



ANEXO 1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO

A1.1. SITUACIÓN ACTUAL

El acceso al aeropuerto se realiza por la autovía GC-1 desde Las Palmas o desde las Playas del Sur de la isla, existiendo un enlace a distinto nivel entre ésta y la instalación aeroportuaria.

A1.2. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD/DEMANDA

A1.2.1. Capacidad

Los accesos al aeropuerto no se han modificado desde la realización del anterior Plan Director, por lo que la capacidad calculada en dicho Plan sigue teniendo validez, sin más que cambiar los porcentajes de pasajeros regulares y chárter, que sí han cambiado. Estos porcentajes se han obtenido de: Estadísticas de tráfico 2000 AENA.

Tal y como se menciona en el apartado anterior, el acceso por carretera al aeropuerto de Gran Canaria se realiza a través de un ramal de la autopista GC-1, que consta de dos carriles de 4 m de anchura cada uno. Si se supone una capacidad de 1000 vehículos por hora en cada carril, de acuerdo con el texto de A. Valdés "Ingeniería de tráfico", y con las siguientes hipótesis:

	% del total	% particulares/taxi	% autobús
Pasajeros chárter	47	20	80
Pax. regulares	53	80	20

- Ocupación media por vehículo: 1,5 pasajeros.
- Ocupación media por autobús: 40 pasajeros.
- Cada autobús equivale a dos turismos en carretera.

se obtiene una distribución de **1.856 automóviles** y **72 autobuses** por hora, lo que proporciona una capacidad de acceso al aeropuerto de **5.664 pasajeros por hora**. Como se ha considerado el acceso al aeropuerto, serían 5.664 pasajeros hora en salida. La capacidad en llegadas sería aproximadamente la misma.

A1.2.2. Ajuste capacidad/demanda

Comparando el valor de capacidad presentado anteriormente, con los valores de demanda de tráfico expuestos en el capítulo 4, para cada uno de los horizontes de estudio se obtiene la siguiente tabla:

	capacidad	Demanda	C/D
Situación actual	5.664 PHP	2.537 PHP	2,23
Horizonte 1	5.664 PHP	3.536 PHP	1,60
Horizonte 2	5.664 PHP	4.205 PHP	1,35
Horizonte 3	5.664 PHP	4.867 PHP	1,16

A1.3. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES. ACCESOS PROPUESTOS EN EL DESARROLLO PREVISIBLE



Como se puede apreciar en el apartado anterior, los valores de demanda previstos son inferiores a la capacidad calculada. Así pues, cualquier modificación de los accesos que se acometa en función de las obras de ampliación deberá mantener, como mínimo, la estructura actual.

Sin embargo, las ampliaciones del sistema aeroportuario exigen, tal y como se analiza en el capítulo 6 *Desarrollo Previsible*, el desplazamiento hacia el oeste de la autopista GC.

La estructura de los accesos, se modificará, pues, en el momento en que se traslade la autopista. De acuerdo con el *Desarrollo Previsible*, el aeropuerto contará con tres accesos. El principal partirá de un nudo en la autopista a la altura del edificio terminal y pasa bajo la nueva pista y la plataforma superior a través de un túnel. Una vez se encuentra frente al edificio terminal, se separa en dos niveles para rodear la fachada principal. Este ramal principal tendrá acceso directo a todas las zonas de aparcamientos. En la rotonda donde se produce la separación en niveles, se une al acceso que viene del sur.

El acceso principal contará con un enlace directo entre la línea de ferrocarril (en estudio) y el terminal de pasajeros que contará en el nivel inferior con un intercambiador y una entrada directa al edificio terminal para autobuses que pararán en el aparcamiento subterráneo bajo el muelle.

El acceso secundario de pasajeros parte de la autopista al sur del principal, a la altura de la zona industrial. Pasa bajo la calle de rodadura que enlaza dicha zona con la plataforma bajo un puente pista y se une en una rotonda al tercer acceso que viene desde el sur. Este tercer acceso se desvía de la autopista y aprovecha el trazado actual de la misma, que habrá de ser deprimida para pasar bajo las calles de rodadura que enlazan la plataforma inferior con la zona industrial a través de dos puentes pista y contará con accesos directos para las zonas industrial y de carga.

Esta disposición permite segregar el tráfico de pasajeros de las mercancías y los que vayan a la zona industrial, con lo que se descongestiona el acceso a las distintas zonas.

Se crea también un acceso, por la parte norte, para la base aérea.

Los accesos se configuran en el momento en que se produce el traslado de la autopista, teniendo en cuenta que éste se produce antes de que las necesidades de ampliación del aeropuerto lo requiera, tendrá que acomodarse a los planes previstos de ampliación.

También hay que destacar que si se adelanta el traslado de la autopista, el desarrollo del sistema se flexibiliza al poder situar algunas áreas del aeropuerto en su ubicación definitiva.