

6

Máximo Desarrollo Posible

1	Introducción	6.3
2	Configuración general	6.3

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

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 Plan Director.

2 Configuración general

El Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Bilbao se ha establecido siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos, y las actuaciones propuestas en el mismo están motivadas tanto por el aumento de tráfico previsto en la prognosis de demanda como por la necesidad de adecuación de las diferentes instalaciones a la normativa vigente. Esto ha dado como resultado una ampliación de algunos sistemas del aeropuerto que, por sus características y su capacidad, da respuesta a la demanda futura hasta el último horizonte considerado.

Teniendo en cuenta horizontes de estudio posteriores al del Desarrollo Previsible contenido en este Plan Director, se puede proponer una configuración de Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto, de la que se indican a continuación las principales actuaciones posteriores al horizonte del Desarrollo Previsible.

En el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, se ampliaría la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales hacia el noroeste, modificándose el camino perimetral y los viales de servicio donde sea necesario para dar servicio a las nuevas zonas ampliadas.

Respecto a la Zona de Pasajeros, se ampliaría el Edificio Terminal construyendo un nuevo dique. En caso de ser necesario más espacio podría ser construido un nuevo Edificio terminal cercano a la nueva plataforma en el oeste.

En lo referente a aparcamientos se construirían nuevas plazas en las inmediaciones de los aparcamientos actuales. Asimismo, los accesos y viales interiores se modificarían para dar servicio a todas las nuevas zonas ampliadas anteriormente descritas.

Esta nueva configuración dentro del límite del aeropuerto previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en el plano 9 "Máximo Desarrollo. En el caso del Aeropuerto de Bilbao el límite propuesto para el máximo desarrollo posible es el mismo que para el Desarrollo Previsible.

Con los cánones de planificación hoy en vigor, y suponiendo una evolución de la estructura de la demanda acorde con la prevista hasta el Desarrollo Previsible, una instalación aeroportuaria como la representada en el Plano 9 sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores de tráfico:

- Movimientos de aeronaves en hora punta: 34 operaciones/hora
- Movimientos de aeronaves anuales: 90.000 operaciones/año
- Movimientos de pasajeros en hora punta: 4.000 pax/hora
- Movimientos de pasajeros anuales: 13.000.000 pax/año

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO