

6. Máximo Desarrollo Posible



Contenidos

6. Máximo Desarrollo Posible	6.1
6.1. Introducción	6.3
6.2. Configuración general.....	6.4
6.3. Área de Cautela Aeroportuaria	6.6





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 que en el previsto en el Plan Director aprobado mediante *Orden Ministerial el 5 de julio de 2001*, se ha desarrollado siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos, además de tener en cuenta el desarrollo planteado en el Plan Director citado. Esto ha dado como resultado una ampliación del aeropuerto, que, por sus características y su capacidad, da respuesta a la demanda futura hasta los horizontes 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.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves estaría constituido por una pista de 2.320 m de longitud con una calle de rodadura paralela completa, a 176 m del eje de pista, que daría acceso a ambas cabeceras y dos calles de salida rápida.

En su Máximo Desarrollo podría ampliarse la plataforma comercial hacia el este. Junto a esta ampliación se plantea ubicar la zona de combustibles, así como un espacio para actividades handling.

En cuanto a la plataforma de Aviación General, ésta podría ampliarse hacia el noroeste de la actual plataforma de Aviación General. Además se plantea una calle de salida desde la plataforma de Aviación General hasta la calle de rodadura paralela. Se propone la construcción de un hangar para Aviación General en el lado oeste de la plataforma de Aviación General.

En lo que se refiere a la Zona de Pasajeros, el área necesaria para el Edificio Terminal podría lograrse con una configuración de dos plantas. Por ello se plantea una ampliación en superficie de la planta baja del actual Edificio Terminal, para posteriormente construir la segunda planta del edificio. Con esta ampliación, quedaría inutilizado el actual aparcamiento para empleados de Aena.

Respecto a la zona de aparcamientos, se plantea la construcción de un edificio de dos plantas frente al Edificio Terminal. Además se propone ampliar la zona de aparcamientos hacia el este de la actual ocupando los terrenos en los que se encuentra actualmente la Central Eléctrica. Como ya se ha mencionado anteriormente, al ampliar el Edificio Terminal queda inutilizado el actual aparcamiento para empleados. Por ello se propone la construcción de un edificio de aparcamientos



de dos plantas para empleados. Dicho edificio se situaría junto a la fachada oeste del Edificio Terminal.

Al este del Edificio Terminal de Carga se situaría la nueva Central Eléctrica. Por otra parte, junto al lado oeste de dicho Terminal se plantea la construcción de un edificio que albergará las dependencias de señaleros, mozos y mecánicos. Este edificio ocuparía la zona en la que actualmente se encuentra el SEI. Por ello, se plantea la construcción de un nuevo edificio para el SEI en el lado oeste de la plataforma de aviación general. Además se plantea la construcción de un vial de servicio que una el SEI con la pista.

No se propone cambiar la ubicación de la Torre de Control y la halconera.

Los accesos y viales interiores se modificarán 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 la Ilustración 6.1, así como en el Plano 10 "Máximo Desarrollo Posible".

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 40 operaciones/ hora
- Movimientos de aeronaves en día tipo 240 operaciones/ día
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales 76.000 operaciones/ año

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

- Movimientos de pasajeros en hora punta 2.800 pax/ hora
- Movimientos de pasajeros en día tipo 17.000 pax/ día
- Movimientos de pasajeros-año 5.000.000 pax/ año

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





6.3. Área de Cautela Aeroportuaria

En el Plano 10, "Máximo Desarrollo Posible", se puede apreciar que no ha sido preciso señalar Área de Cautela Aeroportuaria, exterior a la zona de servicio propuesta, a proteger para garantizar las posibilidades de máximo desarrollo del aeropuerto, puesto que no es necesario para este máximo desarrollo.

