



0. RESUMEN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES



0.1. INTRODUCCIÓN

Aena, para dar respuesta a las necesidades del Aeropuerto de Sabadell, y en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que desarrolla el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, realiza la presente propuesta de Plan Director del Aeropuerto de Sabadell, calificado de interés general, para su aprobación por el Ministerio de Fomento, siguiendo los trámites legales establecidos.

Al margen de esta disposición legal, la planificación propuesta de desarrollo del Aeropuerto se justifica en que, debido a la necesidad de mejorar las instalaciones actuales del aeropuerto, hoy en día insuficientes en algunas de sus dependencias, así como para potenciar la Aviación General de la provincia de Barcelona y su entorno, se considera necesario desarrollar adecuadamente un Plan Director para este Aeropuerto, que permita cumplir convenientemente estos requerimientos.

0.2. OBJETIVOS

El objeto del presente trabajo es la redacción del Plan Director del Aeropuerto de Sabadell, el cual ha de definir las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible.

El Plan Director tiene por objeto:

- a) La ordenación aeroportuaria de la zona de servicio del aeropuerto mediante la determinación de los usos aeroportuarios para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de usuarios; servicios a usuarios y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquéllas que sean conformes con los fines propios de las autoridades aeronáuticas.



- b) La delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades previstas en la letra anterior.
- c) La determinación de las interacciones del Aeropuerto con su entorno, debidas fundamentalmente a las servidumbres impuestas por la operatividad del aeropuerto y a las afecciones medioambientales motivadas por la actividad que en él se genera.

0.3. METODOLOGÍA Y DOCUMENTACIÓN INCLUIDA

El estudio se compone de un texto estructurado en varios capítulos, y acompañados de una relación de Planos complementarios. Los contenidos de estos capítulos son los siguientes:

- Consideración, en los capítulos 1 y 2 (“ASPECTOS GENERALES: ENTORNO Y TRÁFICO y CONFIGURACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO), del **estado actual** del aeropuerto y de su entorno, incluyendo el estudio del tráfico histórico. Dicho estado actual queda reflejado en el plano 2.I. CONFIGURACIÓN ACTUAL-PLANTA GENERAL
- Estudio de la previsión de tráfico y valoración en función de ésta, de las **necesidades** futuras del Aeropuerto y su Zona de Servicio. Dicha exposición se realiza en capítulo 3 ESTUDIO DE NECESIDADES.
- Definición del **Desarrollo** del Aeropuerto contenido en un esquema de Plan Director, y Descripción de la Estructura Funcional del aeropuerto, todo ello en el Capítulo 4 DESARROLLO DEL AEROPUERTO: ZONA DE SERVICIO. Se incluye una elaboración gráfica del desarrollo propuesto del aeropuerto en los planos 4.I. y 4.II.



- **Análisis ambiental y recomendaciones del uso del suelo** en el entorno aeroportuario, según se expone en el Capítulo 5, RECOMENDACIONES DE USOS DEL SUELO EN EL ENTORNO AEROPORTUARIO, estableciendo asimismo las necesidades de terreno y las conexiones del aeropuerto con su entorno.
- El Capítulo 6, se ocupa de la ESTIMACIÓN DE LAS INVERSIONES a efectuar para el desarrollo del aeropuerto propuesto.

0.4.RESUMEN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Tras la realización del Estudio, puede concluirse como resumen final, que el Aeropuerto de Sabadell tiene, hoy en día, ciertas insuficiencias en sus instalaciones para poder tratar el tráfico actual, por lo que debe actuarse para mejorar su situación, manteniendo en todo momento la oferta en los niveles de calidad de servicio adecuados como aeropuerto básico de la Aviación General de la provincia de Barcelona.

En el espacio aéreo, no existen en principio problemas de capacidad, aunque si sería recomendable realizar ciertas mejoras o modificaciones de su actual estructura; mientras que relativo al campo de vuelos, se considera que aunque a efectos de capacidad no se considera necesario su ampliación para absorber sin problemas el tráfico estimado, si se estima conveniente realizar algunas modificaciones tendentes a mejorar la operatividad en los aterrizajes (mediante la construcción de zonas de seguridad en las dos cabeceras), y las circulaciones de las aeronaves entre pista y plataforma (mediante la ampliación del sistema de calles de rodaje debidas fundamentalmente al nuevo desarrollo aeroportuario).

Como elemento básico a la potenciación y adecuación de la futura actividad prevista en el aeropuerto, se propone el desarrollo en el lado Noreste del mismo, de una nueva Área Terminal, donde se construya un nuevo Edificio Terminal y suficientes líneas de hangares y talleres para poder servir con capacidad y calidad adecuada a los futuros requerimientos de asistencia y mantenimiento de las



aeronaves, así como la construcción de la necesaria plataforma de estacionamiento complementaria.

A su vez, y próximas a estas infraestructuras, se construirá una zona urbanizada y modular, con espacio suficiente para ubicar en ella los necesarios aparcamientos de vehículos y las edificaciones dedicadas a actividades de Aviación General de segunda y tercera línea (escuelas, oficinas, actividades sociales y recreativas, hotel, etc.), así como otras instalaciones destinadas a dar el adecuado servicio y abastecimiento energético al aeropuerto (Bloque Técnico, Torre de Control, Central Eléctrica, etc.).

Por otro lado, las instalaciones actuales del aeropuerto, situadas en su lado Oeste, se destinarán fundamentalmente para desarrollar la actividad del Aeroclub y la actividad relacionada con las operaciones de helicópteros. Asimismo, se prevé la creación a largo plazo de una Zona Industrial, dedicada básicamente a la fabricación, reparación y asistencia de componentes de aviación ligera.

La parte norte de este lado del aeropuerto servirá como helipuerto, permitiendo así una separación clara de esta actividad con la del resto del aeropuerto, hecho que mejoraría las condiciones de seguridad y de afección sonora dentro de la actividad diaria aeroportuaria.

Por otro lado, el diseño del aeropuerto debe ser compatible con la necesidad de accesos por carretera. Para ello, se prevén dos accesos: uno nuevo, para acceder a la nueva Área Terminal (acceso principal), a través de una glorieta; y otro, el actualmente existente, que permita el acceso directo a las actuales instalaciones.

De entre las conclusiones que se derivan del estudio, cabe destacar la necesidad de que el impacto y alcance de sus recomendaciones puedan ser conocidos y claramente comprendidos por la comunidad a la que presta servicio el aeropuerto, y por aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.