

ANEXO 1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO



A1.1. SITUACION ACTUAL.

El Aeropuerto de Palma tiene acceso público desde la zona Sur por la autopista PM-19. Aparte del acceso restringido a la Base Aérea de Sont San Joan desde la carretera Son Ferriol – Algaida, C-715, no se disponen de más accesos, en concreto desde el lado Norte. La configuración de accesos existentes al aeropuerto es complicada desde la zona centro y Noreste de la isla, esta última considerada una importante zona turística con gran movimiento de autocares a la misma.

El principal acceso al aeropuerto de Palma se realiza por el desvío de la autopista Palma-S´Arenal. El desvío continúa siendo autopista hasta la llegada a la zona aeroportuaria, con tres carriles para su entrada y otros tres para salidas. La salida tiene posibilidad de dirigirse hacia Ca´n Pastilla, autopista dirección S´Arenal, o autopista dirección Palma.

Los primeros desvíos de la carretera de acceso se dirigen a aparcamiento bolsa de taxis, zona de aviación general, edificio parking (dos carriles) y zona aparcamiento espera llegadas (un carril), parking de autocares (un carril) y por último Terminal Principal (dos carriles).

Hay una carretera de doble sentido (dos carriles por sentido) que comunica desde la zona industrial, módulo A, terminal de carga de Iberia y edificios Aena II y torre de control y Centro de Control Regional y aparcamientos empleados. A esta carretera, utilizada exclusivamente por empleados y vehículos de carga, puede accederse desde la salida del parking principal o desde la salida de zona de salidas de la Terminal Principal.

El segundo acceso que dispone el aeropuerto de Palma es la antigua carretera Palma – S´Arenal de tipo comarcal sin arcén y con dos carriles sin mediana, la cual ha quedado cortada por las instalaciones del aeropuerto. De esta manera en la actualidad se tiene acceso desde la población del Coll d´en Rabassa, paralelo a la autopista Palma – S´Arenal, y que termina en la zona industrial del aeropuerto. El otro acceso parte de la carretera que conecta la autopista con las poblaciones de Sant Jordi y S´Aranjassa, y también paralelamente a la autopista llega a la zona de Aviación General, centro de transferencia de residuos sólidos y central eléctrica II.

Esta carretera es empleada principalmente por vehículos de empleados y de transporte, si bien su intensidad de tráfico es muy baja.

A1.2. PROYECTOS APROBADOS O EN EJECUCIÓN.

Actualmente está en proceso de ejecución un proyecto de reconfiguración de los accesos del aeropuerto, el cual contempla la construcción de una gran rotonda a la entrada del aeropuerto, desde la cual se tenga acceso mediante un nivel inferior a: zona de aviación general, zona industrial, y módulo A. Las vías de acceso principal permanecerán, de forma que los vehículos de transporte de pasajeros no habrán de tomar la rotonda sino que directamente accederán al edificio de parking y terminal principal.

Por parte del Plan General de Ordenación Urbana de Palma aparece la ampliación de la carretera Siquia de Sant Jordi, por el lado Sur de la zona aeroportuaria.

También existe la previsión de proyecto para realizar la ampliación de la carretera que une el nudo de la autopista con el centro comercial Continente con la Comarcal C-715, siguiendo bordeando todo el Norte aeroportuario hasta pasar por Sa Casa Blanca.



A1.3. ANALISIS DE LA CAPACIDAD-DEMANDA.

De acuerdo con los ratios de la publicación "Highway Capacity Manual" y las tablas del libro "Ingeniería de Tráfico" de A. Valdés la capacidad de acceso se puede fijar en:

- 1000 vehículos/hora en cada sentido para carreteras de dos carriles.
- 1600-1800 vehículos/hora para ramales de carretera o autopista de un solo carril por sentido.
- 2000 vehículos/hora por carril para carreteras o autopistas con dos o más carriles por sentido.

En este último caso se deben introducir factores de corrección para tener en cuenta las condiciones no ideales que puedan darse, tales como:

- Anchura de los carriles inferior a 3.60 m.
- Obstáculos laterales a menos de 1.80 m de la calzada.
- Participación real en el tráfico de autobuses y camiones.
- Experiencia de los conductores, esto es presencia de conductores no habituados.

Considerando que un autocar equivale a tres vehículos, y con un factor de corrección global estimado en 0.65, la capacidad de los accesos resultante es la indicada en el cuadro adjunto.

CAPACIDAD DE LOS ACCESOS

	% Uso PHP	Veh. Equiv.	Pax/Veh .	Veh.Eq/PHP	Capacidad VEqHP	Capac. VHP	Capac. PHP
Autocar	80.0%	3	35	0.02286	6240	2080	72800
Taxi	5.0%	1	1.5	0.03333	390	390	585
Coche de alquiler	5.0%	1	1.7	0.02941	390	390	663
Coche Particular	10.0%	1	1.7	0.05882	780	780	1326
Total					7800		75374

A1.4. ACCESOS PROPUESTOS EN EL DESARROLLO PREVISIBLE.

Los accesos actuales desde la autopista PM-19 al Área Terminal en servicio, se mejorarán con la realización de una glorieta actualmente en ejecución que dará servicio a todas las zonas previstas en la alternativa elegida.

Los accesos a la zona industrial y a la torre de control se desarrollarán a partir de los enlaces existentes entre la carretera C-715 y la poblaciones de Sa Casa Blanca y Sant Jordi. Esta carretera aparece mencionada en proyecto de ampliación en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Palma.

