

6. Máximo Desarrollo Posible



Contenidos

6. Máximo Desarrollo Posible	6.1
6.1. Introducción.....	6.3
6.2. Configuración general.....	6.4

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 plazo de 15 años fijado generalmente como límite del Desarrollo Previsible del mismo, que se ha concretado en las necesidades previstas en el entorno del año 2020.



6.2. Configuración general

El Desarrollo Previsible de este aeropuerto, cuyas actuaciones propuestas están motivadas por el aumento de la demanda superior al previsto en el Plan Director aprobado mediante Orden Ministerial el 16 de julio de 2001, se ha realizado siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos, además de tener en cuenta el desarrollo planteado en el Plan Director citado anteriormente. Esto ha dado como resultado una ampliación del aeropuerto, que, por sus características y su capacidad, da respuesta a la demanda futura de tráfico aéreo 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 describirán las principales características a continuación.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves estaría constituido por dos pistas paralelas, una principal para la Aviación Comercial (pista actual) que pasaría a llamarse 07L-25R, de 2.900 m, y una dedicada principalmente a aeronaves de Aviación General, denominada 07R-25L, con una longitud de 1.500 m. Ambas pistas estarían separadas 610 m y sus umbrales decalados 750 m para poder realizar operaciones simultáneas independientes. La principal mantendría su condición de pista de aproximación instrumental con sistema de aproximación ILS categoría I o el que se previera según las necesidades futuras, mientras que la segunda se destinaría para operaciones de aproximación visual o de no-precisión también, según las necesidades que se detectaran al respecto.

En cuanto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales, se propone un crecimiento de forma lineal hacia el oeste, ocupando lo que en el Desarrollo Previsible estaba destinado a plataforma de Aviación General, y hacia el este, dedicando parte de esta zona al estacionamiento de aeronaves de Tráfico de Mercancías.

La plataforma de Aviación General se trasladaría a la zona sur del aeropuerto, para aproximar y concentrar este tipo de tráfico a una zona específica alejada de la comercial.

El Área Terminal estaría constituida por dos edificios terminales, el nuevo Edificio Terminal planeado para el Desarrollo Previsible, y un segundo edificio destinado principalmente al tráfico chárter característico de la temporada de verano. De este modo, existirá la posibilidad de cerrar el segundo edificio durante las temporadas en las que el resto de instalaciones fueran capaces de atender la demanda por sí solas. Cada uno de los edificios, separados por la Torre de Control

propuesta en el Desarrollo Previsible, dispondría de un aparcamiento en altura asociado así como *parkings* en superficie destinados tanto a vehículos privados como a coches de alquiler, autobuses y bolsa de taxis.

Al acceso contemplado en el Desarrollo Previsible se le añadiría uno nuevo por la zona noreste, desde la TV-7211. Consistiría en un vial de 4 carriles que estructuraría la circulación de vehículos por dicha zona. El Camí Vell de Constantí vería su trazado modificado respecto del que se propone en el Desarrollo Previsible.

El área terminal se desarrollaría en dirección oeste en lo que respecta al lado tierra, donde se dispondría de un área convenientemente urbanizada destinada a Zona de Servicio con instalaciones del aeropuerto como talleres, almacenes, etc. También se contemplarían superficies destinadas a Zona de Apoyo a la Aeronave y Zona de Actividades Complementarias, éstas últimas para desarrollar nuevas actividades comerciales en el aeropuerto. Las nuevas zonas requerirían adquirir terrenos del entorno, tal que el límite aeroportuario por el oeste lo constituiría el trazado de la carretera TV-211.

Como ya se ha indicado, la Zona de Aviación General se ubicaría al sur del aeropuerto, en las proximidades del SEI, y contaría con un Edificio Terminal, aparcamiento y accesos específicos. Más al sur, tras el trazado del TAV, se dispondría de superficie suficiente para ampliar las instalaciones de la depuradora, lo que no requeriría adquirir terrenos nuevos respecto de los actuales.

Esta nueva configuración dentro del límite del Sistema General Aeroportuario previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en la Ilustración 6.1, así como en el plano 10 "Máximo Desarrollo", donde se señalan las áreas de cautela aeroportuaria, entendiéndose por tales aquellas que la administración debiera preservar en cuanto a calificación de suelo para posibilitar el posible desarrollo último del aeropuerto.

En dicho plano e ilustración, y a modo de resumen, se han hecho las siguientes propuestas de carácter orientativo descritas en los párrafos anteriores:

- ampliación del Terminal de Aviación Comercial, aparcamientos y accesos
- nuevo Edificio Terminal al este de la Torre de Control, operativo según periodo estacional
- nueva Zona de Servicios, Actividades Complementarias y de Apoyo a la Aeronave, con una zona urbanizada asociada



- ampliación de plataforma para Aviación Comercial y de Carga hacia el este de la actual.
- construcción de una nueva pista de 1.500 m para operaciones destinadas a aeronaves de Aviación General, principalmente, y una zona específica para este tráfico que dispusiera de Edificio Terminal, hangares y aparcamientos entre otros.

