

## 6. Máximo Desarrollo Posible



## Contenidos

<b>6. Máximo desarrollo posible .....</b>	<b>6.1</b>
6.1. Introducción .....	6.3
6.2. Configuración general .....	6.3

## 6.1. Introducción

Este capítulo no establece actuaciones vinculantes sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico con el fin de preservar la visión estratégica del aeropuerto a muy largo plazo, más allá de los 15 años fijados como horizonte de estudio tras el cálculo de la demanda prevista y su desarrollo previsible asociado hasta 2020, abordados en los capítulos 3 y 5 de este documento.

Por tanto, se pretenden establecer unas directrices generales acerca de una posible evolución de los subsistemas aeroportuarios más allá de 2020 y detectar los posibles problemas que dicho desarrollo puede conllevar.

En definitiva, los argumentos que se describen a continuación deben considerarse como una visión orientativa, a muy largo plazo, de la alternativa más adecuada a juicio del equipo planificador.

## 6.2. Configuración general

A la vista de las características de las instalaciones actuales, de su desarrollo previsible y del entorno inmediato, se pueden enumerar una serie de aspectos que pueden condicionar el máximo desarrollo del aeropuerto. También se describen una serie de propuestas a modo de posibles soluciones que, a su vez, se muestran gráficamente en el Plano 10.

En el Capítulo 5 se proponía la reconfiguración de dependencias en el interior del recinto del Terminal actual, así como una ampliación del mismo por su extremo sur. Con ello se cubrirían las necesidades hasta el 2020.

Tal como se ha indicado anteriormente, más allá de este horizonte o si el mercado evolucionase de otra forma diferente a la estimada en el Capítulo 3 y se precisara de una mayor superficie, se propondría ampliar el Edificio Terminal linealmente hacia el norte (en el Plano 10 se ha triplicado a modo de ejemplo). Ello supondría ocupar terrenos destinados, tanto en la actualidad como en el desarrollo previsible, a aparcamientos de vehículos y al Edificio Multiservicios.

A continuación se enumeran los motivos y actuaciones propuestas para dicho escenario en los dos subsistemas más generales del aeropuerto: lado tierra y lado aire.



## LADO TIERRA

### Problemática

La orografía del terreno puede ser un condicionante importante en el momento de decidir ubicar nuevas instalaciones o hacer las pertinentes ampliaciones, puesto que conlleva un importante movimiento de tierras con el consiguiente perjuicio económico.

Se detecta una importante concentración de edificaciones y servicios alrededor del límite actual, lo que puede limitar el crecimiento futuro especialmente por el lado tierra, en las proximidades de los estacionamientos de vehículos en el lado este.

El acceso al aeropuerto tiene lugar a través del único ramal que parte desde la N-II y la AP-7; su previsible saturación invita a buscar alternativas de acceso.

### Propuestas

Será preciso aliviar el acceso al aeropuerto mediante desdoblamientos y reorganización de viales. También se propone conectar la GIV-5343 por el norte en una zona en que su trazado es próximo a la autopista AP-7, con el fin de proporcionar un "acceso norte" para usuarios procedentes de esa dirección manteniendo el actual como "acceso sur". Con ello se tendrían dos puntos de entrada al aeropuerto a la vez que estarían convenientemente distanciadas, impidiendo la interferencia de flujos. Incluso se podría proponer que cada acceso se segregara en *salida* o *entrada* en exclusiva, al recinto aeroportuario.

Las grandes superficies que se demandan en el lado tierra para estacionamiento de vehículos precisan de soluciones de crecimiento vertical mediante aparcamientos en altura, para compensar la disminución de superficie disponible debido a la ampliación del Edificio Terminal hacia el norte. No obstante se propone adquirir terrenos por el lado noreste con el fin de aumentar la oferta de aparcamientos (bolsas *rent a car*, etc) y necesidades de posibles instalaciones de apoyo a la aeronave, almacenes, escuelas de pilotos u otras actividades complementarias. La carretera GIV-5343 constituiría el límite del sistema aeroportuario por dicha zona. En definitiva, por el lado noreste del lado tierra se añadirían unos 152.400 m<sup>2</sup> a la superficie de servicio propuesta en el desarrollo previsible por dicha zona.

Análogamente, por el sureste, se propone adquirir los terrenos existentes alrededor del puesto de estacionamiento aislado evitando así, que el límite aeroportuario pase por parte de su perímetro. De

esta forma se impediría que puedan construirse edificaciones en los alrededores, próximas a dicho puesto y ajenas a actividades aeroportuarias. Esta superficie es aproximadamente de 68.700 m<sup>2</sup>.

Estas dos superficies, junto con una tercera de 12.200 m<sup>2</sup> en las inmediaciones de los accesos, que se propondría adquirir con el fin de que la GIV-5343 constituyera el límite aeroportuario por esta parte, daría como resultado un total de 233.300 m<sup>2</sup> de superficie a añadir al lado tierra respecto de la correspondiente a la propuesta en el desarrollo previsible.

### LADO AIRE

#### Problemática

Ante la necesidad de prevenir aumentos no esperados de la demanda o contemplar un escenario a muy largo plazo que obligue a plantear un importante aumento de la capacidad del campo de vuelos, se barajan una serie de alternativas basadas en la construcción de una segunda pista paralela a la actual.

Se descarta la localización de la misma por el lado este pues la huella de ruido afectaría a los municipios de los alrededores de Girona y a su posible crecimiento hacia el sur. Además, existen importantes infraestructuras cuyo trazado habría que modificar (AP-7, Tren de Alta Velocidad, etc).

#### Propuestas

Se propone la construcción de una pista paralela a la actual y de la misma longitud, a 610 m<sup>1</sup> por el oeste, decajada 750 m en sentido longitudinal. Esta configuración de dos pistas paralelas permitiría al aeropuerto realizar en ellas operaciones segregadas.

Concretamente la pista nueva se destinaría a despegues y la actual a aterrizajes. Esta solución viene motivada por los perjuicios medioambientales que generaría la huella de ruido en los municipios de los alrededores si la pista paralela situada más al oeste se ubicara a mayor distancia de la actual aunque imposibilita llevar a cabo operaciones independientes en ambas pistas.

La superficie correspondiente a la ampliación del campo de vuelos es de 1.641.188 m<sup>2</sup> aproximadamente e incluye dos salidas rápidas, cuatro calles de rodadura una de ellas paralela completa y superficies de seguridad de extremo de pista (RESA).

<sup>1</sup> Según recomendaciones del Anexo 14, en el Capítulo 3, apartado 3.1.11.



Por último, con el aumento de plataforma que se propone por el norte se consiguen en total 34 puestos de estacionamiento de Aviación Comercial. Para adoptar esta configuración se reubican el SEI y la TWR. Así, la plataforma adoptaría una configuración más ortodoxa basada en un eje lineal a cuyos lados y perpendicularmente se localizarían dichos puestos. La superficie total estimada que se podría destinar a este tráfico sería de 275.000 m<sup>2</sup>. El SEI se sitúa entre pistas para asegurar que se cumple lo indicado por OACI en el Anexo 14 respecto a los tiempos máximos de respuesta.

