Ministerio de Fomento
Secretaría General
Aviación Civil
Aeropuertos y Navegación

6. Máximo Desarrollo Posible

Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
Subdirección Gral. de Aeropuertos y Navegación Aérea

Contenidos

6. Máximo Desarrollo Posible 6.1

6.1. Introducción 6.3

6.2. Configuración general 6.4

Ministerio de Fomento Subdirección Gral. de Aeropuertos y Navegación Aérea

6.1. Introducción

Este desarrollo no establece determinaciones vinculantes sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico con el ánimo de preservar la visión estratégica del aeropuerto a muy largo plazo, más allá del Horizonte 3 fijado generalmente como límite del Desarrollo Previsible del mismo y que se ha concretado en las necesidades previstas en el entorno de los volúmenes de tráfico que definen este horizonte.

Ministerio de Fomento Dirección General de Aviación Civil Subdirección Gral. de Aeropuertos y Navegación Aérea

6.2. Configuración general

El Desarrollo Previsible de este aeropuerto, cuyas actuaciones propuestas están motivadas por el cambio en el tipo de tráfico previsto en la prognosis de demanda, se ha desarrollado siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos. Esto ha dado como resultado una ampliación del aeropuerto, que, por sus características y su capacidad, da respuesta a la demanda futura hasta los horizontes considerados.

Teniendo en cuenta horizontes de estudio posteriores a este Plan Director, se puede proponer una configuración de Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto, de la que se describen a continuación las principales características.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves estaría constituido por una pista de 2.050 m de longitud con dos semicalles de rodadura paralelas, a 176 m del eje de pista que darían acceso a ambas cabeceras y una calle de salida rápida que daría servicio en aterrizajes por la cabecera 21.

En el Máximo Desarrollo se desmantelaría la zona central del aeropuerto (Edificio Terminal, SEI, central eléctrica...). Con esta zona despejada se puede ampliar la plataforma comercial hacia el este. A la vez, y persiguiendo el objetivo de ampliar las plataformas hasta conseguir unirlas, se plantea la necesidad de ocupar el terreno, en el que actualmente está establecido el Aeroclub. Cuando se dispusiera de este terreno se ampliaría la plataforma de Aviación General duplicando el número de puestos y comunicándola con la de comercial.

Por el extremo oeste de la plataforma de Aviación Comercial se ampliaría para albergar un puesto destinado a una aeronave de carga. Al sur de este puesto se situaría una Zona de Carga en el espacio que ahora ocupan los aparcamientos de empleados.

Por otro lado, con respecto a la Zona de Pasajeros, se amplia el Edificio Terminal hacia ambos lados y en altura dotándolo de pasarelas de embarque. En el interior se incluyen además las dependencias del Bloque Técnico. El aparcamiento público se amplia en altura convirtiéndose en un edificio de aparcamientos con dos plantas.

El depósito de vehículos de alquiler se amplia en el mismo lugar donde está actualmente pero ocupando terreno del Aeroclub.

Al sur de la Central Eléctrica se construye una Torre de Control con sus respectivos aparcamientos. Además al oeste de dichos aparcamientos se reubicarían los aparcamientos de empleados habilitando una zona diáfana de aparcamientos para empleados. Asimismo, al noreste de la Central Eléctrica se reubica el edificio para el SEI.

Ministerio de Fomento Dirección General de Aviación Civil Subdirección Gral. de Aeropuertos y Navegación Aérea

En las proximidades del nuevo SEI y al sur de la plataforma de Aviación General se construye un Edificio Terminal para este tipo de tráfico con un aparcamiento asociado al mismo.

Por último, se ampliaría la Zona Industrial con más hangares para Actividades Complementarias. Los accesos y viales interiores se modificarán como se requiera para dar servicio a todas las zonas nuevas y ampliadas descritas.

Esta nueva configuración dentro del límite del aeropuerto previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en la Ilustración 6.1, así como en el Plano 9 "Máximo Desarrollo Posible", donde se señalan las áreas de cautela aeroportuaria, entendiendo por tales aquellas que la administración debiera preservar en cuanto a calificación de suelo para posibilitar el posible desarrollo último del aeropuerto.

Con los cánones de planificación hoy en vigor, y suponiendo que la demanda mantenga su estructura actual, una instalación aeroportuaria como la representada en el Plano 9, sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores para el tráfico de aeronaves:

- Movimientos de aeronaves en hora punta 20 operaciones/ hora

Considerando que el aeropuerto estuviera operativo 16 horas al día y 330 días al año:

- Movimientos de aeronaves comerciales anuales 105.600 operaciones/ año

esto supondría, para el tráfico de pasajeros, suponiendo las mismas hipótesis y además un factor de pasajeros/aeronave de 80 aproximadamente:

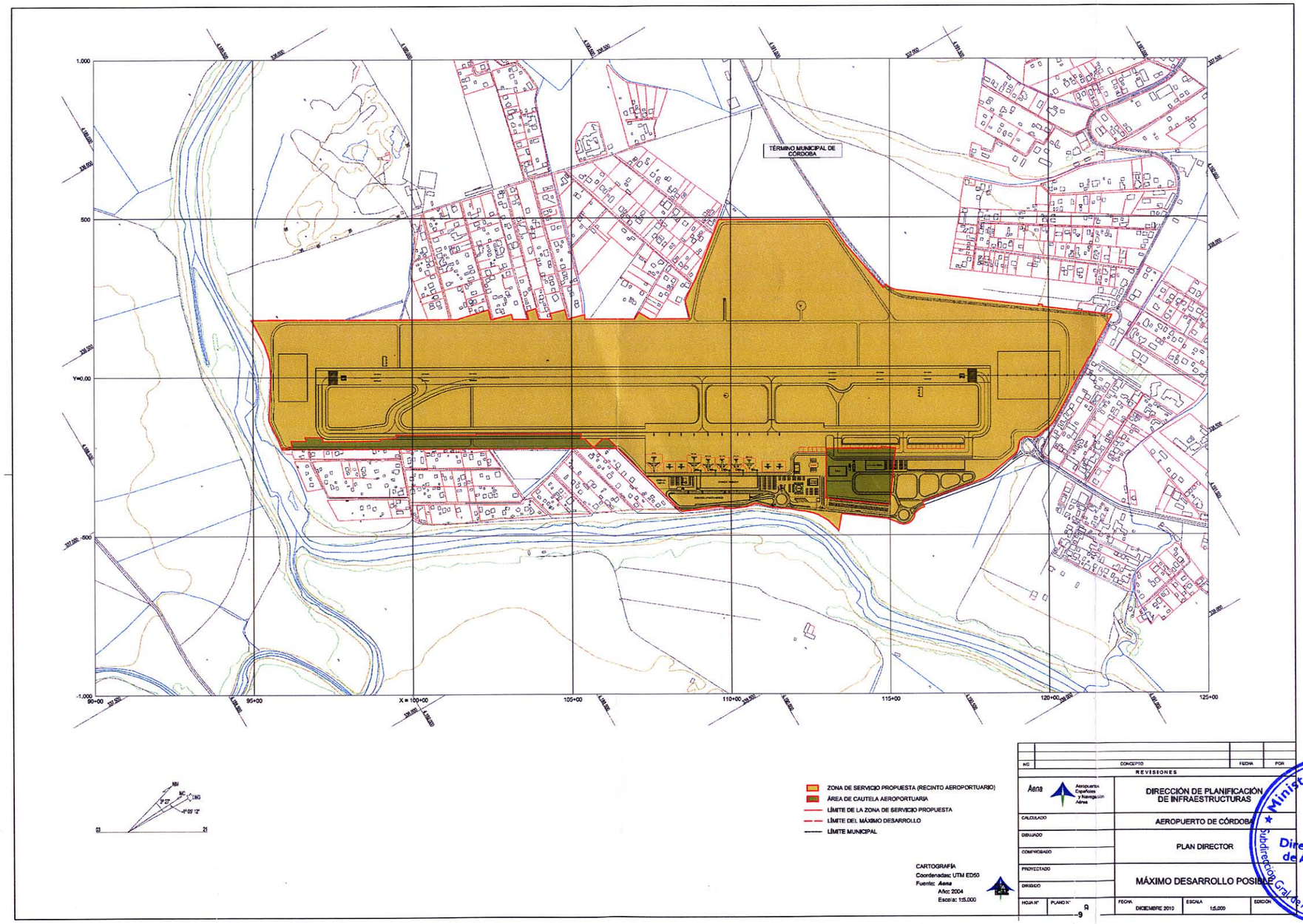
- Movimientos de pasajeros en hora punta 1.600 pax/ hora

- Movimientos de pasajeros-año 8.448.000 pax/ año

Si aplicamos el valor de 14 m^2 por pasajero hora punta, de acuerdo con lo recomendado por el *Manual de Parámetros de Diseño y Planificación de Aeropuertos Ed. 2000*, del Ministerio de Fomento, se obtienen unas necesidades brutas cercanas a los 22.400 m^2. Esta superficie estaría cubierta por un Edificio Terminal de dos alturas mayor al representado en el plano 9. El espacio físico disponible en el Aeropuerto de Córdoba para el Edificio Terminal es de unos 7.500 m^2 en planta, lo que resulta en una superficie de 15.000 m^2 repartida en dos plantas. Con esta dimensión se penaliza bien la calidad del servicio, reduciendo los metros recomendados por el citado manual para cada pasajero a 9 m^2, o bien se reduce la capacidad de tratamiento de pasajeros anuales a 5.431.000.

Estos valores suponen, en definitiva, un techo para el tráfico aéreo de la instalación aeroportuaria.

Ilustración 6.1.- Plano 9. Máximo Desarrollo Posible



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO