

6. Máximo Desarrollo Posible



Contenidos

6. Máximo Desarrollo Posible.....	6.1
6.1. Introducción	6.3
6.2. Configuración general	6.4



6.1. Introducción

El Máximo 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 un aumento de la demanda inferior al previsto en el Plan Director aprobado mediante Orden Ministerial el 31 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.

Se unen la plataforma actual y la que se sitúa al lado del antiguo Edificio Terminal en el Desarrollo Previsible, a través de más puestos de estacionamiento. Uno de los nuevos puestos ubicados en la plataforma anexa al antiguo Edificio Terminal será para aeronaves tipo B.

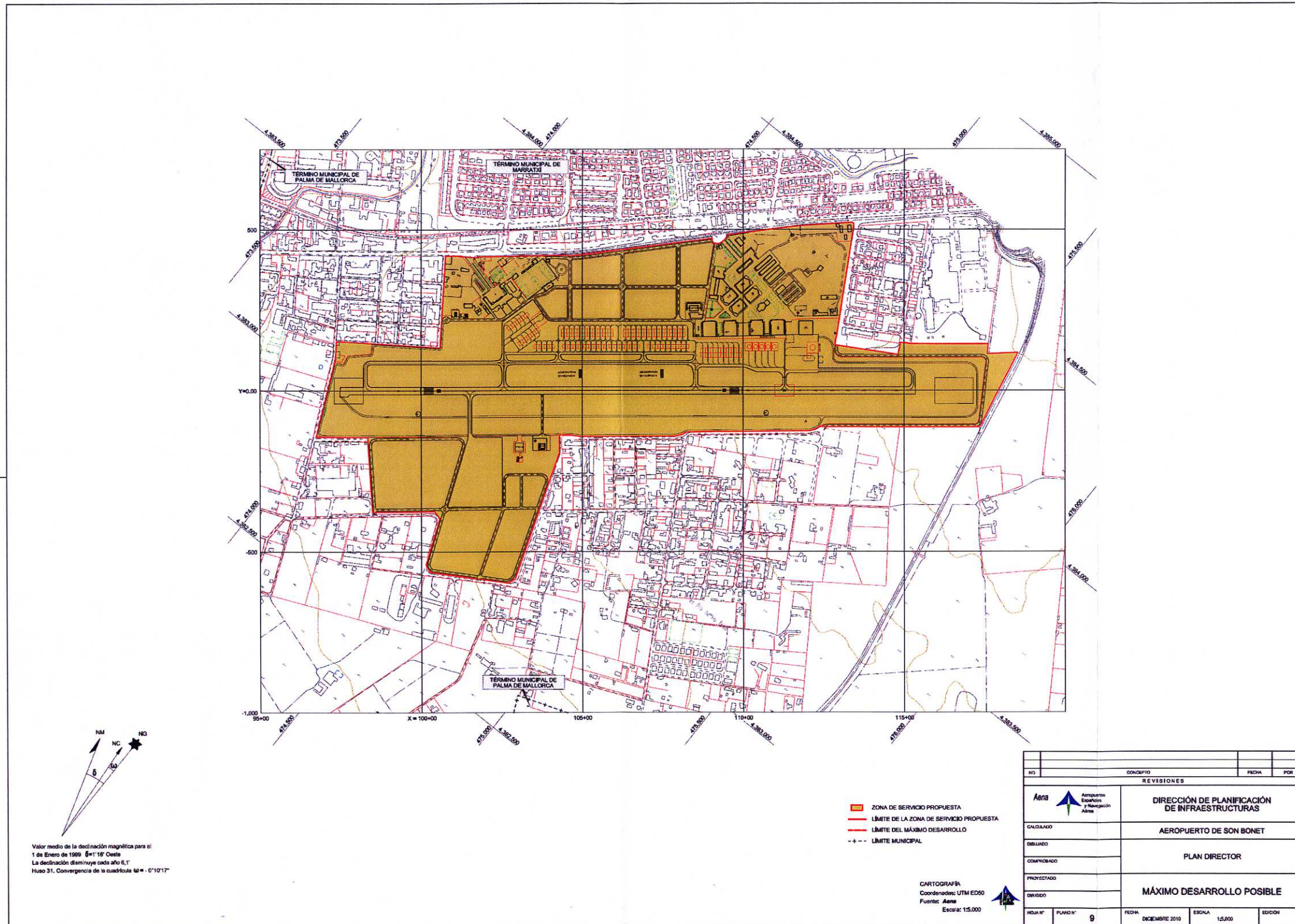
Se amplía la pista por la cabecera 23 y se construye una calle de rodaje paralela a la misma que entronca con la pista por su nuevo extremo. Se creará el área de seguridad de extremo de pista en cabecera 23 hasta la longitud recomendada por las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo.

Se urbanizan los terrenos al otro lado de la pista.

Considerando que el tráfico se reparte aproximadamente en 6 horas/día tipo y 50 AHP, se estiman 300 operaciones día, con lo que se supone que el tráfico se reparte en 150 días del cociente entre las aeronaves totales y las aeronaves totales día punta, se obtienen 45.000 operaciones anuales para el Aeropuerto de Son Bonet en su configuración de Máximo Desarrollo Posible.



Ilustración 6.1.- Plano 9. Máximo Desarrollo Posible



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

