



## 6. Máximo Desarrollo Posible





## Contenidos

<b>6. Máximo Desarrollo Posible.....</b>	<b>6.1</b>
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 al previsto en el Plan Director aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001, se ha definido 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 la propuesta de ampliación del aeropuerto que, por sus características y su capacidad, daría respuesta a la demanda futura hasta los horizontes considerados.

Teniendo en cuenta horizontes de estudio posteriores a este Plan Director, se puede contemplar una configuración de Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto, de la que se describirán las principales características a continuación.

Se dota al aeropuerto de una segunda pista que sumada a la existente le permitiría alcanzar las 48 operaciones/ hora si operaran de forma convergente y en torno a las 68 operaciones/ hora si lo hicieran de forma divergente. La orientación de la segunda pista sería 10-28 y se describe su ubicación exacta a continuación:

La prolongación del eje de esta nueva pista cortaría al eje de la existente a 200 m del umbral 35, con un ángulo entre ejes de 75°. La distancia del umbral 28 de la nueva pista al eje de la actual, sería de 375 m de forma que las aeronaves que accedan a ese umbral no afecten con las que operen por la otra pista. Esta pista aparece representada en la Ilustración 6.1 y en el plano 10.

En lo que se refiere a la Zona de Pasajeros y a la plataforma se construiría un conjunto igual al propuesto como Desarrollo Previsible en el Capítulo 5 de la presente revisión del Plan Director. Se propone ubicarlo al norte del propuesto.

Todas las instalaciones que se encuentran donde pasaría a estar el nuevo Área Terminal, deben ser reubicadas. Se situarán en torno a la nueva pista; aprovechando primera línea de plataforma para aquellos servicios que lo precisen.

Se mantiene la parcela de combustibles propuesta en el Desarrollo Previsible así como la Central Eléctrica ya que se considera que ambas tienen capacidad suficiente para el volumen de tráfico calculado en este Máximo Desarrollo.

Esta nueva configuración del aeropuerto previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en el Plano 10 "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 posible desarrollo último del aeropuerto.

Con los cánones de planificación hoy en vigor, y suponiendo una demanda tal en la que se obtengan los siguientes parámetros:

- Número de horas tipo al día 8
- Número de días tipo al año 225
- Número de pasajeros por aeronave 96

Una instalación aeroportuaria como la representada en el Plano 10, sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores para el tráfico de aeronaves:

- Movimientos de aeronaves en hora punta 48 operaciones/ hora
- Movimientos de aeronaves en día tipo 380 operaciones/ día
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales 86.000 operaciones/ año

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

- Movimientos de pasajeros en hora tipo 4.600 pax/ hora
- Movimientos de pasajeros en día tipo 37.000 pax/ día
- Movimientos de pasajeros-año 9.000.000 pax/ año

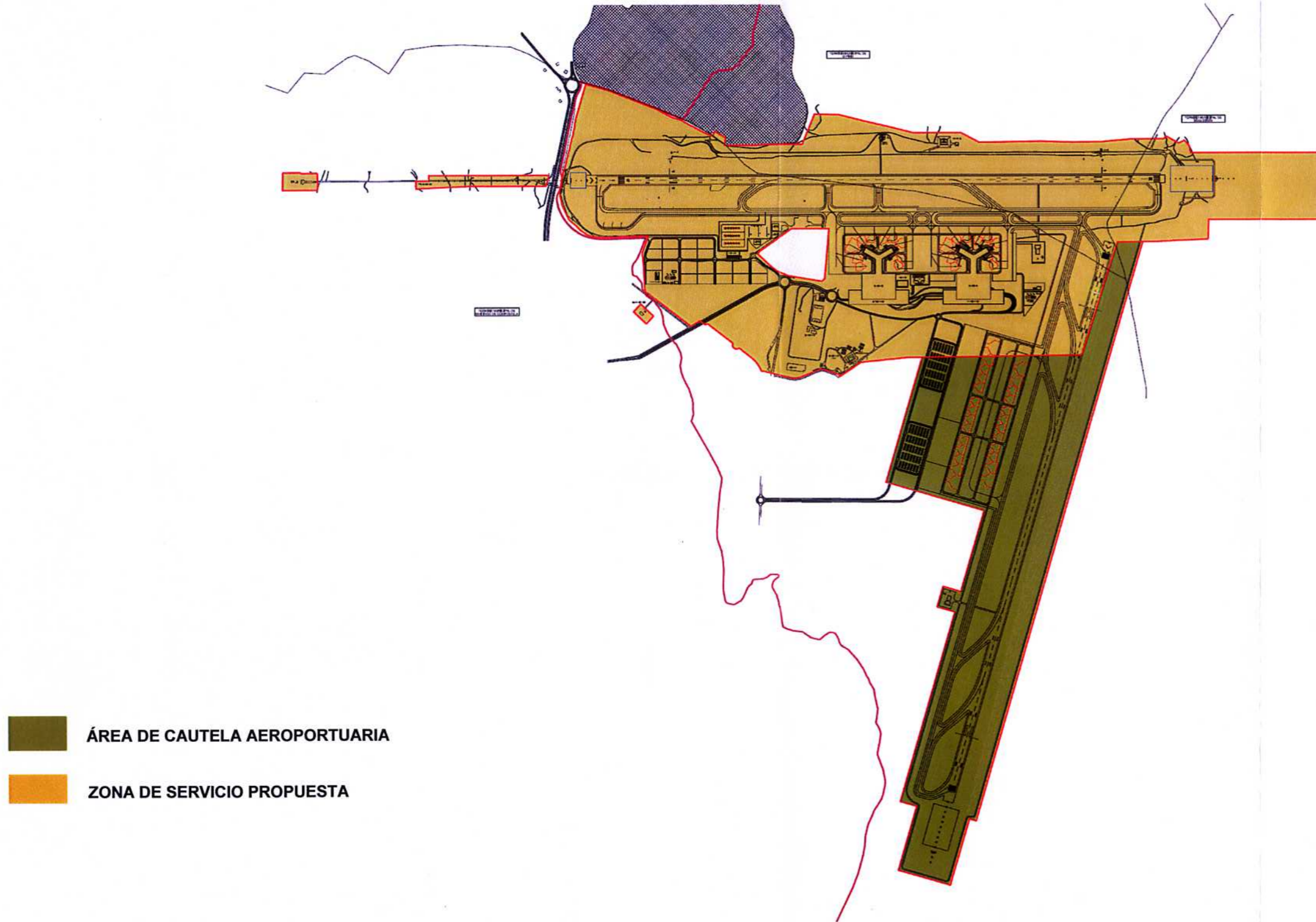
Valores que en definitiva suponen un techo para el tráfico aéreo de la instalación aeroportuaria.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración 6.1.- Máximo Desarrollo Posible





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

