

6. Máximo Desarrollo Posible



Contenidos

6. Máximo Desarrollo Posible.....	6.1
6.1. Introducción	6.3
6.2. Configuración general.....	6.4
6.2.1. Subsistema de movimiento de aeronaves	6.5
6.2.2. Subsistema de actividades aeroportuarias	6.8
6.2.3. Área de Cautela Aeroportuaria	6.13



6.1. Introducción

El objeto de este capítulo no es proporcionar actuaciones vinculantes relacionadas con el desarrollo del aeropuerto como las contempladas en el Capítulo 5 de esta Memoria, sino plantear la posible configuración más extensa a partir del Horizonte 3 partiendo de la descrita en aquel y permitir preservar la visión estratégica del aeropuerto a muy largo plazo detectando posibles interferencias urbanísticas con los alrededores. Con ello, se definirá posteriormente el concepto de Área de Cautela Aeroportuaria.

Por tanto, los argumentos que se describen a continuación deben considerarse como una visión orientativa, a muy largo plazo, de la alternativa más adecuada del desarrollo de las instalaciones del Aeropuerto de Valencia.



6.2. Configuración general

El Desarrollo Previsible de este aeropuerto, cuyas actuaciones propuestas están motivadas por un aumento de la demanda superior al previsto en el Plan Director aprobado por Orden Ministerial el 19 de julio de 2001, se ha desarrollado siguiendo criterios de seguridad, operativos y funcionales entre otros. También se ha tenido en cuenta el desarrollo planteado en el Plan Director citado anteriormente, dando como resultado una ampliación de las instalaciones que, por sus características y su capacidad, da respuesta a la demanda futura hasta el horizonte último considerado (Horizonte 3).

Las características físicas del entorno no deben constituir un obstáculo insalvable para la ampliación del Aeropuerto de Valencia pasado el Horizonte 3, puesto que, aunque las poblaciones y red actual de carreteras limitan su expansión hacia el norte, sur y este, *sí* es posible su crecimiento hacia el oeste, donde no existen zonas de especial interés ecológico u otros impedimentos que desaconsejen la ampliación en dicha dirección.

Dado que la principal ventaja de la infraestructura actual radica en la proximidad al núcleo urbano y que es factible el crecimiento hacia el oeste, se aprovechará esta circunstancia y se descartarán alternativas basadas en un cambio de localización.

El estudio contempla la ampliación del campo de vuelos con una segunda pista, para poder absorber el aumento de la demanda en el momento en que se produzca la saturación de la actual, hecho que se prevé para el entorno del Horizonte 3.

Se adoptará, como punto de partida, la propuesta de Máximo Desarrollo posible contemplada en el Plan Director aprobado el 19 de julio de 2001 con las oportunas modificaciones. En el capítulo correspondiente de dicho Documento se planteaba una configuración de pistas casi paralelas, en la que la nueva pista presentaba 3º de divergencia respecto de la actual, sin perjuicio de afectar a la modalidad de operaciones independientes que se persigue con el fin de aumentar la capacidad. Para ello se argumentaba que con ello se pretendía evitar obstáculos que vulneraban las superficies de protección en la maniobra de despegue.



En este sentido se debe indicar que se detectan obstáculos en las cercanas Sierras de Xiva y Utiel, que vulneran las superficies de aproximación y ascenso al despegue, independientemente de que se gire o no la pista.¹

Por tanto, ante la falta de ventajas que supone adoptar una configuración de pistas divergentes, se propone la solución más ortodoxa de pistas paralelas que proporciona al aeropuerto capacidad para operaciones simultáneas.

A continuación se describe más detalladamente la configuración propuesta para el máximo desarrollo posible del Aeropuerto de Valencia, elegida como la más idónea partiendo con la base del desarrollo previsible adoptado en este Documento. En la Ilustración 6.1 se muestra de forma gráfica dicha configuración.

6.2.1. Subsistema de movimiento de aeronaves

6.2.1.1. Campo de vuelos

El campo de vuelos estaría constituido por dos pistas paralelas a 1.615 m de distancia entre ejes y 3.215 m de longitud cada una, con lo que proporciona a la instalación la capacidad de operaciones independientes.

