



# **ANEXO 1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO**



<b>ANEXO 1. Infraestructuras de acceso .....</b>	<b>1</b>
A1.1. Introducción .....	1
A1.2. Situación actual. ....	2
A1.3. Proyectos aprobados o en ejecución.....	4
A1.4. Análisis de la capacidad/demanda .....	6
A1.5. Determinación de las necesidades y accesos propuestos para el desarrollo previsible .....	6



### A1.1. INTRODUCCIÓN

El objeto del anexo consiste en el análisis funcional de los accesos al aeropuerto, su capacidad, la demanda y las posibles necesidades que surjan de ésta y que no puedan ser atendidas por aquella.

Este análisis se centrará en el conocimiento de la capacidad de soportar, por cada viario alternativo, el tráfico en los diferentes horizontes (medio y largo plazo) bajo las diferentes hipótesis de carga (escenarios).

Cada año horizonte estará caracterizado por los desarrollos urbanísticos previstos en el área de estudio y por la red viaria de acceso a la misma. Las hipótesis de carga se basarán en el reparto modal de viajes para la demanda prevista tanto al aeropuerto como a su entorno funcional.

El nivel de servicio empleado para el dimensionamiento de las distintas calzadas será el adecuado para la correcta funcionalidad en la hora punta diaria (HP), que coincide con la hora punta de salidas del Aeropuerto.

En los escenarios temporales se distinguirán expresamente los tráficos con origen/destino en el sistema aeroportuario del resto.



## A1.2. SITUACIÓN ACTUAL.

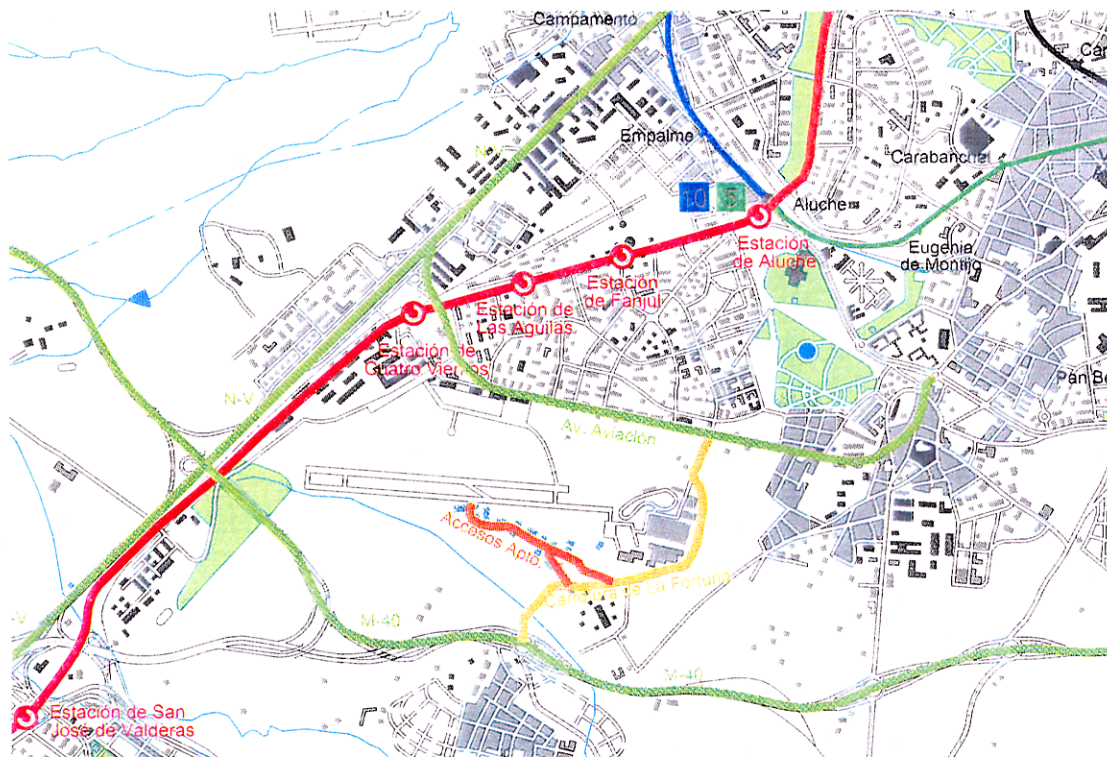
El Aeropuerto de Cuatro Vientos está situado a 8 km. del centro de Madrid. Limita al Oeste con la carretera de Extremadura (N-V) y al Norte con la Av. de Aviación (Madrid).

La accesibilidad al aeropuerto se reduce prácticamente a accesos por carretera, ya que no dispone de tren ni de Metro. Además el transporte público es reducido ya que únicamente dispone de tres líneas de autobuses que no pertenecen a la empresa Martín, S.A. y que son las líneas 483 y 487 que cubren el trayecto Aluche – Leganés, y la 486 Oporto – Leganés.

El acceso por carretera al aeropuerto, en transporte privado o taxi, presenta dos posibilidades:

- desde la M-40, desviándose por la salida número 30, a través de la cual se accede a la carretera de La Fortuna, y desde ella al propio viario interior del aeropuerto;
- desde la propia ciudad de Madrid, más concretamente desde su Avenida de Aviación, donde nace la carretera de La Fortuna, y de nuevo desde ésta hasta el viario interior del Aeropuerto. La Avenida de Aviación es una vía de un carril por sentido que conecta la N-V con Carabanchel Alto (C/ Joaquín Turina).

### ILUSTRACIÓN A1.1. ESQUEMA DE LOS ACCESOS AL AEROPUERTO



La carretera de La Fortuna es una vía de un carril por sentido, sin arcenes en todo su recorrido e insuficientemente iluminada (no tiene ninguna farola o elemento luminoso). Además su escaso recorrido es sinuoso y peligroso.

En la figura anterior aparecen dos ramas de acceso al aeropuerto, la situada más hacia el Este es únicamente de acceso a las instalaciones del RACE<sup>1</sup>. El ramal situado más hacia el Oeste es el acceso al aeropuerto propiamente dicho.

<sup>1</sup> Real Aeroclub de España



El viario de acceso al aeropuerto sale desde esta carretera, sin ningún tipo de apoyo en forma de semáforo, raqueta, glorieta o nudo, por lo que si se accede desde la M-40 los vehículos deben detenerse en el único carril disponible y esperar que no circule ninguno en sentido opuesto, para cruzarse. Durante esta operación se detiene la circulación en sentido Madrid.

**ILUSTRACIÓN A1.2. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS ACCESOS AL AEROPUERTO**

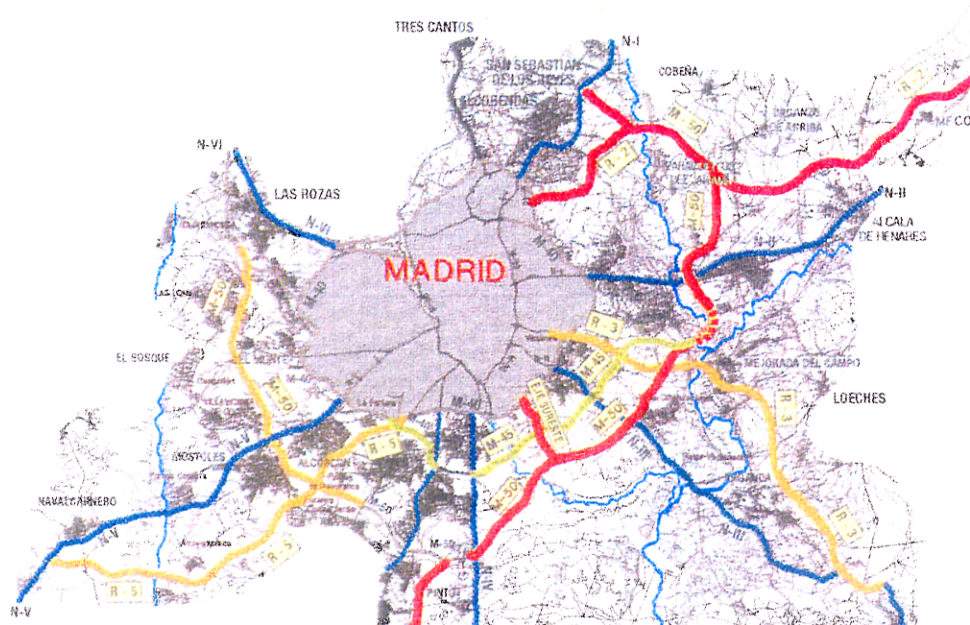




### A1.3. PROYECTOS APROBADOS O EN EJECUCIÓN

La construcción de nuevos tramos de la M-45 y la M-50 y la realización de la autopista de peaje R-5, ya se encuentran licitados, y aunque no tienen una incidencia directa en el aeropuerto, pueden descongestionar los accesos desde la M-40, al mismo tiempo que se disminuye el tiempo de acceso desde orígenes en ciudades del Sur y Suroeste de la Comunidad de Madrid, incluso de Castilla La Mancha.

#### ILUSTRACIÓN A1.3. PLANES DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO



Fuente: Nº 72 de la revista Rutas

El 27 de mayo de 1999 el B.O.E. publicó la orden de 25 de mayo de 1999 por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo M-40 – Navalcarnero (autopista de peaje R-5) y del tramo de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409.

La R-5 tiene su origen en la M-40, entre los puntos kilométricos 27 y 28, terminando en los alrededores del kilómetro 35 de la N-V, con un enlace al sur de Navalcarnero. La construcción de la R-5 permite una mejor distribución del tráfico de entrada y salida de Madrid, descargando en un 35% el tráfico en los tramos más congestionados de la actual autovía N-V.

Las actuaciones previstas por la Comunidad Autónoma de Madrid en el entorno del Aeropuerto de Cuatro Vientos tienen como principal objetivo aumentar la red de metro a través de dos actuaciones básicas:

- construcción del MetroSur que uniría mediante una línea circular los municipios de Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés;
- la ampliación de la línea 10 de Metro a través del nuevo tramo Puerta de Batán – Ondarreta.



#### Ilustración A1.4. AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 10 DE METRO



Fuente: Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid

En la ilustración se muestra el trazado del nuevo tramo de la línea 10 en las proximidades del aeropuerto.

Los beneficios para éste son prácticamente nulos, ya que la parada denominada Cuatro Vientos que sería la más próxima al aeropuerto, se encuentra sin embargo en el lado contrario a los accesos de éste, próxima a la zona militar desde donde no se puede acceder al área terminal por razones obvias. La utilización de la línea 10 como medio de acceso al aeropuerto sólo sería posible si existiese algún medio de transporte complementario (p.e. autobús) entre esta parada y el área terminal.

Por su parte el Municipio de Madrid tiene recogido en su planeamiento municipal en la Hoja AOE.00.06 del Plan General de Ordenación Urbana entre las condiciones vinculantes para la ordenación del área Sistema General Aeroportuario Cuatro Vientos.

*"1. Desdoblamiento de carretera de La Fortuna con acceso al Sistema General Aeroportuario mediante solución a desnivel."*

Esta actuación es imprescindible para el desarrollo aeroportuario previsto en el Plan Director y daría un valor añadido de cara al Aeropuerto.



#### A1.4. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD/DEMANDA

La siguiente tabla muestra las medidas de intensidad de tráfico realizadas por el equipo consultor en la carretera de La Fortuna, junto al cruce de acceso al Aeropuerto y en hora punta (entre las 8 y las 9 de la mañana) de un día tipo.

**TABLA A1.1.- INTENSIDADES DE TRÁFICO MEDIDAS EN LAS VÍAS DE ACCESO**

ORIGEN - DESTINO	INTENSIDAD HORARIA DE VEHÍCULOS
M 40 - MADRID	1074
MADRID - M 40	708
M 40 - AEROPUERTO	157
AEROPUERTO - M40	17
AEROPUERTO - MADRID	5
MADRID - AEROPUERTO	49

La capacidad de una vía de las características de la que une Madrid con la M 40 (Carretera de La Fortuna) oscila entre 1.900 y 2.000 vehículos/carril-hora, siendo capaz de dar un nivel de calidad de servicio C para un flujo de unos 1.200 vehículos/carril-hora.

En cambio, la capacidad de un viario interior del Aeropuerto, que puede considerarse como una arteria urbana, con numerosos cruces peatonales, y un gran número de operaciones de estacionamiento y parada irregular, queda limitada a unos 600 vehículos/carril-hora.

#### A1.5. DETERMINACIÓN DE LAS NECESIDADES Y ACCESOS PROPUESTOS PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

Suponiendo el flujo de vehículos en hora punta desde y hacia el Aeropuerto proporcional al volumen de pasajeros del mismo, se obtienen las necesidades de los viarios interiores indicadas en la tabla siguiente. Aún así, por motivos de seguridad y previsión futura sin excesivo coste, se propone que al menos el viario principal de distribución del tráfico a las diferentes áreas terminales del Aeropuerto cuenten con dos carriles por sentido, mientras que el resto de viarios tenga un único carril.

**TABLA A1.2.- NECESIDADES EN LOS VIARIOS INTERIORES.**

INTENSIDAD HORARIA DE VEHÍCULOS			Nº DE CARRILES		
2005	2010	2015	2005	2010	2015
278	335	392	1	1	1

Por otra parte, la carretera de La Fortuna como vía de acceso única al aeropuerto, se encuentran en el límite de la saturación en hora punta, puesto que la demanda existente en la actualidad prácticamente iguala la capacidad de la vía para un nivel de servicio tipo C.

La determinación de la intensidad horaria de vehículos en dicha carretera es una labor que sobrepasa el alcance de este Plan Director, puesto que depende de otros factores externos al aeropuerto, como son la construcción del P.A.U de Carabanchel y los accesos de que disponga





dicho desarrollo urbanístico, así como la próxima construcción de unos cocheras para Metro, cuyo acceso pudiera ser paralelo al del aeropuerto.

Sin embargo y a la vista de los datos actuales y del planeamiento urbanístico del Municipio de Madrid se recomienda la remodelación de esta vía dotándola de doble carril por sentido y una rotonda para gobernar los giros de acceso al aeropuerto y las posibles entradas y salidas a/desde el P.A.U. de Carabanchel.