



## **ANEXO 1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO**



### A1.1. SITUACIÓN ACTUAL

Al Aeropuerto se accede por la carretera de primer nivel que enlaza Arrecife con Tías, que pasa de Este a Oeste por las proximidades de la Cabecera 21 de la Pista de Vuelo y dejando al Sur todas las instalaciones aeroportuarias. Existe un nudo de carreteras que permite el desvío hacia la zona de los terminales por una ramal, GC-720. La distancia de Arrecife al aeropuerto es de unos 6 Km., correspondiendo los últimos 600 m. al ramal de acceso, disponiendo de dos carriles en cada sentido. La duración del trayecto Arrecife- Aeropuerto es, aproximadamente, de 10-15 minutos.

Por el Oeste y SurOeste puede accederse viniendo a parar al mismo nudo a través de la Carretera de Las Playas, que intercepta a la carretera de Arrecife a Yaizá a unos 800 m. al Oeste del nudo de entrada al Aeropuerto, existiendo viales de servicio paralelos a la carretera de Arrecife que facilitan el acceso a éste. El trazado y disposición de las diferentes vías y nudos citados se muestra en el plano "General de Situación del Aeropuerto".

Una vez en el ramal de acceso al Aeropuerto, desde él se accede a izquierda a una rotonda elíptica distribuidora o bien a la derecha accediendo al aparcamiento y al edificio terminal.

El PIOT (Junio de 1991) de Lanzarote, califica la carretera Arrecife-Aeropuerto como perteneciente a la red viaria de primer nivel y proporciona los siguientes datos históricos de tráfico:

**CUADRO A1.I.  
CARRETERA GC-720. INTENSIDAD MEDIA DIARIA**

AÑO	AFORO	ORIGEN	DESTINO	INTENSIDAD MEDIA DIARIA
1980	15GC-720	Arrecife	Aeropuerto	9.000 vehículos diarios
1986	GC720	Arrecife	Aeropuerto	19.500 vehículos diarios
1998	GC720	Arrecife	Aeropuerto	52.000 vehículos diarios*

Fuente: PIOT y Política Territorial del Cabildo de Lanzarote

Una vez en el ramal de acceso al Aeropuerto, desde él se accede a izquierda a una rotonda elíptica distribuidora o bien a la derecha accediendo al aparcamiento y al edificio terminal.



## **A1.2. PROYECTOS APROBADOS O EN EJECUCIÓN**

Los planes de infraestructura en la isla en cuanto a red viaria se dirigen fundamentalmente en el eje Orzola – Playa Blanca que recorre la isla de Norte a Sur, siendo la única carretera de primer nivel. Existe un convenio entre la Comunidad Autónoma y el Estado para llevar a cabo mejoras en la citada carretera, tanto a nivel de firme como de trazado, contemplándose nuevas variantes, ampliando el tramo de autopista existente entre Arrecife y el Aeropuerto hasta el cruce de las playas. Todavía se encuentra en fase de proyecto estas mejoras, estando en discusión aspectos como la construcción de una segunda circunvalación a Arrecife, o evitar que pase por Guatiza la carretera.

No existen planes importantes referentes a las carreteras de nivel local y comarcal, salvo su mantenimiento y mejora del firme.

En el ámbito portuario y a nivel de la Comunidad Autónoma se tiene prevista una importante inversión en el desarrollo del puerto de Playa Blanca con ampliación del puerto y un nuevo dique exterior para dar cabida a barcos de mayor tonelaje y calado. En el puerto de Orzola, así mismo, se tiene prevista la construcción de un nuevo dique de abrigo para protección del puerto contra tormentas.

## **A1.3. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD/DEMANDA**

Con un 60% de pasajeros accediendo en autobuses (40 plazas ocupadas) y un 40% en automóvil (taxi, vehículo de alquiler o privado, con 1,5 pasajeros por vehículo), si se estima por cada carril una capacidad de 1.000 turismos/hora, o bien de 200 autobuses/hora y suponiendo una dependencia lineal de la capacidad de un carril entre autobuses y automóviles ( $\text{Autobuses} = 200 - 0,2 \times \text{Automóviles}$ ), la capacidad de los dos carriles existentes es de 5.860 PHsalida que corresponde a 9.767 PH.

Actualmente la demanda de accesos planteada para un tráfico de 4,3 millones de pasajeros y 3.280 PH está suficientemente asegurada con la actual infraestructura, según se refrenda teóricamente en el párrafo anterior.

Si bien por capacidad bastaría un solo carril para asegurar un adecuado acceso a las instalaciones del Aeropuerto, la existencia de dos carriles por sentido asegura una mayor la integrabilidad del sistema aeroportuario en caso de algún tipo de impedimento que obstaculice en algún carril de acceso o salida.



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

Con un Desarrollo Previsible con un tráfico de unos 7,5 millones de pasajeros y una estimación de 3.550 PHPd y 5.045 PHPmáx (ver capítulo 4.1 de la Memoria), ya se empezaría a necesitar dos carriles por sentido en los accesos principales.

En el viario interior bastaría con un solo carril por sentido. En aquellos tramos con un tráfico específico puede requerirse un doble vial, como es el caso de los firmes en donde tengan que maniobrar camiones. También los viales a los cuales se les quiera dar una importancia como vertebradora de los distintos flujos dentro del recinto aeroportuario sería necesario dotarles de dos carriles por sentido.

#### **A1.5. ACCESOS PROPUESTOS EN EL DESARROLLO PREVISIBLE**

En función de criterios operacionales, integrabilidad y de calidad se propone en el Desarrollo Previsible un planteamiento de separación de los flujos en los accesos al aeropuerto, por tanto, dos accesos separados y unos viales interiores que condujesen a dos zonas diferenciadas, zona de pasajeros y el resto, comunicadas entre sí, pero de manera secundaria, a fin de evitar una mezcla de flujos interior.

Un nuevo acceso serviría para dar cobertura al Edificio Terminal de Pasajeros e instalaciones anexas, mientras que el acceso actual se dirigiría a dar cabida a los flujos de carga, industrial y aviación general y de este modo no se interferirían las diversas actividades que se dan encuentro en el aeropuerto.

Los dos accesos desembocarían en sendas rotondas que distribuirían el tráfico hacia sus distintos destinos. La carretera actual de las playas se encauzaría hacia la rotonda del nuevo acceso, permitiendo luego salir hacia la carretera Arrecife-Yaiza o bien hacia el Aeropuerto.

Se planean viales principales cerrados (formando lazos), de dos carriles, que abarquen en su interior a varias parcelas y con un solo sentido de circulación. Dentro de estos lazos existirán viales secundarios de doble sentido de circulación y un carril o dos por sentido que darán acceso a las distintas parcelas.