

6

Máximo Desarrollo Posible

1	Introducción	6.1
2	Configuración general	6.1

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

1 Introducción

Esta propuesta de Máximo Desarrollo Posible 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 último horizonte fijado generalmente como límite del Desarrollo Previsible del mismo y que se ha concretado en las necesidades previstas en el entorno de dicho horizonte de estudio.

2 Configuración general

El Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo 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 instalaciones a la normativa vigente. Esto ha dado como resultado un 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 Movimiento de Aeronaves, se ampliará la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales hacia el este en unos 11.000 m². Se establecerá la plataforma para actividades de handling al este de la ampliación de la plataforma comercial. Además, se construirá una calle de salida perpendicular a la pista que una la cabecera 29 con el extremo este de la plataforma.

En el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, se ampliará hacia el este el Edificio Terminal de Pasajeros en unos 1.700 m², ocupando el espacio en el que se encuentra la sala de autoridades. Por ello se trasladará este pabellón al oeste del Edificio Terminal.

Esta nueva configuración dentro del límite del aeropuerto previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en el plano 9 "Máximo Desarrollo". Como se puede observar en este plano el límite propuesto para el máximo desarrollo posible es coincidente con el propuesto 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 24 operaciones/hora
- Movimientos de aeronaves anuales 11.500 operaciones/año
- Movimientos de pasajeros en hora punta 800 pax/hora
- Movimientos de pasajeros anuales 300.000 pax/año

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO