

6

Máximo Desarrollo Posible

1	Introducción	6.1
2	Configuración general	6.1

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

1 Introducción

Esta propuesta de Máximo Desarrollo Posible 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 en las necesidades previstas en el entorno de dicho horizonte de estudio.

2 Configuración general

El Desarrollo Previsible del Aeropuerto de A Coruña 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 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.

En el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, se construirá una semi-calle de rodaje paralela a la pista de acceso a la cabecera 21. La construcción de esta nueva calle afectará al aparcamiento P-3 y a las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustibles, que deberán ser repuestas en una nueva ubicación.

La plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales se ampliará hacia el norte en unos 14.000 m².

El Edificio Terminal de pasajeros se ampliará también hacia el norte ocupando terrenos actualmente ocupados por el bloque técnico.

El aparcamiento P-1 se ampliará en altura para reponer las plazas de estacionamiento del P-3 (afectado por la construcción de la nueva calle de rodaje), así como para añadir plazas adicionales cuando sea necesario. También se podrá disponer de nuevas plazas de estacionamiento en la zona este del aeropuerto, junto a la plataforma de helicópteros y el Centro de Emisores.

En la zona este se construirán nuevos hangares y se ampliará la plataforma, añadiendo puestos de estacionamiento de aviación general o nuevos puestos de helicópteros en función de las necesidades.

Por último, las instalaciones de combustibles, afectadas también por la construcción de la nueva calle de rodaje, se trasladarán al sur de la rampa 1 de la plataforma de aviación comercial.

Los viales interiores, camino perimetral, etc. se modificarán para dar servicio a todas las zonas nuevas y/o ampliadas indicadas anteriormente. Asimismo, con el objeto de poder ampliar la franja a cada lado del eje de pista será necesario desviar o soterrar determinados viales tanto interiores como exteriores, destacando el tramo preciso desviar de la N-550.

Los viales interiores, camino perimetral, etc. se modificarán para dar servicio a todas las zonas nuevas y/o ampliadas indicadas anteriormente.

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, entendiendo 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 e Ilustración 6.1, sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores de tráfico:

- Movimientos de aeronaves en hora punta: 30 operaciones/hora
- Movimientos de aeronaves anuales: 29.000 operaciones/año
- Movimientos de pasajeros en hora punta: 3.420 pax/hora
- Movimientos de pasajeros anuales: 3.300.000 pax/año

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