

# 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 Horizonte 3 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 Burgos (Villafría), en adelante Aeropuerto de Burgos, 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 norte, en una superficie aproximada de 8.600 m<sup>2</sup>. La ampliación de la plataforma implica trasladar el SSEI a un nuevo emplazamiento. El emplazamiento elegido se encuentra al sur de las actuales instalaciones AFIS, y permite una buena visibilidad de ambas cabeceras y de la plataforma, cumpliendo además las recomendaciones en lo que a tiempos de respuesta se refiere.

En el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, se ampliará el Edificio Terminal en unos 3.000 m<sup>2</sup>, ocupando el espacio existente a ambos extremos del mismo. Asimismo, se ampliará hacia el sur el aparcamiento público, en 1.400 m<sup>2</sup> aproximadamente.

Los viales interiores, camino perimetral, etc. se modificarán para dar servicio a todas las zonas nuevas y/o ampliadas indicadas anteriormente.

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 Burgos 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 20 operaciones/hora
- Movimientos de aeronaves anuales 7.000 operaciones/año
- Movimientos de pasajeros en hora punta 880 pax/hora
- Movimientos de pasajeros anuales 300.000 pax/año

El Máximo Desarrollo del Aeropuerto de Burgos queda limitado por el número de operaciones hora que podría absorber su pista.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO