6

Máximo Desarrollo Posible

1	Introducción	6.2
2	Configuración General	6.2

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 del mismo y que se ha concretado en las necesidades previstas en el entorno de los volúmenes de tráfico que definen este horizonte.

El Aeropuerto de La Palma está situado a unos 8 km al sur de la capital de la isla, Santa Cruz de La Palma, en la zona perteneciente a los municipios de Breña Baja y de la Villa de Mazo.

2 Configuración General

El Desarrollo Previsible de este aeropuerto, cuyas actuaciones propuestas están motivadas por el cumplimiento de los requisitos incluidos en el reglamento UE nº139/2014 y en el Real Decreto 862/2009, de 14 de Mayo, referentes al campo de vuelos, así como por el aumento de la seguridad y la mejora operativa, se ha desarrollado siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos. Esto ha dado como resultado una ampliación del aeropuerto que, por sus características y su capacidad, da respuesta a los requerimientos considerados.

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

En el Máximo Desarrollo se construiría una plataforma de Aviación General en la zona suroeste. Se dotaría al aeropuerto de un almacén / taller de equipos handling y de una nueva Terminal de carga, ubicadas también en la zona suroeste.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves estaría constituido por la pista actual y cuatro calles de salida, tres hacia la plataforma de Aviación Comercial, en el lado este del aeropuerto y otra hacia el oeste, hacia la nueva plataforma y se dispondría de una franja de 300m de ancho para permitir aproximaciones instrumentales.

Se construye además un Edificio Terminal para Aviación General para dar servicio a este tipo de tráfico. Este edificio estaría situado en la zona suroeste del aeropuerto, contiguo a la plataforma de Aviación General, entre la zona de carga y el almacén.

Los accesos y viales interiores se modificarán para proporcionar el acceso a la nueva zona de Aviación General.

Ilustración 6.1.- Zona suroeste

El resto de accesos se modificará como se requiera para dar servicio a todas las zonas nuevas y ampliadas descritas.

Esta nueva configuración dentro del límite del aeropuerto previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en el Plano 9 “Máximo Desarrollo”.

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 9, sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores para el tráfico de aeronaves:

- Movimientos de aeronaves en hora punta, 22 operaciones/hora.

Considerando que el aeropuerto estuviera operativo 9 horas al día y considerando que es un aeropuerto no estacional, lo que equivale a 220 días equivalentes al año, se presentarían aproximadamente:

- Movimientos de aeronaves comerciales anuales, 44.000 operaciones/año.

Esto supondría, para el tráfico de pasajeros, suponiendo las mismas hipótesis y además un factor de pasajeros/aeronave de 65 aproximadamente:

- Movimientos de pasajeros en hora punta, 1.430 pax/hora.

- Movimientos de pasajeros-año, 2.800.000 pax/año.

El Máximo Desarrollo del Aeropuerto de La Palma quedaría limitado por el número de operaciones hora que podrían llegar a albergar sus pistas. Valores que en definitiva suponen un techo para el tráfico aéreo de la instalación aeroportuaria.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO