



7 MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

7.1 INTRODUCCIÓN 7.3

7.2 CONDICIONANTES DEL ENTORNO 7.4

7.3 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS 7.4

 7.3.1 alternativa A. pista paralela a 1.195 metros de la actual 7.7

 7.3.2 alternativa B. pista paralela a 1.310 metros de la actual 7.8

 7.3.3 alternativa C. pista paralela a 1.525 metros de la actual 7.8

 7.3.4 alternativa D. pista paralela a 1.165 metros de la actual 7.8

 7.3.5 conclusiones 7.9

7.4 AREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA 7.10

7.5 CONFIGURACIÓN DE MÁXIMO DESARROLLO 7.11





7.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo se analizan las alternativas existentes para el desarrollo del Aeropuerto desde su configuración de Desarrollo Previsible hasta la configuración de Máximo Desarrollo Posible.

En el plano Nº 5 titulado "Máximo Desarrollo Posible. Sistema General Aeroportuario y Area de Cautela Aeroportuaria" se muestra la solución adoptada para esta configuración.

Dicha alternativa ha sido consensuada con la Junta de Andalucía, tras el análisis del documento titulado "Configuración de Máximo Desarrollo. Análisis preliminar de alternativas" entregado a dicho organismo con fecha 16 de Marzo de 2000.

En dicho plano se muestra el área de cautela aeroportuaria, que es la superficie de terreno necesaria para garantizar la ampliación del Aeropuerto a largo plazo.

El establecimiento de dicha área de cautela aeroportuaria es necesario debido a:

- Las prognosis o previsiones de tráfico aéreo llevan asociadas un cierto grado de incertidumbre tanto mayor cuanto mayor es el periodo del pronóstico. Acontecimientos puntuales, como fue el caso de la celebración de la exposición Universal de Sevilla en el año 1992, producen fuertes fluctuaciones en las tasas de crecimiento de pasajeros y aeronaves dando lugar a variaciones muy significativas sobre cualquier previsión realizada.
- Por otro lado, desde el punto de vista del transporte aéreo y de la planificación aeroportuaria, una planificación por encima de los 20 años, se considera de muy largo plazo, porque supone un periodo de tiempo igual al ciclo tecnológico de las aeronaves. Por ello la previsión de demanda realizada en el capítulo 4 del Plan Director se corresponde con un periodo de 15 años, hasta alcanzar lo que se denomina el Desarrollo Previsible del aeropuerto. Sin embargo es necesario prever futuras ampliaciones por encima de este periodo, con la reserva de terrenos que ello conlleva.
- Otro hecho que avala lo anterior es la experiencia adquirida en otros aeropuertos. Así, dada la expansión que han sufrido las ciudades en los últimos años, los aeropuertos han visto limitado drásticamente su potencial de crecimiento en un gran número de casos debido a la proliferación de construcciones y urbanizaciones en sus inmediaciones. En muchos casos la presión urbanística hacia los aeropuertos ha condicionado de forma determinante la configuración geométrica de máximo desarrollo a una solución que no es la óptima desde el punto de vista aeronáutico, cuando no han impedido el crecimiento demandado.

Es necesario resaltar asimismo que para posibilitar la ampliación del aeropuerto a largo plazo no es necesaria únicamente una reserva de terrenos que posibilite físicamente la ampliación de campo de vuelos, área terminal y demás infraestructuras ligadas al aeropuerto, sino que en un entorno suficientemente alejado las construcciones que se lleven a cabo no deberán en ningún caso vulnerar las servidumbres en elevación asociadas al aeropuerto, teniendo en cuenta asimismo las limitaciones en los usos del suelo asociadas a las huellas sonoras del campo de vuelos.

Con el fin de garantizar el desarrollo futuro de los aeropuertos, se publicó el Real Decreto 2591/98 de 4 de Diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/96 de 30 de Diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Dicho Real Decreto confiere poder legal a la figura del Plan Director, de forma que los planes de Ordenación Urbana de los municipios a los que pertenece el aeropuerto no pueden incluir actuaciones que supongan una interferencia con el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

De esta forma, el área de cautela aeroportuaria establecida por el Plan Director, debe ser recogida en los planes de ordenación municipales para garantizar la reserva de terreno necesaria para poder llevar a cabo ampliaciones futuras conforme vaya incrementándose la demanda de tráfico aéreo.

7.2 CONDICIONANTES DEL ENTORNO

En el entorno del aeropuerto caben citar los siguientes condicionantes a la expansión del aeropuerto:

- En la prolongación del eje de la pista 09, a una distancia aproximada de 3 Km anteriormente al umbral 27 existe una urbanización no legalizada en la actualidad: Tarazona. Como puede verse en los planos nº 9.1.D y 9.1.N titulados "Huellas de ruido actuales" dicho núcleo de población no se encuentra afectado por la huella sonora diurna de 65 dB dado el bajo volumen de operaciones que en la actualidad soporta el Aeropuerto de Sevilla. No obstante conforme vaya incrementándose la demanda de tráfico del aeropuerto, dicho núcleo de población estará sometido al ruido de las aeronaves que aterricen por la pista 27, o bien a las huellas sonoras producidas por las aeronaves que despeguen por la pista 09.
- En los últimos años, se ha producido una considerable expansión urbanística de la ciudad de Sevilla hacia el Aeropuerto, ocupando terrenos situados en las proximidades de la cabecera 09. Esta circunstancia ha eliminado la posibilidad de ampliación del campo de vuelos hacia el sur.
- En la actualidad se está proyectando la creación de un parque empresarial aeronáutico en el municipio de La Rinconada, al otro lado del nudo de acceso al RACA. La configuración inicial planteada de dicho parque interfiere con la solución propuesta para la configuración de máximo desarrollo posible del aeropuerto. Las zonas denominadas "Parque Aeronáutico" y "El Mogollon", colindantes una con otra al Norte de la carretera nacional N-IV Madrid-Cádiz, están sometidas a las servidumbres aeronáuticas establecidas por el Real Decreto nº 584/72.
- Al Noroeste del Aeropuerto la consolidación de varios núcleos de población, entre los que destaca por su importancia Valdezorras, con una población cercana a los 10.000 habitantes, condiciona asimismo la ubicación posible de una segunda pista paralela al Norte de la actual.
- Al Norte de las instalaciones que posee CASA en el recinto aeroportuario se encuentra el polígono denominado Espartales-Sur en el que se ubica actualmente una fábrica de composites. El proceso de tramitación del Plan Parcial Espartales II se encuentra bloqueado en la actualidad, dada la interferencia de dichos terrenos con la futura ampliación del aeropuerto.
- Al Noreste del Aeropuerto, al otro lado del Canal del Bajo Guadalquivir, se encuentra la zona urbanizada denominada RACA, cuya ubicación condiciona la separación mínima entre el eje de la pista actual y la futura segunda pista 09L-27R.
- La excesiva cercanía entre la carretera N-IV Madrid-Cádiz y el aeropuerto condiciona asimismo el espacio disponible en la actualidad para la urbanización y los accesos. La implantación de una segunda pista paralela al norte de la actual implica necesariamente el desvío de dicha autovía.
- En la actualidad acaba de finalizar el estudio informativo para el trazado de la autovía de circunvalación SE-40. De las opciones de trazado que se están considerando aquella cuyo trazado discurre por el Oeste de la urbanización Tarazona interfiere con la configuración de máximo desarrollo posible propuesta en el Plan Director.

7.3 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

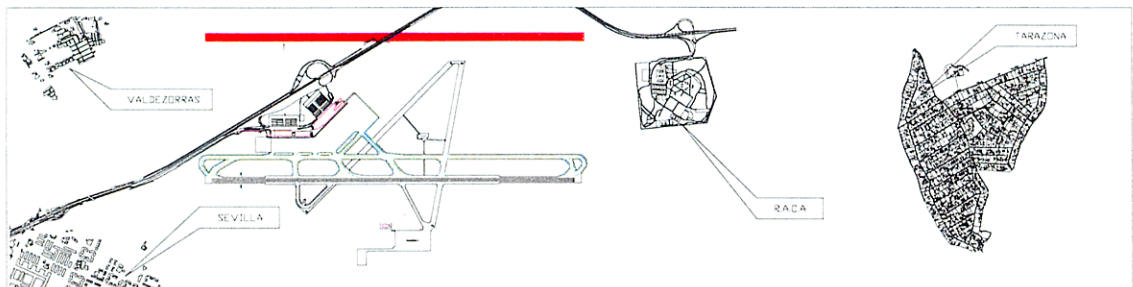
A continuación se realiza un estudio de las alternativas existentes para la configuración de máximo desarrollo posible del Plan Director, teniendo en cuenta los condicionantes descritos en el apartado

anterior. Se presentan en primer lugar tres alternativas posibles de ubicación de una segunda pista paralela a la actual 09-27.