Todas las propuestas señaladas requerirían reconfigurar el camino y vallado perimetral del límite aeroportuario resultante, así como todos los viales que pudieran verse afectados, como es el caso del aludido Camí Vell de Constantí.

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 10 e Ilustración 6.1, sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores para el tráfico de aeronaves:

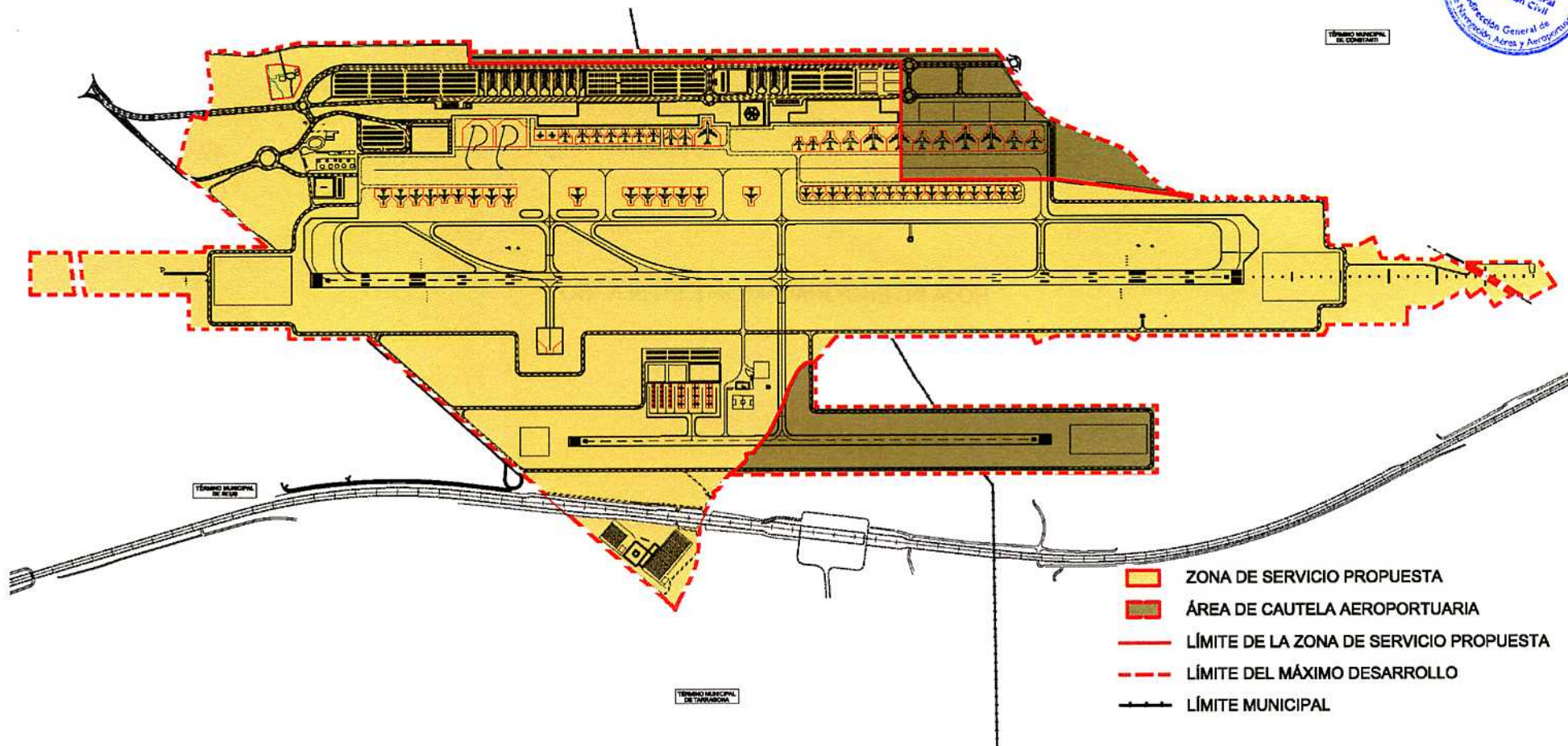
- Movimientos de aeronaves en hora punta 60 operaciones/ hora
- Movimientos de aeronaves en día tipo 460 operaciones/ día
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales 100.000 operaciones/ año

lo que supondría, para el tráfico de pasajeros, valores alrededor de los siguientes movimientos:

- Movimientos de pasajeros en hora tipo 6.000 pax/ hora
- Movimientos de pasajeros en día tipo 48.000 pax/ día
- Movimientos de pasajeros-año 11.000.000 pax/ año

Valores que en definitiva suponen un techo para el tráfico aéreo de la instalación aeroportuaria.

Ilustración 6.1.- Máximo Desarrollo Posible



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

