



A1 INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO

A1.1 SITUACIÓN ACTUAL 3

A1.2 PROYECTOS APROBADOS O EN EJECUCIÓN 3

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

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

A1.5 ACCESOS PROPUESTOS PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE 5



A1.1 SITUACIÓN ACTUAL

El acceso de pasajeros y mercancías al Aeropuerto de Sevilla se realiza a través de la salida en el km-533 de la carretera nacional N-IV, Madrid-Cádiz.

Los medios utilizados para acceder al aeropuerto por los pasajeros y personal autorizado son los vehículos particulares, vehículos de alquiler y taxis, mientras que la línea de autobuses Sevilla-Aeropuerto presenta un escaso porcentaje de utilización.

A1.2 PROYECTOS APROBADOS O EN EJECUCIÓN

En la actualidad acaba de finalizar el estudio informativo para el trazado de la autovía de circunvalación SE-40, que conectará todo el área metropolitana de Sevilla. Para el trazado de dicha autovía se están estudiando diversas variantes en algunos tramos. Así, en el tramo que discurre al Este del aeropuerto existe la posibilidad de que el trazado pase al Oeste de la urbanización Tarazona (con enlace con la N-IV en el P.K. 525+900) o bien discurra por el Este de dicha urbanización.

En cuanto a la futura red de Metro que conectará Sevilla con el Aeropuerto, en este momento se encuentran en fase de redacción los pliegos de condiciones para sacar las correspondientes licitaciones para la redacción de los proyectos.

En el plano N° 8 titulado "Plano de administraciones sobre infraestructuras" se muestra el trazado de la SE-40 facilitado por la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental, así como la conexión prevista de la red de metro con el Aeropuerto, según la información facilitada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

A1.3 ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD/DEMANDA

El cálculo de la capacidad para el acceso al aeropuerto se realiza siguiendo los criterios del Manual de Capacidad de Carreteras (versión española de la obra "Highway Capacity Manual", National Academy of Sciences EEUU).

La capacidad de la carretera nacional N-IV de dos carriles se calcula mediante la fórmula:

- $C = C_j \cdot N \cdot f_A \cdot f_C \cdot f_{VP}$, donde:
- C= Capacidad en un sentido, expresada en vehículos/hora.
- C_j = Capacidad de un carril en condiciones ideales: $C_j = 2.200$ Vehículos ligeros/hora en autovías con dos carriles por sentido.
- N= Número de carriles por sentido.
- f_A = Factor de ajuste por anchura de carril y obstáculos laterales, $f_A = 0,97$ para carriles de 3,5 m.
- f_C = Factor de ajuste debido al tipo de conductores, $f_C = 0,95$.
- f_{VP} = Factor de ajuste debido a vehículos pesados, $f_{VP} = 0,81$.

Aplicando la expresión anterior resulta un valor de $C = 3.285$ turismos/hora para la nacional N-IV.



Al carecer de información relativa a porcentajes de vehículos que utilizan el acceso y no se dirigen al aeropuerto, se estima la intensidad máxima de tráfico mediante la utilización del valor de IMD de la carretera nacional N-IV en la estación SEE Estación Secundaria 4/2.

Tomando como valor máximo de intensidad media diaria $IMD_{m\acute{a}x} = 26.574$ para la carretera Nacional N-IV, y haciendo un reparto por sentidos del 55% en la dirección al aeropuerto y 45% en la dirección a Sevilla, resulta en el sentido hacia el aeropuerto $IMD_{m\acute{a}x} = 14.615$. Teniendo en cuenta que la intensidad horaria supone en este tipo de viales el 7% del valor de $IMD_{m\acute{a}x}$, de acuerdo al Manual de Capacidad de Carreteras, se obtiene una capacidad mínima disponible para el tráfico de vehículos que se dirigen realmente al aeropuerto:

$$C = 3.285 - 0,07 \cdot 14.615 = 2.262 \text{ veh\acute{u}culos/hora.}$$

En el cuadro A1.1 se muestran los porcentajes de utilización de los distintos medios de transporte obtenidos mediante la realización de una encuesta reciente en el aeropuerto de Sevilla.

CUADRO A1.I

MEDIO TRANSPORTE	PORCENTAJE DE UTILIZACIÓN	OCUPACIÓN MEDIA (PAX/VEHIC)
VEHÍCULO PARTIC.	61%	1,5
VEHÍCULO ALQUIL. Y TAXI	39%	1,1
AUTOBÚS	-	-



De esta forma, la capacidad de los accesos al aeropuerto resulta:

$$C = 2.262 \cdot (0,61 \cdot 1,5 + 0,39 \cdot 1,1) = 3.040 \text{ Pax/Hora.}$$

Si comparamos este valor con el número de pasajeros en la hora de máxima afluencia en el año 1998, que fue de 1.316, el día 20 de Agosto entre las 18:00 y las 19:00 horas, se observa que el acceso del Aeropuerto de Sevilla no presenta problemas de saturación en la actualidad.

A1.4 DETERMINACIÓN DE NECESIDADES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

En el cuadro A1.II se muestra la previsión de pasajeros hora de diseño, hasta el Desarrollo Previsible del Aeropuerto.

CUADRO A1.II

PASAJEROS ANUALES	P.H.D	C/D
2.500.000	1.620	1,88
3.500.000	2.177	1,40
4.500.000	2.911	1,04

Aunque los resultados del ajuste Capacidad-Demanda dan como resultado que la capacidad de los accesos es suficiente para atender la demanda hasta alcanzar el Desarrollo Previsible, hay que señalar que en la actualidad existe un gran número de movimientos ajenos a la actividad aeroportuaria (cambios de sentido, acceso a parcelas colindantes con el aeropuerto, etc), sin que se tengan datos concretos para cuantificar dichos movimientos. Por otro lado en el ramal de acceso correspondiente a Salidas existe un tramo de aproximadamente 200 metros de longitud que dispone de un único carril de circulación, lo que podría ocasionar congestión de la circulación en periodos punta.

Asimismo hay que señalar que dada la excesiva cercanía entre el aeropuerto y la N-IV Madrid-Cádiz, los accesos al aeropuerto se han construido en una superficie de terreno muy reducida por lo que existen algunos tramos de las incorporaciones con unos radios de giro y pendientes inadecuados.

A1.5 ACCESOS PROPUESTOS PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

Para atender el incremento de demanda previsto hasta alcanzar el Desarrollo Previsible del Aeropuerto, se considera necesario modificar los accesos al mismo de la siguiente forma:

- Acceso al Aeropuerto para el tráfico procedente de Sevilla

Se amplía el entronque del acceso desde la Autovía A-4, de manera que se realice el desprendimiento mediante dos carriles. Para conseguir un mejor funcionamiento de la autovía se amplía en un carril el trazado existente entre los dos enlaces, en una longitud de unos 700 m.

Se amplía a dos carriles una parte de la estructura existente para acceder a la planta de salidas.

- Salida del Aeropuerto con dirección Este

Con el fin de facilitar la funcionalidad de la salida a la autovía, se suprime el movimiento de cambio de sentido, hoy existente, y que se repondrá en el nuevo enlace previsto para dar acceso a CASA. El inicio o desprendimiento de la vía colectora, en servicio, en la margen derecha de la A-IV, se acondiciona toda vez que se suprima el lazo existente. La longitud de esta incorporación se efectuará siguiendo las condiciones establecidas en la Instrucción de Rotondas 3.1-I.C.

La salida del Aeropuerto con características mejoradas tanto en planta como en alzado, se realizará ampliando la estructura existente sobre los ramales del acceso a llegadas con el fin de facilitar un mejor desprendimiento, ampliando el radio de curvatura. Finaliza el ramal en la vía colectora existente estableciendo un Transfer o incorporación al tronco principal de la autovía a unos 300 m. de su incorporación.

- Accesos a las instalaciones de CASA

Se prevé la implantación de un nuevo enlace en la Autovía A-4 y la construcción de un ramal de conexión con el acceso principal a la factoría.

Este enlace deberá cumplir las distancias mínimas entre enlaces contiguos, que establece la Instrucción 3.1-I.C.

La señalización vertical en la autovía, permitirá eliminar el tránsito de los vehículos, con origen y destino CASA, a través de la Terminal del Aeropuerto.

Cabe destacar la ampliación del acceso a las instalaciones aeroportuarias, que se produce con el nuevo enlace propuesto, toda vez que existe conexión entre ambos enlaces por el Sur.