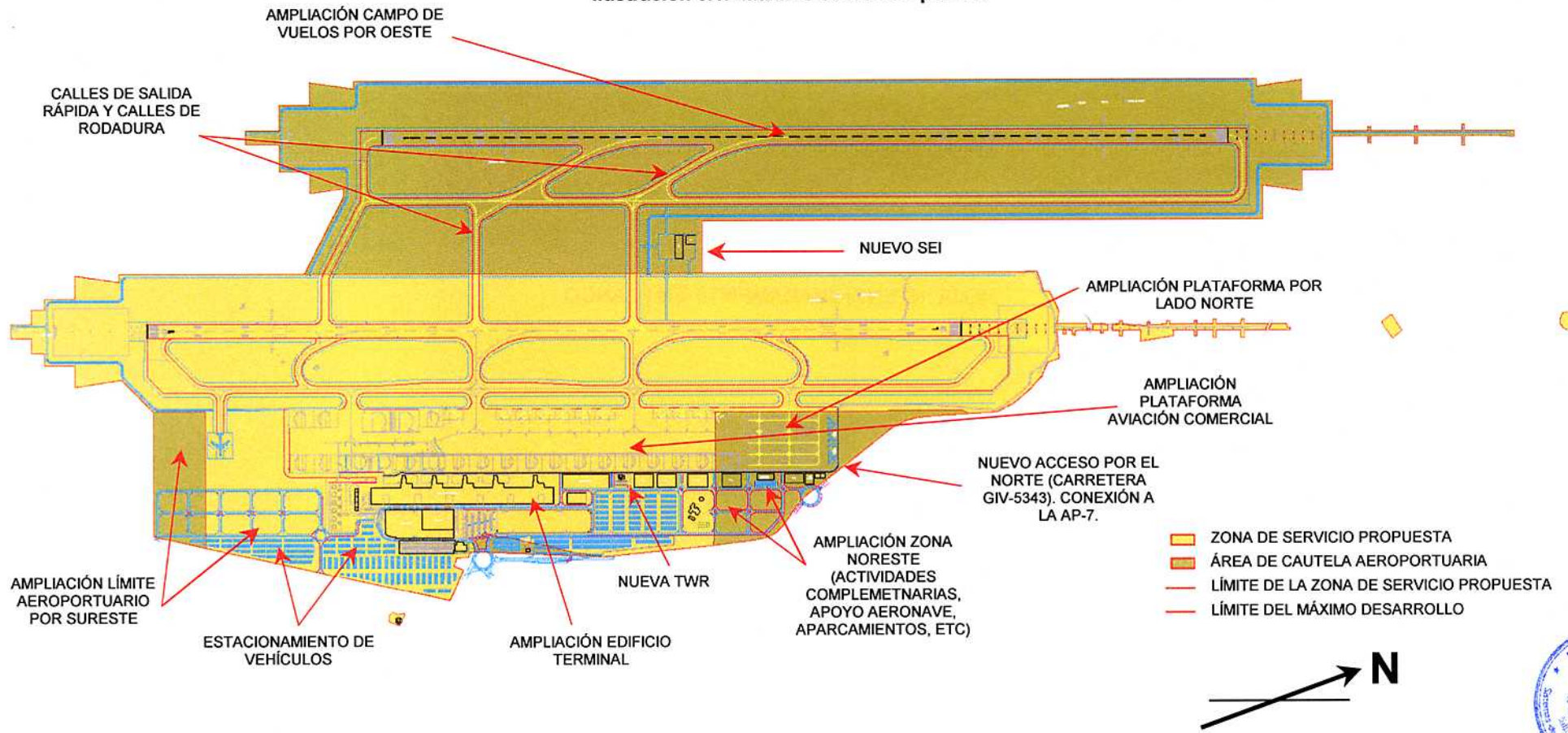
La ampliación de plataforma por el norte supone disponer de alrededor de 50 puestos de estacionamiento de aeronaves de Aviación General. La superficie total aproximada que se podría destinar a este tráfico sería superior a 75.000 m<sup>2</sup>.

En definitiva, se propone un nuevo límite aeroportuario respecto al desarrollo previsible que supondría un aumento de **1.874.488 m<sup>2</sup>**, lo que significa una superficie total del mismo de **4.010.940 m<sup>2</sup>**, permaneciendo en los términos municipales de Vilobi D'Onyar y Aiguaviva.

En la Ilustración 6.1 así como en el Plano 10, se señalan las "áreas de cautela aeroportuaria", entendiéndose por tales aquellas que la administración debiera preservar en cuanto a calificación de suelo para posibilitar el máximo desarrollo del aeropuerto más allá del escenario considerado en el desarrollo previsible.

Propuesta de Plan Director del Aeropuerto de Girona

Ilustración 6.1.- Máximo desarrollo posible



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

