

6

Máximo Desarrollo Posible

1	Introducción	6.1
2	Configuración general	6.2

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

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.

2 Configuración general

El Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Jerez se ha establecido siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos, y las actuaciones propuestas en el mismo están motivadas tanto por el aumento de tráfico previsto en la prognosis de demanda como por la necesidad de adecuación de las diferentes instalaciones a la normativa vigente. Esto ha dado como resultado una ampliación de algunos sistemas del aeropuerto que, por sus características y su capacidad, da respuesta a la demanda futura hasta el último horizonte considerado.

Teniendo en cuenta horizontes de estudio posteriores al del Desarrollo Previsible contenido en este Plan Director, se puede proponer una configuración de Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto, de la que se indican a continuación las principales actuaciones posteriores al horizonte del Desarrollo Previsible.

Se ampliaría la plataforma de estacionamiento de aeronaves hacia el norte (hasta las inmediaciones del Servicio de Extinción de Incendios). Además, se unirían las dos plataformas de Aviación General (A2 y A3) y se construiría una calle de acceso desde dicha plataforma a la calle de rodadura la cual mejoraría la operatividad de la plataforma de aviación general.

Respecto a la Zona de Pasajeros se amplía el Edificio Terminal, extendiéndolo hacia el lado aire de forma que en un futuro pueda haber embarque en contacto.

Se propone además construir un edificio de aparcamientos en altura frente al actual Edificio Terminal.

Los accesos y viales interiores se modificarán como se requiera para dar servicio a todas las zonas nuevas y/o ampliadas anteriormente descritas.

Esta nueva configuración dentro del límite del aeropuerto previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en el plano 9 "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 desarrollo último del aeropuerto.

Con los cánones de planificación hoy en vigor, y suponiendo una evolución de la estructura de la demanda acorde con la prevista hasta el Desarrollo Previsible, una instalación aeroportuaria como la representada en el Plano 9, sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores de tráfico:

- Movimientos de aeronaves en hora punta: 38 operaciones/hora.
- Movimientos de aeronaves anuales: 123.000 operaciones/año.
- Movimientos de pasajeros en hora punta: 4.560 pax/ hora.
- Movimientos de pasajeros-año: 14.760.000 pax/año.