### A1.1. INTRODUCCIÓN

Se analiza a continuación, el estado actual de los accesos al Aeropuerto, el análisis de su capacidad y la determinación de necesidades para el desarrollo previsible.

### A1.2. SITUACIÓN ACTUAL

La Isla de la Palma, dada su orografía y su distribución insular característica, dispone de una carretera perimetral que circunda la práctica totalidad de la Isla, por el contorno de la costa. Esta carretera, distribuida en tramos, se inicia en el Norte de la Isla bajo la designación C-830 y se convierte en la C-832 una vez que se atraviesa Santa Cruz de la Palma, para trascurrir por el Sur (Fuencaliente de La Palma) y el Oeste (Los llanos de Aridane) de la Isla, hasta concluir de nuevo en el Norte (Puntagorda).

Desde Santa Cruz de La Palma se desboba un ramal, la carretera TF-831, que permite el acceso hasta el aeropuerto, a través de la zona denominada de los Cancajos. Dicha carretera, de un carril por sentido, se cierra de nuevo hacia la carretera C-832 a través de carreteras locales del entorno, una vez atravesada la zona aeroportuaria.

La carretera TF-831, atraviesa la pista de vuelo por debajo de ésta, mediante túnel. A la altura del área de actividades aeroportuarias, se desdobra en un tramo que confluye en el Edificio Terminal de Pasajeros y en otro tramo que prosigue por el contorno del referido área, para aquellos vehículos que no se dirigen a las instalaciones aeroportuarias.

### A1.3. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD

El acceso por carretera al Aeropuerto de La Palma se realiza a través de un vial bidireccional. El tramo cuenta con un carril por sentido. En el Manual de Parámetros de Diseño y Planificación de Aeropuertos indica que la capacidad de cada carril es de 1.000 vehículos por hora. Si efectuamos las siguientes hipótesis:

**CUADRO A1.I.  
PARÁMETROS DE CÁLCULO DE LA CAPACIDAD DE ACCESOS**

	<b>% del Total</b>	<b>% Particular o taxis</b>	<b>% Autobús</b>
Pax Charter	35	20	80
Pax Regulares	65	80	20

Fuente: Elaboración Propia

Las ocupaciones medias por vehículo son de 1,5 personas por turismo y taxi y 40 para autobuses, y cada autobús se considera equivalente a 2 turismos en carretera.

$$n = \text{n}^\circ \text{ de coches/hora}$$

$$m = \text{n}^\circ \text{ de autobuses/hora}$$

$$n + 2 m = 2000$$



$PHP (0,35 \times 0,2 + 0,65 \times 0,8) = n^{\circ}$  de pasajeros que llegan en coche

$PHP (0,35 \times 0,8 + 0,65 \times 0,2) = n^{\circ}$  de pasajeros que llegan en autobús

Por tanto:

$$m = \frac{PHP (0,35 \times 0,8 + 0,65 \times 0,2)}{40} = PHP \times 0,01025$$

$$n = \frac{PHP (0,35 \times 0,2 + 0,65 \times 0,8)}{1,5} = PHP \times 0,3933$$

$n = 1.900$  automóviles

$m = 50$  autobuses

$$PHP = \frac{2000}{0,3933 + 0,01025 \times 2} = 4833 \text{ pax / h. p m}$$

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

En el cuadro adjunto se pueden ver, para los años horizonte, la correspondencia entre la capacidad y demanda prevista para los accesos, basadas ambas en unidades de tráfico adecuadas. La demanda corresponde al Escenario-2 definido en el Capítulo 3 de Previsión de la Demanda de Tráfico, por ser la opción más equilibrada de las propuestas.



**CUADRO A1.II.  
AJUSTE CAPACIDAD/DEMANDA. ACCESOS**

<b>AÑO</b>	<b>SISTEMA</b>	<b>CAPACIDAD (C)</b>	<b>DEMANDA (D)</b>	<b>C/D</b>
AÑO 1997	ACCESOS	4.833 PHPm	921	5,25
AÑO 2000	ACCESOS	4.833 PHPm	1.061	4,56
AÑO 2005	ACCESOS	4.833 PHPm	1.241	3,89
AÑO 2010	ACCESOS	4.833 PHPm	1.452	3,33
AÑO 2010	ACCESOS	4.833 PHPm	1.699	2,84

Fuente: Elaboración Propia

Si ajustamos la previsión de PHPm a la capacidad actual de las vías de acceso al aeropuerto, que disponen en la actualidad de un carril por sentido, se obtiene lo siguiente:

**CUADRO A1.III.  
NECESIDADES DE ACCESOS**

<b>SISTEMA</b>	<b>1997 (Existente)</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>
CARRILES POR SENTIDO (nº)	1	1	1	1	1

Fuente: Elaboración Propia

Es decir, en el periodo de estudio no se precisa aumentar la capacidad actual de los accesos.

