

6

Máximo Desarrollo Posible

| | | |
|---|-------------------------------|-----|
| 1 | Introducción | 6.1 |
| 2 | Configuración general | 6.2 |
| 3 | Área de cautela aeroportuaria | 6.4 |

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 mismo y que se ha concretado en las necesidades previstas en el entorno de los volúmenes de tráfico que definen este horizonte.

2 Configuración general

El Máximo Desarrollo Posible del Aeropuerto de Almería se ha desarrollado siguiendo criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos, además de tener en cuenta el desarrollo planteado en el Plan Director de 2001. Esto ha dado como resultado una ampliación de ciertas instalaciones ya existentes en el aeropuerto y la ejecución de otras no presentes que, por sus características y su capacidad, darán respuesta a la demanda futura más allá de los horizontes considerados.

Teniendo en cuenta horizontes de estudio posteriores a este Plan Director, se propone una configuración de Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto cuyas principales características se describen a continuación.

Se ejecutan dos calles de salida rápida, una sirviendo a cada cabecera, a una distancia de los umbrales de alrededor de 1.800 m. De este modo se reduce el tiempo medio de ocupación de pista, permitiendo elevar la capacidad del campo de vuelo hasta el entorno de las 40 operaciones a la hora. Se crea un nuevo acceso a cada cabecera, ubicando apartaderos de espera que permitan satisfacer las puntas en salidas sin saturar el campo de vuelo.

Para ampliar la plataforma comercial se redefine la plataforma de aviación general propuesta en el Desarrollo Previsible como plataforma comercial, y se amplía esta hacia el este hasta la distancia de seguridad de la plataforma de prácticas conrainscendios. Se crea toda una segunda línea de puestos en remoto.

La plataforma de aviación general se traslada al este de la plataforma de prácticas conrainscendios, en los terrenos adquiridos junto a El Alquíán. Se concentra en esta zona toda la actividad de la aviación general.

Se amplía el edificio terminal de pasajeros – convirtiéndolo en un edificio de dos alturas – hacia el este, englobando el Bloque Técnico, y hacia el oeste hasta la plataforma, donde se ejecuta un dique de embarque en dirección Norte-Sur.

Se amplían los aparcamientos ocupando parcelas a ambos lados del aparcamiento público actual, aumentando el número de plazas para todos los tipos de vehículos. Se ejecuta un aparcamiento de larga estancia en la parcela situada al este del centro de emisores.

El edificio SSEI recupera su ubicación al Este del edificio terminal de pasajeros, y junto a él se sitúa el edificio de los servicios de asistencia en tierra y servicios de rampa. Se crea una zona urbanizada en los terrenos junto a El Alquíán para albergar otras instalaciones como oficinas, almacenes, servicio médico, etc. La halconera se traslada al este, junto a la parcela del colegio de El Alquíán. La torre de control se traslada a los terrenos calificados en el Desarrollo Previsible como Zona de Servicios al oeste de la anterior torre para permitir el crecimiento del edificio terminal de pasajeros.

Se crean dos zonas de apoyo a la aeronave con hangares y talleres: una situada al norte de la actual plataforma de aviación general, y otra al oeste de la zona de carga.

Se amplía el edificio terminal de carga, así como la parcela en la que se ubica.

Aprovechando el traslado de la plataforma, se desplazan también el edificio terminal y las instalaciones de SASEMAR y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y se ejecutan nuevos hangares para mantenimiento y estacionamiento.

Junto a la rotonda este de acceso al aeropuerto se crea una nueva zona urbanizada para el desarrollo de negocios no aeroportuarios.

Se amplía la parcela de combustibles para dar cabida a un segundo concesionario y aumentar la capacidad de almacenamiento.

Una configuración del recinto aeroportuario como la aquí descrita se muestra en el plano 9 “Máximo Desarrollo Posible”, elegida como la más idónea partiendo de la base del desarrollo previsible adoptado en este documento.

Con los criterios de planificación hoy utilizados y suponiendo que la demanda mantenga la estructura actual, una instalación aeroportuaria como la anteriormente descrita sería capaz de atender los siguientes valores para el tráfico de aeronaves y pasajeros comerciales:

- Movimientos de aeronaves en hora punta: 40 ops/h
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales: 120.000 ops
- Movimientos de pasajeros en hora de diseño: 4.700 pax/h
- Movimientos de pasajeros anuales: 8.400.000 pax

Estos valores suponen un techo para el tráfico aéreo de la instalación aeroportuaria.

3 Área de cautela aeroportuaria

El aeropuerto condiciona en mayor o menor medida la ordenación del territorio circundante. Ante la posibilidad de que nuevas infraestructuras aeronáuticas pudieran llevarse a cabo, debe negociarse con las autoridades competentes la protección de superficie de modo que el aeropuerto no vea coartado su desarrollo máximo futuro. Para ello, sería conveniente que los planes de ordenación territorial dispusiesen usos del suelo compatibles con la posible futura ampliación, evitando que se establezcan en el entorno actividades y asentamientos que interfieran con las actividades aeroportuarias.

Por otra parte, el impacto del ruido limita el uso del suelo, imponiendo unas zonas en las que determinado tipo de edificaciones y/o usos puedan ser incompatibles con la actividad aeroportuaria. Análogamente, para que las aeronaves puedan operar con seguridad, es necesario establecer unas servidumbres físicas que impliquen restricciones a la creación de obstáculos. Del mismo modo, las instalaciones radioeléctricas llevan asociadas otro tipo de servidumbres que impiden que se distorsionen las emisiones y señales para las que fueron implantadas.

Ante el desarrollo de la Zona de Servicios y la nueva Zona de Aviación General se hace necesario proteger los terrenos sobre los que éstas se asentarían. Deberán preverse de igual forma las superficies necesarias para la instalación del sistema de luces de aproximación de precisión por la cabecera 07.

La superficie total de terreno que sería recomendable proteger es de aproximadamente unas 21 ha.