



4. DESARROLLO DEL AEROPUERTO: ZONA DE SERVICIO



4.1. DESARROLLO DEL AEROPUERTO

El desarrollo propuesto del Aeropuerto de Sabadell se determina más que por requerimientos de previsión de tráfico, por las insuficientes dotaciones e infraestructuras con las que cuenta actualmente el aeropuerto para resolver convenientemente sus actividades, así como por la consideración de que este aeropuerto, como infraestructura básica de la Aviación General de la provincia de Barcelona y su entorno, debe contar con instalaciones adecuadas para que dicha actividad se mantenga y potencie en el futuro y como pieza estratégica básica del Sistema Aeroportuario Catalán.

La cercanía de la zona de actividad actual con la pista, junto con los problemas de falta de fondo de los terrenos actuales, aconsejan la realización del desarrollo aeroportuario hacia el lado Noreste del recinto aeroportuario, ya que actualmente se trata una gran explanada libre y sin prácticamente ninguna utilidad, salvo la existencia de algún hangar disperso. Con estos criterios, se construirá en este lado del aeropuerto una nueva Área Terminal y edificaciones complementarias, con capacidad suficiente para absorber, con servicios de calidad adecuados, la demanda de actividad futura.

Esta decisión de desarrollo permite la realización de las obras, manteniendo la actividad actual y sin interferencias en su normal funcionamiento. Posteriormente, las edificaciones e instalaciones actuales (ubicadas en el Oeste del aeropuerto) serán mejoradas y ampliadas, y pasarán a ser utilizadas fundamentalmente como infraestructuras de carácter social (dada la existencia del local del Aeroclub), para operaciones y mantenimiento de los helicópteros, así como para el desarrollo, en su área Sur, de una Zona Industrial dedicada básicamente a la fabricación, asistencia y mantenimiento de componentes de aeronaves.

Con esta configuración, el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, sobre el que también se realizarán importantes mejoras y ampliaciones (tanto en el campo de vuelos como en la plataforma), se convierte en el elemento vertebrador y separador de las actividades que se realicen en el lado Este del Aeropuerto, de



desarrollo y construcción totalmente nuevo, con las actividades realizadas en el lado Oeste.

Asimismo, se dotará al aeropuerto de dos accesos. El acceso principal se situará en el vértice Noreste del ámbito aeroportuario, a través de una glorieta que además de servir como entrada a la nueva Área Terminal, constituirá asimismo el nudo viario de comunicación entre el aeropuerto y la ciudad de Sabadell y los Polígonos Industriales situados al norte del aeropuerto, al otro lado de la carretera de Sabadell (BV-1414); mientras que el acceso actual, quedará como secundario, manteniendo su actual diseño.

Por otro lado, es de comentar que el desarrollo propuesto en este Plan Director contempla prácticamente su máxima expansión posible, ya que físicamente no existe más espacio disponible para un mayor o diferente desarrollo de sus infraestructuras del campo de vuelos y actividades aeroportuarias.

Tal y como se ha comentado en apartados anteriores, con esta configuración de desarrollo del aeropuerto, se ha previsto que el campo de vuelos (con capacidad de alrededor de 150.000 operaciones/año en condiciones VFR, y 75.000 en el caso de Sabadell debido a su horario operativo) va a poder absorber el tráfico estimado sin ningún problema de saturación para años posteriores incluso al 2015. A pesar de ello, y considerando que con la ampliación del aeropuerto se va a potenciar con mayor intensidad el crecimiento del tráfico de la Aviación General dentro de la región y su entorno, llegará un momento a muy largo plazo en que el Aeropuerto de Sabadell llegue a su máxima capacidad operativa posible.

Ante estas limitaciones, se sugiere que se plantee en un futuro aún lejano, pero con antelación suficiente, la posibilidad de dedicar o construir en otra ubicación diferente nuevas infraestructuras aeroportuarias complementarias a las del Aeropuerto de Sabadell, con el fin de que cuando éste llegue a su máxima saturación, no existan problemas de capacidad en el desarrollo de la Aviación General de la comunidad catalana.



4.1.1. Desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves

Como ya se ha comentado en la capítulo 3 "*Estudio de Necesidades*", el actual campo de vuelos cuenta con capacidad suficiente para absorber la demanda de tráfico prevista, y por lo tanto no se considera necesario, en este sentido, aumentar sus infraestructuras, incluida la actual pista de vuelo, de 900 m de longitud.

A pesar de ello, se propone la construcción de una zona de seguridad en cada uno de los extremos de la pista de vuelo, con longitud suficiente para dar cabida a los casos en que se sobrepasa dichos extremos de pista y a los aterrizajes demasiado largos (para el caso de la cabecera 13), o de toma de pista corta (para el caso de la cabecera 31), que resulten de una combinación de factores operacionales adversos. Es de mencionar, que en el caso de aproximaciones cortas por cabecera 31, la zona seguridad sirve de protección del tráfico generado en la carretera hacia Sabadell, ya que ésta pasaría por debajo. Estas actuaciones conllevarían la expropiación de algunos terrenos.

Debido al futuro desarrollo del nuevo Área Terminal en el Noreste del aeropuerto, se construirá en dicha zona la necesaria superficie de estacionamiento de aeronaves, de acuerdo a los requerimientos descritos en el capítulo 3. Dicha plataforma se desarrollará de una forma lineal en sentido norte-sur y paralela a la pista de vuelo, de tal forma que su capacidad operativa sea lo más eficaz posible.

Asimismo, se ampliará la superficie de estacionamiento que existe hoy en día frente a la actual línea de hangares situada en el lado Bellaterra del aeropuerto, y se construirá al Sur de ésta nuevas plataformas de estacionamiento con el fin de dar servicio a la nueva Zona Industrial que se tiene previsto instalar en dichos terrenos.

Estas actuaciones se completarán con la ampliación y mejora del sistema de calles de rodadura actuales, a fin de conseguir que la comunicación



entre plataforma y pista de vuelo se lleve a cabo a través de circulaciones lo más fluidas posibles. Dentro de estas mejoras, se prevé construir una calle de rodadura de entrada directa a pista para las aeronaves que despegan en sentido norte-sur, a fin de que puedan comenzar su carrera de despegue antes del umbral 13, consiguiéndose así sobrevolar a mayor altura las poblaciones situadas en el sur del aeropuerto, lo cual disminuirá el impacto acústico que se provocan en dichas operaciones.

A su vez, se recomienda la instalación en las dos cabeceras de pista, de ayudas visuales de aproximación tipo PAPI (actualmente en fase de final de proyecto), así como la instalación de un VOR/DME en el lado Sureste del ámbito aeroportuario, que aunque su funcionalidad básica sería la de facilitar las operaciones del TMA de Barcelona, dentro de su plan de reestructuración, podría ser interesante poderlo utilizar para la formación de las escuelas de pilotos radicadas en el aeropuerto.

Como complemento a estas actuaciones sobre el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, hay que considerar que el actual espacio aéreo necesita de algunas modificaciones en su estructura que ayuden a mejorar su calidad operativa. Entre ellas, las más importantes consisten por un lado en desviar la ruta de salida por cabecera 31, de tal forma que aproveche el recorrido en suelo de la autopista, reduciéndose así la afección sobre los núcleos urbanos del entorno aeroportuario; por otro lado, variar el circuito de tránsito de aeródromo por razones de visibilidad; y por último, adaptar el espacio aéreo, si es el caso, a la instalación del VOR/DME que se tiene prevista realizar.

4.1.2. Desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Según se ha comentado anteriormente, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias quedará dividido en dos áreas; una situada al lado Este del ámbito aeroportuario, constituyendo la actuación más importante de ampliación del aeropuerto; y otra, situada al lado Oeste de dicho ámbito,



ocupando las instalaciones actuales, y sobre las cuales se harán considerables mejoras y ampliaciones.

La totalidad del Subsistema de Actividades Aeroportuarias del lado Este se asienta sobre una superficie prácticamente llana y perteneciente al aeropuerto; no siendo por lo tanto necesario grandes movimientos de tierra ni expropiaciones para desarrollarla. En dicha zona se ubicará la nueva Área Terminal, con la construcción de un nuevo Edificio Terminal y hangares suficientes, además de una nueva Torre de Control, de la Central Eléctrica (actualmente en construcción), y de las superficies necesarias para aparcamientos.

El nuevo Edificio Terminal se ubicará en el lado “tierra” de la parte más al norte de la nueva plataforma de estacionamiento, de tal forma que su conexión con el futuro acceso principal del aeropuerto sea lo más rápida y cómoda posible. Constará de varias plantas (2 ó 3), con salida lado “aire” en planta baja, Bloque Técnico en la última planta y estará dotado de todas las instalaciones y equipamientos necesarios para dar un servicio funcional y de adecuada calidad.

Por otro lado, y hacia el Sur del nuevo Edificio Terminal se construirán varias líneas de hangares a lo largo del borde de plataforma, con sus parkings correspondientes, y orientados generalmente en sentido perpendicular al eje de la pista. Entre dichas líneas de hangares, se prevé la construcción de la nueva Torre de Control, necesaria para mejorar la calidad y capacidad operativa del aeropuerto.

Como complemento a una mayor prestación de servicios de la nueva Área Terminal, se estima conveniente destinar espacios suficientes cerca del Edificio Terminal, con el fin de permitir la construcción de un hotel y servicios comerciales, así como edificaciones auxiliares de oficinas, áreas administrativas y de paquetería, necesarias para las empresas que operen en el aeropuerto.

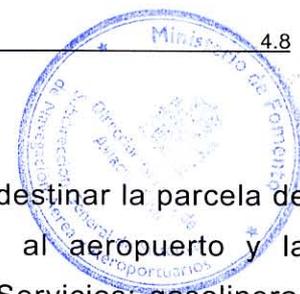


A su vez, y con el fin de que Aeropuerto de Sabadell pueda ofrecer a sus usuarios y visitantes de todos los servicios demandados en aeropuertos de este tipo, de fuerte carácter social y cultural, se tiene previsto potenciar adecuadamente diversas actividades en este sentido, de tercera línea, que dicho sea de paso actualmente son prácticamente inexistentes.

Así, se tiene previsto la construcción, cerca del futuro acceso principal del aeropuerto, de un museo interactivo de Aviación, con dotaciones de alta tecnología, y de un hotel; además de la creación de un área ajardinada y recreativa, frente a la margen más meridional de la nueva plataforma de estacionamiento aunque sin acceso a la propia actividad aeroportuaria, y que quedará conectada directamente con el Parque Central del Vallés a través de una pasarela, permitiendo así el disfrute y ocio de los habitantes del entorno, como elemento potenciador de la interrelación aeropuerto-ciudad.

Por otro lado, el lado Oeste del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, se destinará fundamentalmente a actividades sociales, dada la existencia del actual local de Aeroclub. Este lado del aeropuerto también se destinará para las operaciones de helicópteros (utilizando para ello la actual plataforma norte), permitiendo de esta forma tener una zona especializada para esta actividad sin interferencias con las operaciones de las otras aeronaves, y de tal forma que queden lo más alejadas posibles de las zonas residenciales existentes, a fin de aminorar sobre ellas el impacto acústico que este tipo de operaciones generan.

A más largo plazo, se prevé la construcción al Sur de la actual zona de hangares del Aeroclub, en el área más Suroeste del aeropuerto, de una Zona Industrial, dedicada principalmente al servicio de asistencia, reparación y mantenimiento de aeronaves y sus componentes, y en general, con todo lo relacionado con el mundo aeronáutico de la Aviación General: talleres, fabricación de componentes de aviación, almacenes, además de simuladores y demás facetas de avionica y alta tecnología aeronáutica.



Por último, mencionar la conveniencia por un lado, de destinar la parcela de terrenos ubicados entre el viario de acceso actual al aeropuerto y la carretera a Sabadell, para actividades de la Zona de Servicios: gasolinera, cocheras, etc.; y por otro, de incorporar dentro del aeropuerto la finca Can Diviu, cuya edificación está catalogada como patrimonio histórico artístico de la ciudad de Sabadell, con el fin de que a largo plazo pueda complementar la actividad social del Aeropuerto, como edificio de promoción de la aviación, formación, etc.

Por último hay que considerar las inversiones en la reposición de infraestructuras y servicios durante la vigencia del Plan Director.

4.2. ESPACIO PARA AUTORIDADES PÚBLICAS NO AERONÁUTICAS

Las necesidades de espacios para los distintos Departamentos Ministeriales de la Administración del Estado, en lo referente a oficinas de la Administración, al amparo de lo contenido en el R.D. 905/1991 y posteriores modificaciones del mismo (R.D. 1006/1993, 1711/1997, y 2825/1998), art. 14 g), así como de la Ley 2/1986, art. 12.1 y del R.D. 2591/1998, son contempladas de forma global en el dimensionado total de la superficie del edificio singular de que se trate, según la ubicación más idónea del servicio a prestar. Dichas superficies vendrán recogidas de forma detallada en el correspondiente proyecto de modificación/reforma, ampliación o construcción del edificio en cuestión, así como, si se requiriese, la parte de plataforma asignada, para lo cual se recabara la información oportuna de las partes interesadas, mediante reuniones convocadas por la Dirección del Aeropuerto, al objeto de definir la mejor localización y espacio necesario para los mismos, dentro de las funciones específicas a desarrollar propias de su cometido, compatibles con la funcionalidad aeroportuaria.

Asimismo, se preverán espacios para la instalación de las dependencias de la administración de la Generalidad, una vez se desarrolle la normativa correspondiente, actualmente en proceso de estudio.



4.3. ESPACIOS PARA DESPLIEGUE DE AERONAVES MILITARES

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3º, punto 3, del Real Decreto 2.591/1998, se establecen como espacios para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado tierra.

La determinación de necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará, caso por caso, dependiendo de la magnitud del despliegue, y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa.

4.4. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL DESARROLLO PROPUESTO. ACTIVIDADES PREVISTAS

El Sistema General Aeroportuario se estructura en dos grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propias funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano nº 4.1 “Zona de Servicio Propuesta: Estructura del Sistema General Aeroportuario”, son las siguientes: “Subsistema de Movimiento de Aeronaves” y “Subsistema de Actividades Aeroportuarias”, con sus correspondientes zonas funcionales.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies ocupados por las aeronaves en sus operaciones de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las zonas previstas para



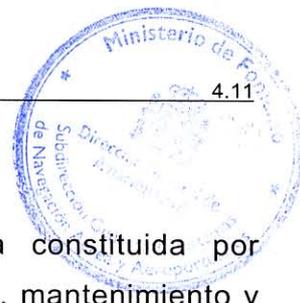
la ubicación de instalaciones auxiliares, como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 47,71 has.

1. Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 13-31, calles de rodaje y franja de seguridad, así como plataforma de estacionamiento.
2. Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.
3. Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los de estacionamiento para aeronaves de carga-express, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan y garantizan, dentro del ámbito aeroportuario, el desarrollo de las distintas actividades que se generan en el aeropuerto. Tiene una superficie de 29,12 has, y considerando las características específicas del Aeropuerto de Sabadell, como aeropuerto destinado a la Aviación Ligera, dicho Subsistema se estructura en cuatro Zonas Funcionales: Zona de Aviación General, Zona de Servicios, Zona Industrial y Zona de Abastecimiento Energético.

La Zona de Aviación General contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relativos a edificios terminales y hangares (1ª línea), los dedicados a administración y aparcamiento (2ª línea), y los destinados a actividades sociales y recreativas, a los servicios a las Escuelas de vuelo y a cualquier otra actividad auxiliar relacionada con los usuarios de la aviación general. Superficie: 20,53 hectáreas.

La Zona de Servicios contiene todas las infraestructuras, instalaciones y edificaciones relacionadas con la gestión interna u operativa del aeropuerto, tanto por los servicios estatales, como por los agentes u operadores autorizados o concesionarios. Superficie: 1,11 hectáreas.



La Zona Industrial en aeropuertos de esta tipología, está constituida por infraestructuras dedicadas a todo relacionado con la fabricación, mantenimiento y asistencia de componentes de aviación ligera. Superficie: 7,31 hectáreas.

La Zona de Abastecimiento Energético contiene todos los puntos de acometida y redes de infraestructuras básicas al servicio del aeropuerto. Superficie: 0,17 hectáreas

A su vez, estas Zonas Funcionales se dividen en tres líneas, según los siguientes criterios: en la Primera Línea se sitúan todos los elementos terminales que contienen las actividades o servicios en proximidad o contacto con el lado aire. La Segunda Línea contiene las edificaciones e instalaciones en las que se desarrolla el intercambio plurimodal entre el lado aire y el lado tierra. La Tercera Línea contiene actividades auxiliares o de apoyo que completan el mencionado proceso de intercambio, incluyendo servicios de administración, gestión, mantenimiento y logística.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano nº 4.II "Zona de Servicio Propuesta: Coordenadas UTM", en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. La superficie total del Sistema General Aeroportuario es de 76,83 hectáreas, y las coordenadas UTM que lo delimitan se muestran en la tabla siguiente.

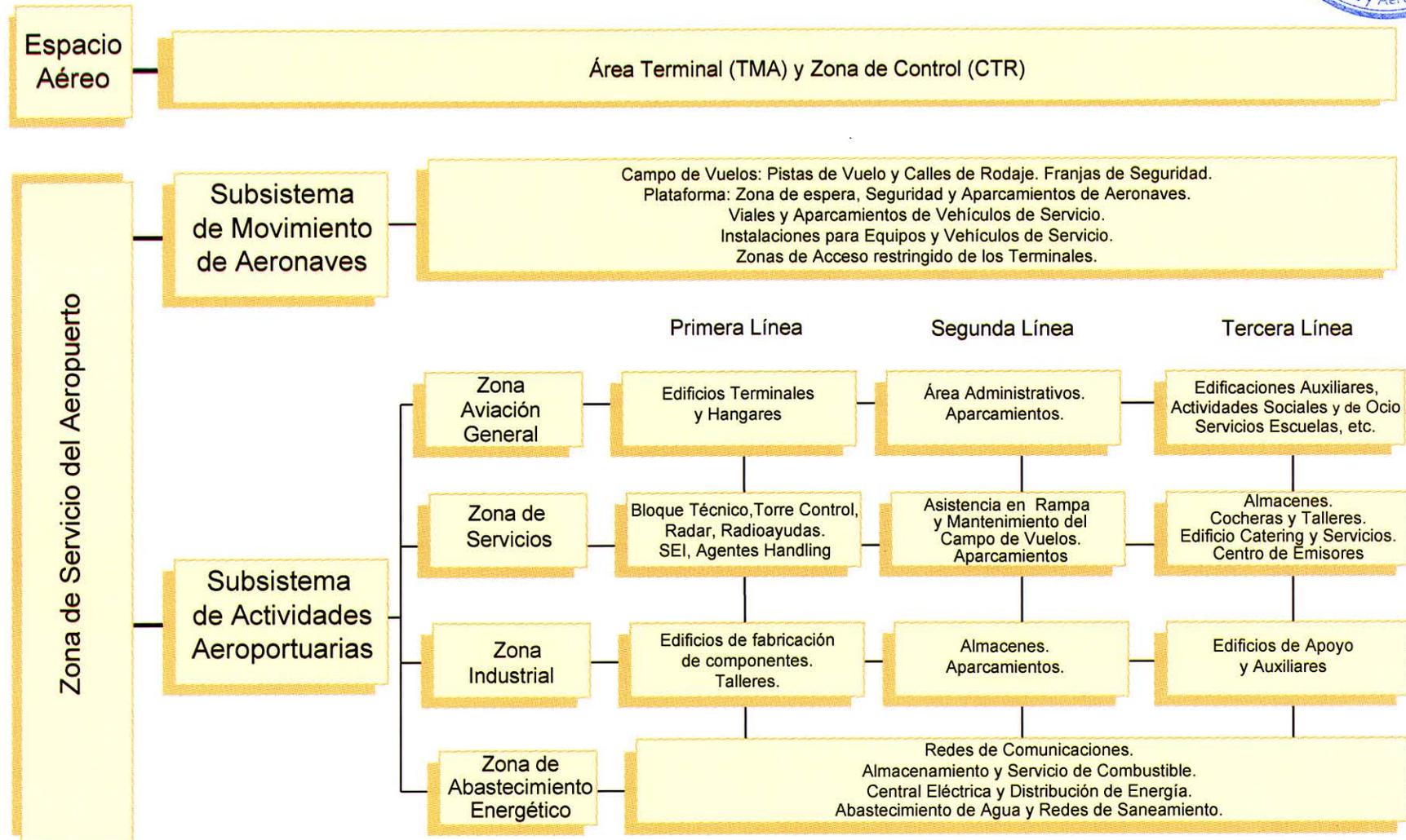
COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE SABADELL								
1	X	425715,7	6	X	424990,8	11	X	424886,9
	Y	4596474,5		Y	4597540,9		Y	4597128,2
2	X	425965,1	7	X	424929,3	12	X	424979,2
	Y	4596756,4		Y	4597588,4		Y	4597161,7
3	X	425995,7	8	X	424892,6	13	X	425082,1
	Y	4596890,0		Y	4597540,9		Y	4597063,9
4	X	425402,8	9	X	424948,2	14	X	425171,7
	Y	4597782,8		Y	4597498,0		Y	4596989,3
5	X	425131,2	10	X	424863,8	15	X	
	Y	4597699,9		Y	4597314,9		Y	



En el esquema adjunto se presentan las más importantes infraestructuras, edificaciones e instalaciones que conforman la Estructura Funcional del Aeropuerto de Sabadell.



Estructura Funcional del Aeropuerto de Sabadell





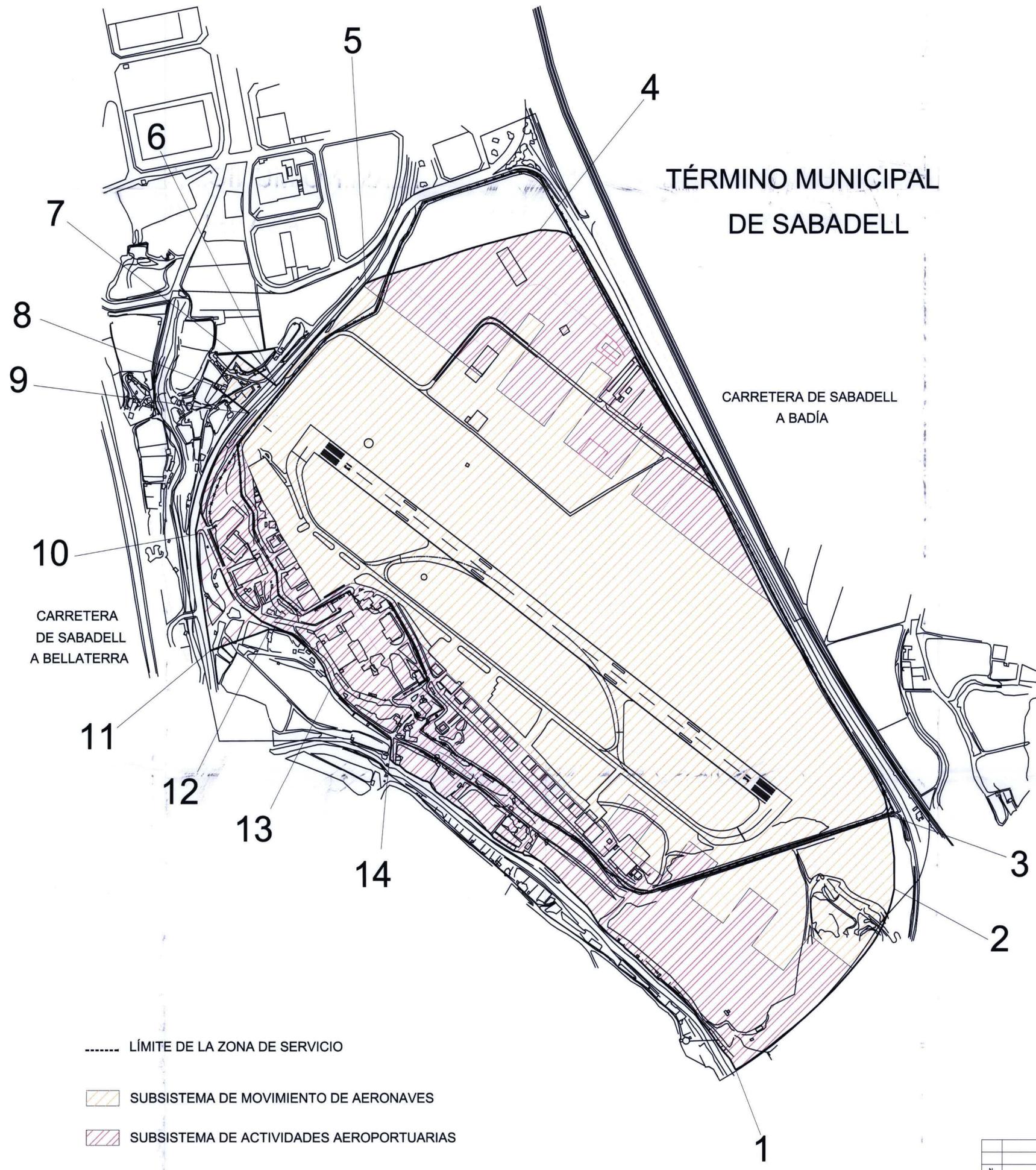
SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

- SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES 47.71 Has.
- SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS 29.12 Has.

- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO
- LÍMITE AEROPORTUARIO ACTUAL



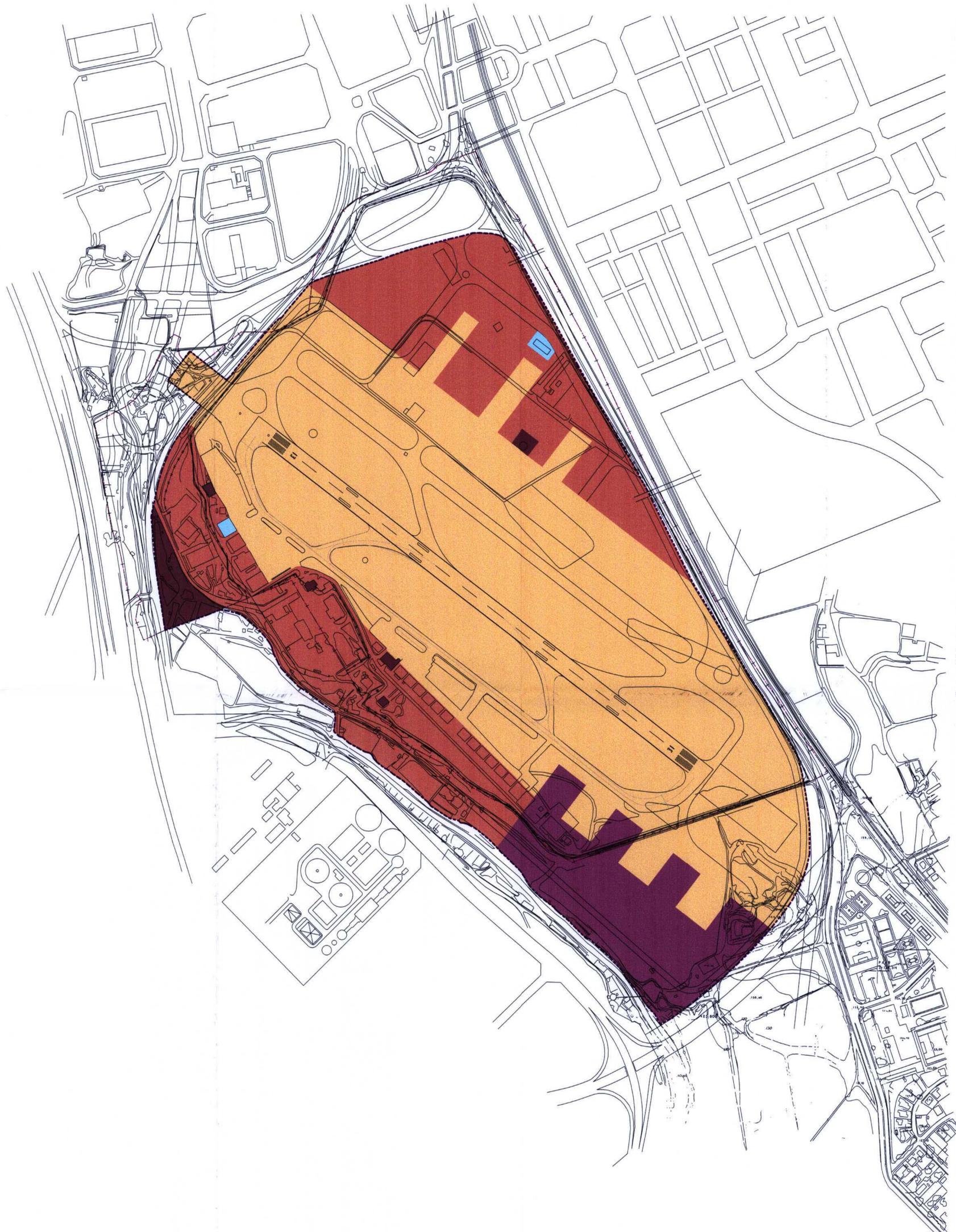
N.	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
		Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea	
CALCULADO		AEROPUERTO DE SABADELL	
DIBUJADO		PLAN DIRECTOR ZONA DE SERVICIO PROPUESTA: ESTRUCTURA DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO	
COMPROBADO			
PROYECTADO			
DIRIGIDO			
HOJA Nº	PLANO Nº	EDICIÓN	FECHA
	4.1		JUNIO - 00
		ESCALA	SUSTITUYE A
		1:4.000	



- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO
- SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
- SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS



N.	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
		<i>Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea</i>	
CALCULADO		AEROPUERTO DE SABADELL	
DIBUJADO		PLAN DIRECTOR	
COMPROBADO		ZONA DE SERVICIO PROPUESTA: COORDENADAS UTM	
PROYECTADO			
DIRIGIDO			
HOJA Nº	PLANO Nº 4.2	EDICIÓN	FECHA JUNIO - 00
		ESCALA 1:4.000	SUSTITUYE A



**DIVISIÓN EN ZONAS DEL
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS**

	ZONA DE AVIACIÓN GENERAL.	20,53 Has.
	ZONA DE SERVICIOS	1.11 Has.
	ZONA INDUSTRIAL	7.31 Has.
	ZONA DE ABASTECIMIENTO ENERGÉTICO	0.17 Has.
	SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES	47.71 Has.

----- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO
 - - - - - LÍMITE AEROPORTUARIO ACTUAL



N.	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
		<i>Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea</i>	
		AEROPUERTO DE SABADELL	
		PLAN DIRECTOR	
		ZONA DE SERVICIO PROPUESTA: ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
		DIRIGIDO	
HOJA Nº	PLANO Nº 4.III	EDICIÓN	FECHA JUNIO - 00
		ESCALA 1:4.000	SUSTITUYE A