



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 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.





6.2. Configuración general

El Desarrollo Previsible de este aeropuerto, cuyas actuaciones propuestas están motivadas por el aumento de la demanda superior que en el previsto en el Plan Director aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001, se ha desarrollado siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos, además de tener en cuenta el desarrollo planteado en el Plan Director citado. 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 hasta 2.900 m de longitud con una calle de rodadura paralela completa, a 185 m del eje de pista que daría acceso a ambas cabeceras con un apartadero de espera en cada una de ellas y dos calles de salida rápida.

Aunque no se prevé la operación de un número significativo de aeronaves tipo D a largo plazo, la configuración propuesta para el desarrollo previsible contempla la posibilidad de estacionar en plataforma aeronaves de esta categoría ocupando dos posiciones.

En su Máximo Desarrollo podría ampliarse la plataforma hacia el este y hacia el oeste, dejándola completamente para uso comercial.

Al este del Edificio Terminal se situaría el Bloque Técnico y a la derecha de éste una zona destinada a Aviación General, con un Terminal propio. Se crearía una plataforma nueva para este tipo de tráfico y a su alrededor se albergarían instalaciones para funciones de mantenimiento y servicios.

Por el oeste se ubicaría la zona destinada a carga, con puestos para aviones cargueros frente al Edificio Terminal de Carga. En esta área se ubicaría la zona de combustibles; así como espacios para parcelas con posibles usos diversos, una pequeña zona industrial.

En lo que se refiere a la Zona de Pasajeros, el área necesaria para el Edificio Terminal podría lograrse con una configuración de dos plantas. Esta configuración en dos niveles no resulta compatible con el Terminal actual, ya que la estructura no admite añadir otra planta. Por esta razón se ha situado el Terminal más al Oeste, de manera que pueda desarrollarse por fases, permitiendo así la transferencia de la actividad de un edificio a otro. El nuevo edificio contaría con pasarelas de



embarque por lo que la plataforma se reconfiguraría para adaptarse a esta nueva distribución. Con esta obra se consigue aumentar la capacidad a una vez y media la actual aproximadamente. La Torre de Control puede continuar en la posición descrita para el Desarrollo Previsible.

Se ampliaría el edificio de aparcamientos más al oeste con respecto al propuesto para el Desarrollo Previsible, se dotaría de un aparcamiento de autobuses al oeste del mismo. La bolsa de taxi quedaría en la parte derecha del vial de acceso de forma que permita un movimiento fluido y rápido. Por detrás del aparcamiento estarían las plazas para depósitos de vehículos de alquiler.

Al oeste de la torre de control seguirían estando la halconera y el edificio de señaleros y a continuación la zona de carga y combustible descrita anteriormente. A todas estas instalaciones se les dotaría de plazas de aparcamiento.

En el límite este se urbanizaría una zona donde podrían desarrollarse actividades complementarias a la actividad aeroportuaria.

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 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.

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 40 operaciones/ hora
- Movimientos de aeronaves en día tipo 280 operaciones/ día
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales 95.000 operaciones/ año

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

- Movimientos de pasajeros en hora punta 3.800 pax/ hora
- Movimientos de pasajeros en día tipo 26.500 pax/ día





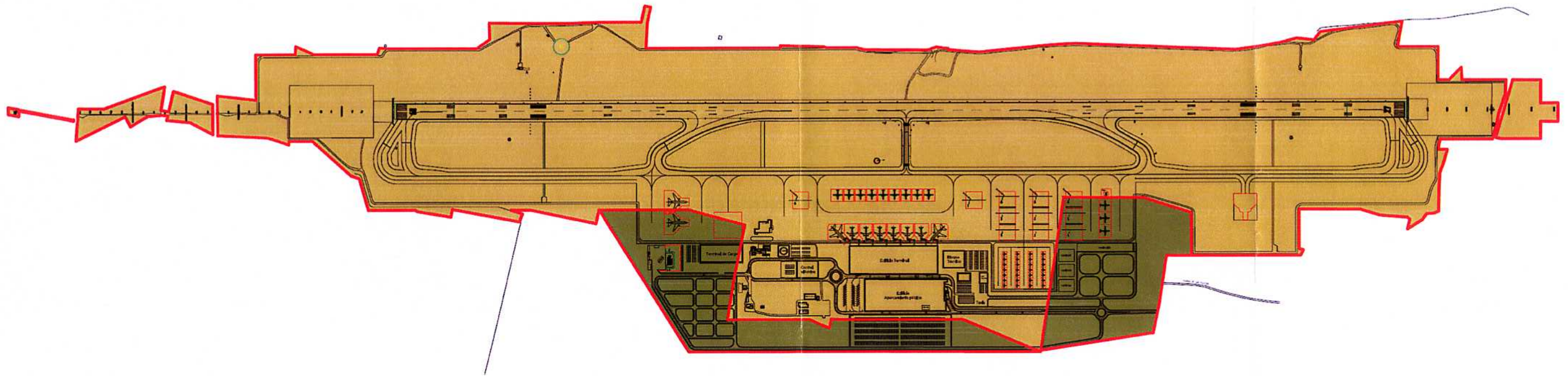
- Movimientos de pasajeros-año



9.140.000 pax/ año

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



Ilustración 6.1.- Máximo Desarrollo Posible



-  **ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA**
-  **ZONA DE SERVICIO PROPUESTA**