La nueva pista dispondría de una calle de rodadura a 182,5 m y de 44 m de anchura con el fin de permitir operaciones de aeronaves Tipo E², ya sea de transporte de pasajeros o de carga. Estaría dotada de ayudas radioeléctricas de aproximación de precisión categoría I por ambas cabeceras así como de sistemas de luces de aproximación de precisión de 900 metros. Estas obligarían a adquirir terrenos en el Término Municipal de Aldaia.

La nueva pista dispondría de calles de salida rápida y apartaderos de espera, de forma que sea capaz de albergar simultáneamente dos aeronaves Tipo E.

Se conservarán las calles que dan acceso a la plataforma de la antigua base militar pero modificadas convenientemente, en concreto la M1 que comunica con la cabecera 30 y la calle de rodaje paralela S en las cercanías de la cabecera 30R. Ésta última se propone alargar en las

¹ Las hipótesis de partida consisten en considerar el umbral 12R a 83 m de altitud y 3.215 m de pista.

² Por ejemplo: B-747-400, A-340.



inmediaciones de la cabecera 12, de manera que se pueda acceder a la cabecera 12L desde la nueva plataforma entre-pistas que se describirá posteriormente.

La configuración descrita del campo de vuelos, con pistas independientes, podría permitir alrededor de 80 operaciones por hora.

Como el resto de subsistemas que se describirán a continuación, la apariencia del campo de vuelos del máximo desarrollo posible se muestra en el Plano 10 e Ilustración 6.1.

6.2.1.2. Plataformas de Estacionamiento de Aeronaves

Se proponen tres plataformas de estacionamiento de aeronaves cuyas finalidades se indican a continuación.

6.2.1.2.1. Plataforma principal

Se situaría entre las dos pistas y se destinaría al tráfico comercial, de forma que se favorezca el rodaje de las aeronaves minimizando las distancias de carreteo en el caso de aterrizajes por la pista 30R y despegues por la 30L. Análogamente, las distancias de rodadura serían reducidas en caso de que la configuración propicia sea en sentido sureste, hacia la costa, efectuándose el despegue por la pista 12L y el aterrizaje por la 12R.

Se propone una plataforma de formas regulares y muy racional, con una superficie de aproximadamente 830.000 m² suficiente para albergar aeronaves de todos los tamaños, hasta Tipo E. El número de puestos de estacionamiento simultáneos propuestos a modo de ejemplo que se muestran en el Plano 10 e Ilustración 6.1, es de 48, de los que 20 son en contacto (incluyendo 4 Tipo I). El resto se colocan en remoto en una batería de 18 puestos frente a ambos terminales y 7 en los laterales.

Frente a la batería de 18 puestos se muestran dos calles de rodadura paralelas, con el fin de evitar interferencias de circulación entre las aeronaves que operan desde los puestos en contacto y las que lo hacen desde dicha batería. Se dispone una más, en paralelo a las anteriores, en el extremo mismo de la plataforma, por donde accederían las aeronaves a los puestos en batería.

De esta forma se dispondría de un Área Terminal con una configuración tal que se optimice la capacidad de estacionamientos tanto en contacto como en remoto. La Torre de Control, cuya localización no se pretende modificar respecto de la ubicación propuesta en el desarrollo previsible, dispondría de un ángulo de visión que abarcaría la totalidad de la infraestructura sin que adolezca de los perjuicios de la ubicación actual, que se traducen en la presencia de zonas de sombras.



Se propone un nuevo SEI en un lugar cercano al centro de gravedad de la plataforma principal, mientras que se mantendrían las instalaciones del SEI actual en la zona norte para la Aviación Regional y de Carga.

6.2.1.2.2. Plataforma norte

Siguiendo con la filosofía de separar y concentrar los subsistemas por tipología de tráfico, premisa fundamental que derivó en la configuración adoptada en el desarrollo previsible, se destinaría la plataforma norte al tráfico de mercancías (aprovechando la ubicación anexa de la Zona Industrial), Aviación Ejecutiva, Aviación Regional y estacionamientos de aeronaves que pernocten en la instalación.

En este último caso, se pretende unir funcionalmente la Terminal específica de reciente construcción al Edificio Terminal ampliado en el desarrollo previsible, y convertir todo el edificio en un Terminal específico de Aviación Regional. Por lo tanto, parte de la plataforma norte se destinaría a este tráfico que, por otra parte, está experimentando un considerable crecimiento tanto en número de operaciones como en el tamaño de las aeronaves, lo que aconseja buscar espacio de mayores dimensiones que las de Tipo VIII predominantes en la actualidad para poder albergarlas. En este sentido, se pueden colocar en la batería de sobres girados frente al bloque principal del Edificio Terminal y en los puestos en contacto.

En definitiva, se dispondría en total, de unos 390.000 m² a distribuir entre dichas tipologías.

6.2.1.2.3. Plataforma sur

Se modificaría la plataforma de la zona sur para destinarla al apoyo de aeronaves, larga estancia y Aviación General. En este último caso, se propone una configuración como la que se muestra en el Plano 10 e Ilustración 6.1, donde se aprecia, a la izquierda de la plataforma, cómo se han dispuesto los estacionamientos frente a las instalaciones relacionadas con este tipo de tráfico: Edificio Terminal de Aviación General, aeroclub, escuela aeronáutica, hangares de helicópteros, hangares de aeronaves contraincendios y un surtidor de combustible. En el sur de la misma, se construirían sendos hangares de apoyo a la aeronave que se unen al ya existente de Air Nostrum y, en el este, una FATO para helicópteros.

Dispondría de alrededor de 490.000 m².



6.2.2. Subsistema de actividades aeroportuarias

Se pretende ubicar las instalaciones asociadas a cada tipología de tráfico en las inmediaciones de los estacionamientos de las aeronaves correspondientes. Se buscará una solución de compromiso entre evitar la duplicidad de sistemas debido a la dispersión de los mismos, y la de aprovechar instalaciones existentes alejadas de su final de vida operativa. Por ejemplo, el nuevo Edificio Terminal de Aviación Ejecutiva se mantendrá en su emplazamiento actual en la plataforma norte aunque la Aviación General, dentro de la que se enmarca, se ubique en la sur.

6.2.2.1. Zona de Pasajeros

Como se indicó en párrafos anteriores, se pretende unir la Terminal Regional específica de reciente construcción al Edificio Terminal ampliado en el desarrollo previsible y convertirlo en un Terminal específico de Aviación Regional. Con esta medida se conseguirían las siguientes ventajas: por un lado, se aprovecharían las instalaciones y espacios existentes, incluida la conexión intermodal propiciada por la nueva estación de metro y, por otro, se diversificarían los accesos evitando concentrarlos todos en el nuevo Área Terminal, una vez que el aeropuerto maneje cifras de pasajeros por encima de los 10 millones.

En el Plano 10 e Ilustración 6.1, se propone un nuevo Área Terminal compuesta por dos Edificios Terminales diferenciados por tipología de tráfico, de tal forma que uno se dedicaría al tráfico nacional y el otro al internacional. Dispondría también de una segunda parada de metro.

Ambos bloques que constituyen el Área Terminal de pasajeros para Aviación Comercial constarían de una parte procesadora rectangular que albergaría los servicios aeroportuarios principales para el tratamiento de los pasajeros y sus equipajes, y otra parte que se internaría en la plataforma a modo de diques, con espacio suficiente para contener áreas de preembarque y zonas comerciales. En estos diques se instalarían las pasarelas.

El edificio destinado al tráfico internacional respondería a la misma descripción salvo por las dimensiones.

Ambos edificios estarían conectados por un dique equipado con pasillos rodantes u otros sistemas, que permitirían la libre circulación entre ambos.

Para dar servicio al nuevo Área Terminal se construirían sendos aparcamientos en altura, cada uno frente a su respectivo Edificio Terminal. En la configuración que se plantea en el Plano 10 e Ilustración 6.1 se muestra una disposición *en superficie* para 2.000 plazas frente al bloque nacional



y 3.200 plazas frente al internacional, para así apreciar mejor las dimensiones. Si se adoptase una solución *en altura*, se tendría una zona más compacta y aprovechable, por ejemplo para adoptar otra configuración de accesos o ajardinar.

6.2.2.2. Zona de Aviación General y Ejecutiva

La Aviación General se mantendría en la zona especificada en el Capítulo 5, en el suroeste de la Zona de Servicio actual, por lo que las zonas aledañas de la plataforma se remodelarían en consecuencia. En ella tendrían cabida el Edificio Terminal de Aviación General, las escuelas privadas, aeroclubes, hangares de helicópteros, extinción de incendios y toda instalación relacionada con este tráfico.

Sin embargo, el Edificio Terminal de Aviación Ejecutiva, permanecería en la ubicación actual al noreste de la instalación.

6.2.2.3. Zona de Carga

La Zona de Carga se localizaría frente a la Zona Industrial, con posibilidades de crecimiento hacia el sureste previo traslado y demolición del SEI, depósitos de combustible y otras instalaciones aledañas. Análogamente, con el traslado de la Aviación Comercial al nuevo Área Terminal, parte del espacio ocupado por el P4 podría ser reutilizado para dicho cometido, siempre que las previsiones de Aviación Regional así lo requiriesen.

Esta solución implicaría concentrar los accesos a la Zona de Carga por la zona noroeste de la infraestructura, lejos del resto de accesos a la Zona de Pasajeros, evitando interferencias modales entre vehículos privados y de carga en beneficio de la funcionalidad de la instalación.

6.2.2.4. Zona de Servicios

Esta denominación comprende sistemas varios que cumplen distintos cometidos. De esta forma, el nuevo SEI se acercaría al centro de gravedad del conjunto campo de vuelos - plataforma. Análogamente la Central Eléctrica que, además, necesitaría una superficie mayor para adecuarse a las nuevas necesidades.

El Bloque Técnico dispone de espacio suficiente en la zona en la que se localiza (antiguo Edificio Terminal) si bien, podría ser necesario remodelar unas instalaciones previsiblemente obsoletas para más allá del Horizonte 3.

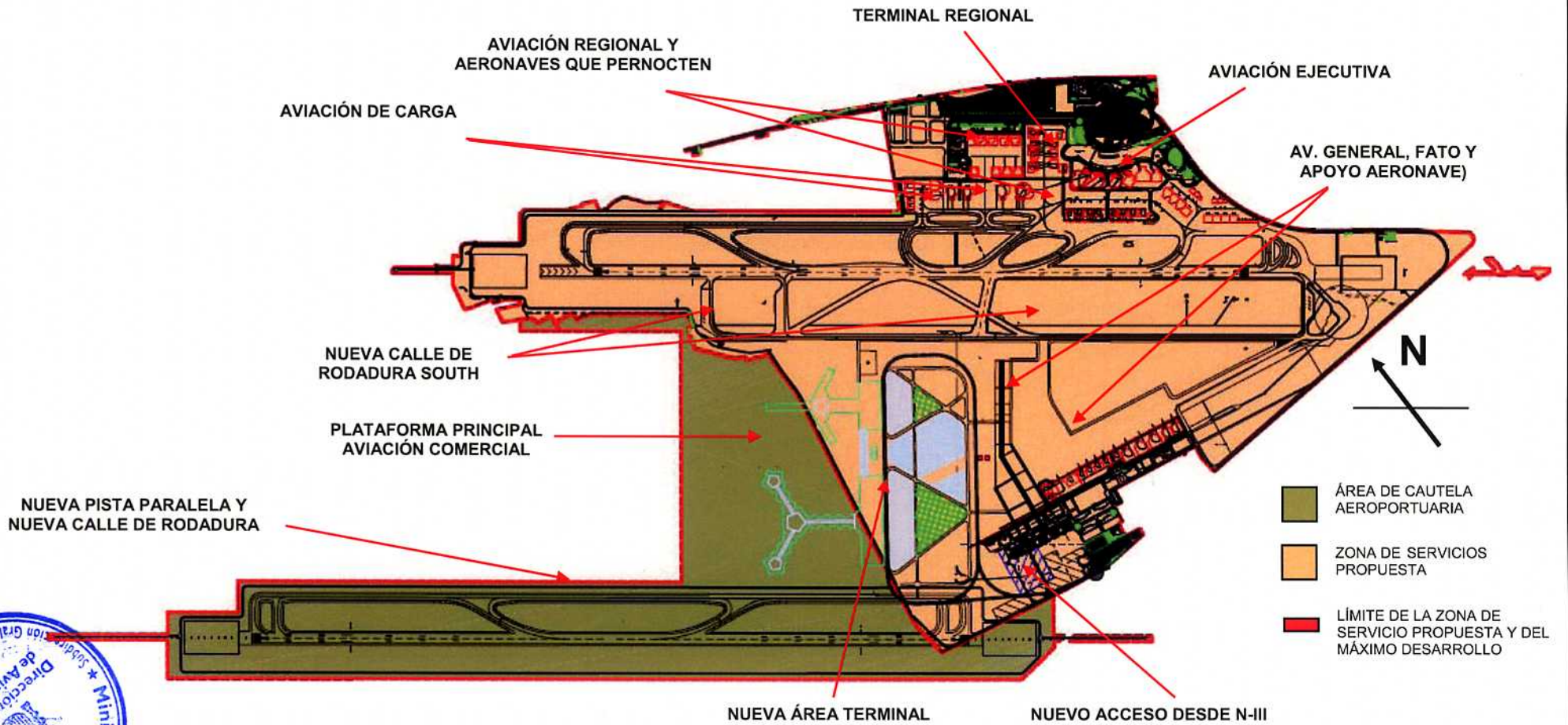


Con la nueva configuración del campo de vuelos descrita, sería necesario dotar de nuevas radioayudas.

Se construiría desde la N-III, un nuevo acceso al Área Terminal de gran capacidad, por lo que los accesos a la instalación de diversificarían de forma que los pasajeros de vuelos no regionales y de Aviación General accederían por dicha vía, los regionales y de Aviación Ejecutiva por el acceso actual y los trabajadores del TACC por el acceso desde la N-III descrito en el Capítulo 5 de la Memoria. Análogamente se analizó el caso de los vehículos de carga, que entrarían por la Zona Industrial evitando así que vehículos pesados compartan accesos con los privados al Área Terminal.



Ilustración 6.1.- Máximo desarrollo posible del Aeropuerto de Valencia





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

6.2.3. Área de Cautela Aeroportuaria

El aeropuerto condiciona en mayor o menor medida la ordenación del territorio circundante. Ante la posibilidad de que nuevas infraestructuras aeronáuticas pudieran llevarse a cabo, debe negociarse con las autoridades competentes la protección de superficie de modo que el aeropuerto no vea coartado su desarrollo máximo futuro. Para ello, sería conveniente que los planes de ordenación territorial dispusiesen usos del suelo compatibles con la posible futura ampliación, evitando que se establezcan en el entorno actividades y asentamientos que interfieran con las actividades aeroportuarias.

Por otra parte, el impacto del ruido limita el uso del suelo, imponiendo unas zonas en las que determinado tipo de edificaciones y/o usos puedan ser incompatibles con la actividad aeroportuaria.

Análogamente, para que las aeronaves puedan operar con seguridad, es necesario establecer unas servidumbres físicas que implican restricciones a la creación de obstáculos. Análogamente, las instalaciones radioeléctricas llevan asociadas otro tipo de servidumbres que impiden que se distorsionen las emisiones y señales para las que fueron implantadas.

Con la construcción de la nueva pista paralela se hace necesario proteger los terrenos sobre los que ésta se asentaría, además de los correspondientes a su zona de franja, los que se destinen al camino perimetral y a la parte correspondiente de plataforma. Deberán preverse de igual forma las superficies necesarias para la instalación del sistema de luces de aproximación de 900 m por ambas cabeceras.

La superficie total de terreno que sería recomendable proteger es de unas 215 Ha aproximadamente.

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	80 operaciones/ hora
- Movimientos de aeronaves en día tipo	960 operaciones/ día
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales	290.000 operaciones/ año

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

- Movimientos de pasajeros en hora punta	7.000 pax/ hora
- Movimientos de pasajeros en día tipo	84.000 pax/ día
- Movimientos de pasajeros-año	25.000.000 pax/ año



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