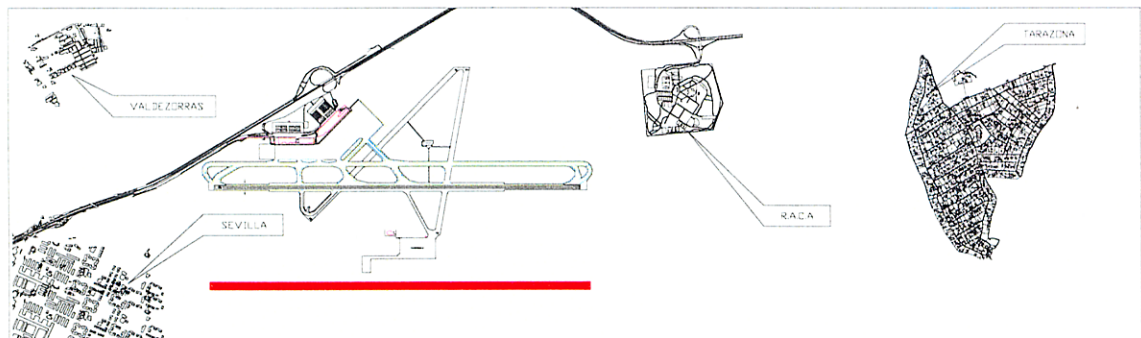
En primer lugar hay que señalar que se ha desestimado potenciar la utilización de la antigua pista cruzada 05-23 puesto que la orientación de dicha pista implicaría el sobrevuelo de núcleos densamente poblados de la ciudad de Sevilla, quedando inicialmente para situaciones de emergencia.

A continuación se muestran de forma esquemática las alternativas consideradas. Una vez seleccionada la alternativa idónea se analizarán a su vez las posibles alternativas de desarrollo en función de la separación entre el eje de la pista actual y de la futura pista 09R-27L:

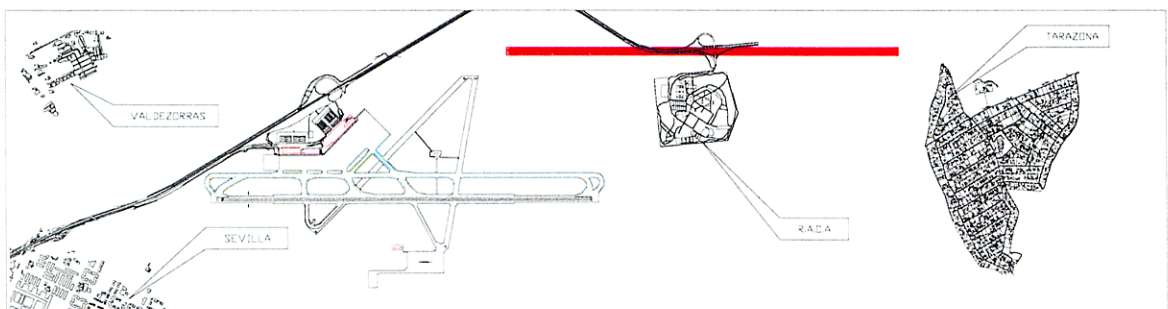
ALTERNATIVA 1



ALTERNATIVA 2



ALTERNATIVA 3



La alternativa 1 presenta una pista paralela al norte de la actual con los umbrales alineados a los de la actual pista 09-27. Desde el punto de vista medioambiental esta alternativa presenta una mayor afección sobre el núcleo de población de Valdeorras, que cuenta con un número aproximado de 10.000 habitantes. Asimismo es la alternativa que presenta una mayor interferencia con el trazado actual de la Autovía N-IV Madrid-Cádiz.

La alternativa 2 presenta una pista paralela al sur de la actual. Esta alternativa presenta dos inconvenientes fundamentales con respecto al resto:

- Por un lado, la disposición óptima del área terminal de un aeropuerto es siempre la zona central ubicada entre las pistas, de forma que se minimizan los recorridos de las aeronaves en tierra, acercando los extremos de las pistas de aterrizaje y los umbrales de las pistas de despegue a los puestos de estacionamiento de las aeronaves. Asimismo se evitan los cruces de pistas, que suponen una merma de la capacidad operativa de las pistas.
- Por otro lado el crecimiento que ha experimentado la ciudad de Sevilla hacia el noreste hace inviable esta opción, ya que bien los aterrizajes por la cabecera 09 en la configuración 09-27 o bien los despegues por la cabecera 27, en la configuración 27-09 sobrevolarían la ciudad de Sevilla.

La alternativa 3 presenta una pista paralela al Norte de la actual, y con los umbrales decalados respecto a la actual pista 09-27. La disposición de los umbrales favorecería la utilización en modo segregado de ambas pistas, de la siguiente forma:

- Configuración Oeste: Aterrizajes por la cabecera 27R, despegues por la cabecera 27L.
- Configuración Este: Aterrizajes por la cabecera 09R, despegues por el umbral 09L.

El desarrollo del área terminal se producirá de forma transversal al crecimiento del campo de vuelos, es decir hacia el este del Edificio Terminal Actual.

Esta alternativa presenta una menor afección sobre el trazado de la autovía N-IV Madrid-Cádiz y no presenta interferencia alguna con el núcleo de población de Valdeorras, utilizando las pistas en modo segregado.

Debido a los inconvenientes que plantean las alternativas 1 y 2 frente a la alternativa 3 se opta por elegir esta última como solución para la configuración de máximo desarrollo.

Seguidamente se procede a analizar las posibilidades existentes para la alternativa 3, en función de la separación entre ejes de pista. Se consideran cuatro alternativas posibles de configuración de máximo desarrollo del campo de vuelos del Aeropuerto de Sevilla. Las cuatro alternativas presentadas (A, B, C y D) permiten una configuración del campo de vuelos con dos pistas paralelas a distancias de 1.195, 1.310, 1.525 y 1.165 metros respectivamente.

En las alternativas A, B y C la nueva pista de vuelo se dimensiona para servir a futuras aeronaves con letra de clave F (aeronaves de gran capacidad). Las dimensiones y separaciones requeridas para el campo de vuelos en estas alternativas son las siguientes:

- Anchura de pista: 60 metros
- Anchura de los márgenes: 7,5 m.
- Distancia entre eje de pista y eje de calle de rodaje: 190 m.
- Distancia entre eje de calle de rodaje y objeto: 57,5 m.
- Anchura de la franja de pista: 150 metros a cada lado del eje de pista.



- Longitud de la franja: 3.620 m.
- Dimensiones del área de seguridad de extremo de pista: 240x120m.

Las dimensiones de la nueva pista en las alternativas A, B y C son de 3.500 x 75 metros (incluyendo márgenes).

En la Alternativa D la nueva pista se corresponde con letra de clave E (aeronave de mayor tamaño B-747). Las dimensiones y separaciones requeridas para el campo de vuelos en la alternativa D son las siguientes:

- Anchura de pista: 45 metros
- Anchura de los márgenes: 7,5 m.
- Distancia entre eje de pista y eje de calle de rodaje: 182,5 m.
- Distancia entre eje de calle de rodaje y objeto: 47,5 m.
- Anchura de la franja de pista: 150 metros a cada lado del eje de pista.
- Longitud de la franja: 3.620 m.
- Dimensiones del área de seguridad de extremo de pista: 240x120m.



Las dimensiones de la nueva pista en la alternativa D son de 3.500 x 60 metros (incluyendo márgenes).

A continuación se describe cada una de las cuatro alternativas propuestas:

7.3.1 ALTERNATIVA A. PISTA PARALELA A 1.195 METROS DE LA ACTUAL

Esta separación de pista permite la ampliación del campo de vuelos sin afectar a las instalaciones que posee Construcciones Aeronáuticas (CASA) en el interior del recinto aeroportuario. La expansión de dichas instalaciones podría realizarse hacia el Este, respetando siempre las alturas máximas impuestas por la superficie de transición.

Esta alternativa supone una reserva de terreno de 1.370 metros al norte del eje de la actual pista 09-27 (1.195 m entre ejes de pista más 150 metros de franja más 25 m para camino perimetral y vallado del aeropuerto).

De acuerdo con la normativa establecida por el Reglamento del Aire y Servicios del Tránsito Aéreo (Documento 4444-RAC/501/12) esta separación entre ejes de pista permite realizar aproximaciones independientes siempre y cuando se disponga de radar secundario de vigilancia (SSR) con una precisión mínima en acimut de 0,06º, con un periodo de actualización de 2,5 segundos o menor.

Teniendo en cuenta las separaciones requeridas entre eje de pista y ejes de calle de rodaje, entre ejes de calle de rodaje y las dimensiones previstas para futuras aeronaves de gran capacidad (80 metros de longitud y 80 m de envergadura), esta separación entre ejes de pista reduce notablemente las posibilidades de crecimiento del área terminal. En esta alternativa, por tanto, la disponibilidad de espacio para el crecimiento del área terminal es limitada.

Esta alternativa supone una interferencia acusada con las instalaciones del RACA.

7.3.2 ALTERNATIVA B. PISTA PARALELA A 1.310 METROS DE LA ACTUAL

Esta alternativa establece una reserva de terreno de 1.485 metros al norte del eje de la actual pista 09-27, (1.310 m entre ejes de pista más 150 m de franja y 25 metros para vía de servicio y camino perimetral). A partir del límite de la franja de pista se reservará una distancia de 25 metros para la construcción del camino perimetral y vallado del recinto aeroportuario.

No se puede llevar a cabo construcción alguna en la distancia delimitada por la zona de seguridad de la senda de planeo del ILS y las construcciones que se realicen al norte del vallado del Aeropuerto deberán respetar las servidumbres en elevación impuestas por la superficie de transición, superficie de pendiente 14,3 % que comienza en el límite de la franja.

De acuerdo con la normativa citada anteriormente en la alternativa A esta separación entre ejes de pista permite realizar aproximaciones independientes siempre y cuando pueda aplicarse equipo SSR con especificaciones diferentes a las citadas en el apartado 7.3.1 cuando se determine que la seguridad de las operaciones aeronáuticas no se vea afectada adversamente.

Por otra parte, para esta separación de pistas la disponibilidad de espacio para el crecimiento del área terminal es suficiente.

Esta alternativa supone una interferencia pequeña con las instalaciones del RACA.

7.3.3 ALTERNATIVA C. PISTA PARALELA A 1.525 METROS DE LA ACTUAL

Desde el punto de vista aeroportuario esta alternativa presenta la ventaja de disponer de una mayor separación entre las pistas para posibilitar el desarrollo futuro del área terminal del aeropuerto así como del resto de edificaciones e instalaciones necesarias. Para esta separación de pistas, por tanto, la disponibilidad de espacio para el área terminal es óptima.

Esta alternativa implica la reserva de una extensión de terreno hasta una distancia de 1.700 metros al Norte del eje de la actual pista 09-27 (1.525 entre ejes de pista + 150 m de franja más 25 metros para vía de servicio y vallado perimetral).

En la zona de seguridad establecida por la senda de planeo del ILS el límite de vallado del Aeropuerto debería ir a 225 metros del borde de la pista situado más al norte para no interferir con esta radioayuda. Asimismo las construcciones que se realicen al Norte del vallado del Aeropuerto deberán respetar las servidumbres en elevación impuestas por la superficie de transición, superficie de pendiente 14,3 % que comienza en el límite de la franja.

Esta alternativa permite realizar aproximaciones paralelas independientes siempre y cuando se disponga de radar de vigilancia apropiado con una precisión mínima en acimut de 0,3º y un periodo de actualización de 5 segundos o menos. La gran ventaja de disponer de dos pistas completamente independientes es su menor complejidad de operación, de forma que se consigue la máxima capacidad posible del campo de vuelos.

Esta alternativa no interfiere con las instalaciones del RACA.

7.3.4 ALTERNATIVA D. PISTA PARALELA A 1.165 METROS DE LA ACTUAL

Esta separación de pistas permite la ampliación del campo de vuelos sin afectar a las instalaciones que posee Construcciones Aeronáuticas en el interior del recinto aeroportuario.

Esta alternativa está en clara desventaja frente a las tres anteriores ya que no permitiría la operación de futuras aeronaves de gran capacidad.



Esta alternativa supone una reserva de terreno de 1.340 metros al Norte del eje de la pista actual (1.165 m entre ejes de pista más 150 metros de franja más 25 m. para camino perimetral y vallado del aeropuerto).

Esta separación entre ejes de pista reduce, al igual que en la alternativa A, las posibilidades de crecimiento del área terminal, al disminuir la separación disponible entre ejes de pista.

Al igual que la alternativa A, esta alternativa supone una interferencia acusada con las instalaciones del RACA.

7.3.5 CONCLUSIONES

De las alternativas presentadas se deduce que la distancia mínima a reservar para posibilitar en el futuro la construcción de una segunda pista es de 1.340 metros al Norte a partir del eje de la actual pista 09-27, distancia que se corresponde con una pista paralela a 1.165 metros de la pista actual (alternativa D). Esta separación entre ejes de pista es la mínima separación posible para no interferir con las actuales instalaciones que posee CASA en el recinto aeroportuario.

Asimismo, de las alternativas presentadas y teniendo en cuenta la información recogida en el Documento Complementario al Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de La Rinconada, se deduce que la reserva de terrenos a establecer en el Plan Director con el objeto de posibilitar a largo plazo la construcción de una segunda pista paralela es compatible con la creación del parque aeronáutico en las alternativas A y D, siempre y cuando las construcciones que se lleven a cabo no vulneren las servidumbres en elevación impuestas por la superficie de transición.

La superficie de terreno en la que está proyectada la construcción del parque aeronáutico, está afectada por las servidumbres en elevación asociadas a dicha superficie, que se extiende desde el borde de la franja asociada a la pista hasta alcanzar la cota de la superficie horizontal interna ($z=72,2$ metros), con una pendiente del 14,3%.

No obstante las alternativas A y D limitan en gran medida las posibilidades de crecimiento del área terminal, por disponer de un espacio reducido entre pistas. Así, podemos citar aeropuertos de nueva planta como el de Munich con una separación entre ejes de pista de 2.300 metros o el caso de Palma de Mallorca con una separación entre pistas de 1.500 metros. En este último caso se opera en forma segregada, utilizando una pista para despegues y otra para aterrizajes.

Asimismo la alternativa D impediría la operación de las futuras aeronaves de gran capacidad.

La alternativa C, con una separación entre ejes de pistas de 1.525 metros, es incompatible con aproximadamente el 50% de la superficie propuesta para el parque aeronáutico. Para poder establecer una reserva de terrenos que permitiese llevar a cabo a largo plazo la construcción de una segunda pista paralela a 1.525 metros sería necesario el desplazamiento hacia el Norte del citado parque en una distancia aproximada de 300 metros.

Finalmente, en la alternativa B (pista paralela a 1.310 metros), el área de cautela aeroportuaria afecta a los terrenos situados más al sur del parque aeronáutico, destinados a zonas verdes según el ya citado Documento Complementario al Plan General de Ordenación Urbana. Esta separación entre ejes de pista permite realizar aproximaciones independientes en las condiciones ya descritas en el apartado 7.3.2 y la disponibilidad de espacio es suficiente para el desarrollo del área terminal.

De acuerdo con el informe emitido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía en contestación al análisis preliminar de alternativas, entregado con fecha 16 de Marzo de 2000 a dicho organismo, se selecciona la alternativa B como Configuración de Máximo Desarrollo Posible del Aeropuerto de Sevilla.



Para garantizar que el Aeropuerto de Sevilla no vea limitada su capacidad potencial de ampliación, los Planes de Ordenación Urbana de los municipios afectados por el área de cautela aeroportuaria, servidumbres aeronáuticas y afección acústica por huellas sonoras deberán tener en cuenta los siguientes puntos:

- Debe impedirse el crecimiento urbanístico de la urbanización no legalizada de Tarazona, ya que de seguir creciendo haría inviable la operación de las aeronaves tanto por la actual pista 09-27, como por la futura pista 09L-27R prevista en la Configuración de Máximo Desarrollo Posible.
- Debe contenerse la expansión urbanística de la ciudad de Sevilla hacia el Noreste, de forma que los terrenos que se encuentran en la prolongación del eje de la pista 27 anteriormente al umbral 09 no se construyan viviendas residenciales, escuelas ni zonas destinadas a uso sanitario, de acuerdo con la afección sonora que se muestra en los planos 9.1.D, 9.1.N, 9.2.D y 9.2.N del Plan Director.
- Las construcciones que se lleven a cabo en el parque aeronáutico deben respetar las limitaciones en altura impuestas por la superficie de transición (véase plano en página 7.13), teniendo en cuenta asimismo el límite establecido por el área de cautela aeroportuaria y la afección sonora por huellas de ruido.

7.4 AREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA

En el plano Nº 5, "Máximo Desarrollo Posible: SGA y Área de Cautela Aeroportuaria", se refleja la delimitación del Sistema General Aeroportuario y el Área de Cautela Aeroportuaria. Esta última es la superficie estimada para garantizar el futuro crecimiento del aeropuerto hasta una configuración del campo de vuelos con dos pistas paralelas con una separación entre ejes de 1.310 metros.

Como consecuencia de la configuración adoptada para el Máximo Desarrollo Posible del Aeropuerto, se hace necesaria la denominación de terrenos fuera del límite aeroportuario actual como Área de Cautela Aeroportuaria estimándose esta superficie en 243,07 Ha. Este área se muestra en el plano Nº 5, "Máximo Desarrollo Posible: SGA y Área de Cautela Aeroportuaria" y se detalla en el cuadro 7.I.

CUADRO 7.I

CLASIFICACIÓN DEL SUELO	TÉRMINO MUNICIPAL		TOTAL SUPERFICIE (m ²)
	LA RINCONADA	SEVILLA	
	SUPERFICIE (m ²)	SUPERFICIE (m ²)	
Suelo Urbano	214.961	0	214.961
Suelo No Urbanizable Protegido (cultivos extensivos)	69.904	0	69.904
Suelo No Urbanizable (a regularizar)	19.750	0	19.750
Suelo No Urbanizable Común	1.430.807	0	1.430.807
Suelo No Urbanizable Común (*)	425.259	0	425.259
Suelo Pendiente de Clasificar (*)(*)	0	270.017	270.017
TOTAL	2.160.681	270.017	2.430.698

(*) La calificación de estos terrenos está pendiente de aprobación por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Sevilla (Plan Parcial Los Espartaes II y la superficie de terreno en la que está inicialmente prevista la construcción del Parque Aeronáutico).

(*)(*) Estos terrenos afectados por el Área de Cautela Aeroportuaria en el Término Municipal de Sevilla están pendientes de clasificación ya que el P.G.O.U. de Sevilla está en fase de redacción en la actualidad.

Es importante resaltar que el objeto de la definición del Área de Cautela Aeroportuaria responde a una alternativa de futuro, la de Máximo Desarrollo Posible, fuera del horizonte de previsión del Plan Director, por lo que no supone más que una mera indicación de los terrenos que en el futuro se podría necesitar. De esta manera, los planes de ordenación urbana del entorno podrán tener en cuenta esta posibilidad a la hora de definir los usos del suelo.

7.5 CONFIGURACIÓN DE MÁXIMO DESARROLLO

En el plano nº-5: "Configuración de Máximo Desarrollo: SGA y Area de Cautela Aeroportuaria se muestra la configuración última o de máximo desarrollo posible del Aeropuerto de Sevilla.

El área de maniobras está formado por la actual pista 09-27, que pasaría a denominarse 09R-27L y una segunda pista paralela a la actual (09L-27R) con una distancia entre ejes de pista de 1.310 metros.

La disposición decalada de los umbrales de ambas pistas favorece el uso de las mismas mediante operaciones paralelas segregadas, de la siguiente forma:

- Configuración 09-27: Aterrizajes por el umbral 09R, Despegues por el umbral 09L
- Configuración 27-09: Aterrizajes por el umbral 27R, Despegues por el umbral 27L

En dicho plano se ha representado el área de cautela aeroportuaria teniendo en cuenta las franjas asociadas a la nueva pista y su calle de rodaje paralela, la zona de seguridad de la senda de planeo del ILS por la cabecera 27R, las zonas de seguridad de extremo de pista (RESA), el área crítica sensible y la zona de seguridad del Localizador del ILS, así como la zona destinada a ubicar el sistema de luces de aproximación por el umbral 27R.

Se ha considerado una distancia de 25 metros a partir de las franjas de pista y calle de rodaje paralela para posibilitar la construcción del camino perimetral y el cerramiento del aeropuerto.

Se ha representado en dicho plano la posible expansión de las instalaciones que posee CASA en el interior del recinto aeroportuario hacia el Este de su ubicación actual, según información facilitada por dicha empresa.

En cuanto al desarrollo del área terminal se ha optado por una ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros actual mediante la construcción de 2 espigones perpendiculares al edificio y la ampliación del dique de embarque actual hacia el Este.

Se ha desestimado la posibilidad de desarrollo del área terminal mediante satélites de embarque debido a la complejidad que ello supone (necesidad de People Mover, SATE...).

No obstante, la solución adoptada dependerá en gran medida de la tipología funcional y diseño arquitectónico de la opción elegida.

La plataforma, por su parte, se desarrolla de acuerdo a la geometría propuesta para la ampliación del Edificio Terminal con las calles de rodaje necesarias para conectar la pista actual, que pasaría a denominarse 09R-27L, con la futura pista 09L-27R.

En cuanto al resto de edificaciones e instalaciones que conforman el sistema aeroportuario, cabe destacar:

La ubicación del SEI actual se ha mantenido, siendo necesaria la construcción de un nuevo SEI para servir al área de maniobras Norte.

Los edificios que han sido reubicados debido a su interferencia con la ampliación propuesta son:



- Central Eléctrica
- Edificio de Catering
- Nave de cocheras y talleres
- Halconera
- 2 pequeños edificios de la comandancia militar aérea
- Parcelas de almacenamiento y distribución de combustibles

La nueva ubicación de estos elementos puede verse en el plano Nº 5 del documento II "Planos".

Asimismo se ha procedido a modificar el emplazamiento de la Torre de Control, ubicándola al Sur de las instalaciones actuales de CASA para tener una visión óptima de todo el campo de vuelos.

Las parcelas de almacenamiento y distribución de combustibles se han trasladado al suroeste del campo de vuelos y al Oeste de la plataforma de Aviación General respectivamente, realizándose el traspaso de combustible de una parcela a otra mediante red de tuberías.

La ubicación de la segunda pista paralela 09L-27R implica el desvío de la carretera N-IV Madrid-Cádiz, de forma que su trazado no interfiera con el área de cautela aeroportuaria que se muestra en el plano Nº-5 "Configuración de Máximo Desarrollo. SGA y Area de Cautela Aeroportuaria".

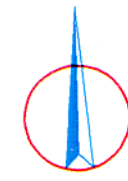
Para ello se estudiarán todas las alternativas de trazado posibles, independizando en la medida de lo posible el acceso al aeropuerto del flujo principal de vehículos de la autovía N-IV.

Asimismo se deberá proceder al soterramiento del canal del Bajo Guadalquivir bajo la pista 09L-27R en una anchura de 300 metros, correspondiente a la franja de la pista, dejando espacio suficiente para el paso de una vía de servicio que permita su mantenimiento.

A continuación se incluye un plano esquemático en el que se muestra la incidencia de la Configuración de Máximo Desarrollo Posible del Plan Director sobre el emplazamiento propuesto del Parque Aeronáutico (Area de cautela aeroportuaria, limitaciones en altura de la superficie de transición y afección acústica). La altura máxima edificable en el parque aeronáutico es el valor resultante de la diferencia entre la elevación señalada en el plano y la cota del terreno en cada punto. A partir de la línea de cota 72,16 m la altura máxima edificable viene dada por la limitación impuesta por la superficie horizontal interna:

$$Z_{max.edificable}(m) = 72,16 - Z_{terreno}(m)$$





ELEVACION DEL TERRENO
(31-33 metros)

UBICACION PREVISTA
PARQUE AERONAUTICO > DE 65 DB

RESTO PARQUE AERONAUTICO
ELEVACION MAXIMA 72,16 metros

SUPERFICIE DE TRANSICION
PTE. 14,3% A PARTIR DE LA FRANJA

AREA DE CAUTELA
AEROPORTUARIA

FRANJA DE PISTA
3620 X 300 m

Z=72,16m.

Z=68m

Z=64m.
Z=60m.

Z=55m.
Z=50m.

Z=45m.

> DE 75 DB

140+00

145+00

+1500

NACIONAL IV

MADRID - CADIZ

30

Y=4146,500

> DE 80 DB

40

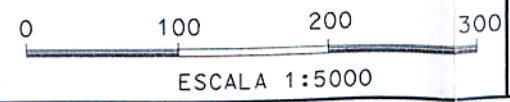
Z=45m

CLUB DE CAMPO
(R.A.C.A.)

Z=60m.

+1000

Z=72,16m.



AFECCION DE LA CONFIGURACION
DE MAXIMO DESARROLLO
SOBRE LA UBICACION PREVISTA
DEL PARQUE AERONAUTICO