



## **6. Máximo Desarrollo Posible**



## Contenidos

<b>6. Máximo Desarrollo Posible.....</b>	<b>6.1</b>
6.1. Introducción .....	6.3
6.2. Configuración general.....	6.4





### 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 plazo de 15 años fijado generalmente como límite del Desarrollo Previsible del mismo y que se ha concretado en las necesidades previstas en el entorno del último 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 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.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves estaría constituido por una pista de 2.557 m de longitud con una calle de rodadura paralela completa, a 176 m del eje de pista, que daría acceso a ambas cabeceras.

Aunque no se prevé la operación de un número significativo de aeronaves tipo D a largo plazo, la configuración propuesta para el desarrollo previsible contempla la creación de una calle de rodadura paralela de acceso a la cabecera 20 tipo D (a 176 m del eje de pista) y la posibilidad de estacionar en plataforma aeronaves de esta categoría ocupando dos posiciones tipo C.

En su Máximo Desarrollo podría ampliarse la plataforma hacia el norte y hacia el oeste para proveer de nuevos puestos de estacionamiento a la Aviación Comercial y a la Aviación General.

En lo que se refiere a la Zona de Pasajeros, el Edificio Terminal podría ampliarse hacia el norte, duplicando prácticamente su capacidad, debiendo en ese caso trasladar la Torre de Control, un aparcamiento y la Central Eléctrica.

Se construiría otro edificio de aparcamientos más al oeste del edificio propuesto para el Desarrollo Previsible y se urbanizaría toda la zona hasta el límite oeste del aeropuerto.

En el lado este de la pista se urbanizaría una zona donde podrían desarrollarse Actividades Complementarias a la actividad aeroportuaria. En esa misma zona podrían situarse instalaciones correspondientes a la Zona de Servicios del aeropuerto.

La Zona de Aviación General se cambiaría de situación, ubicándola más al norte. Contaría con un Edificio Terminal, aparcamiento y accesos específicos.



Esta nueva configuración dentro del límite del Sistema General Aeroportuario previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en la Ilustración 6.1, así como en el plano 10 "Máximo Desarrollo", donde se señalan las áreas de cautela aeroportuaria, entendiendo por tales aquellas que la administración debiera preservar en cuanto a calificación de suelo para posibilitar el posible desarrollo último del aeropuerto.

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                      320 operaciones/ día
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales    90.000 operaciones/ año

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

- Movimientos de pasajeros en hora punta                  2.400 pax/ hora
- Movimientos de pasajeros en día tipo                      20.000 pax/ día
- Movimientos de pasajeros-año                                  5.500.000 pax/ año

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



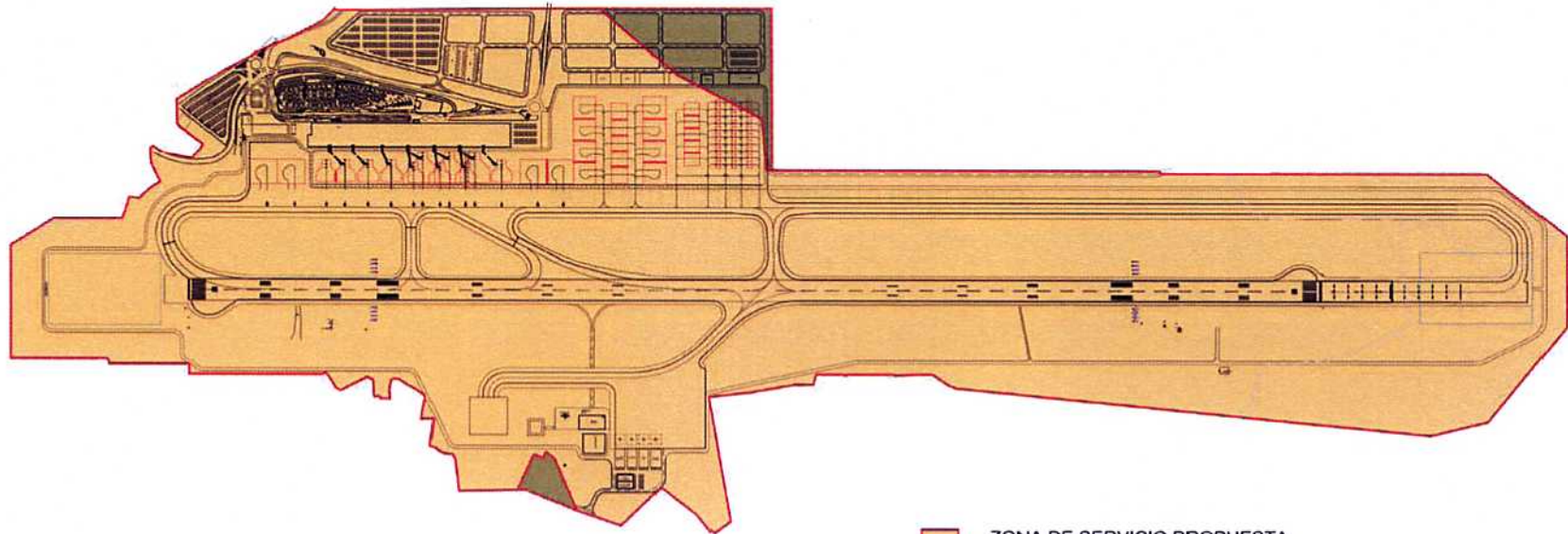






HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





Ilustración 6.1.- Máximo Desarrollo Posible



-  ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
-  ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA
-  LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
-  LÍMITE DEL MÁXIMO DESARROLLO





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO