

6

Máximo desarrollo

1	Introducción	6.1
2	Configuración general	6.1

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

1 Introducción

Este 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 límite del Desarrollo Previsible que se ha concretado en las necesidades previstas para el último horizonte de estudio.

2 Configuración general

En el Desarrollo Previsible de este aeropuerto se han considerado criterios operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos. 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.

En el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, ante un posible cambio en los condicionantes actuales del aeropuerto y su entorno, se plantea una ampliación de pista de 400 m por la cabecera 03. A continuación de la ampliación, se dotaría de franja de 60 m y RESA de 150 m x 240 m. En la cabecera 21, se desplaza el umbral 180 m hacia el interior de la pista incluyendo tras los 60 m de franja, RESA de 150 m x 240 m. De esta forma, la distancia entre umbrales sería de 2.620 m.

Las actuaciones en la cabecera 03 (ampliación de pista, dotación de RESA y adecuación de la franja de pista por exigencias normativas) exigirían el retranqueo de la línea de costa para ganar espacio al mar, afectando a unos 800 m de costa.

Se prolongaría la calle de rodaje paralela a la pista, y se construiría una calle de salida rápida para las operaciones de aterrizaje por la cabecera 21, a 1.725 m de dicho umbral. Asimismo, se desplazará la calle de rodadura de acceso a la plataforma militar.

En cuanto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves, en el Máximo Desarrollo se plantea su ampliación hacia el suroeste desde el extremo sur de la plataforma prevista en el Desarrollo Previsible. Esta ampliación implica la ocupación de terrenos sobre los que actualmente se encuentran diferentes instalaciones militares.

Con respecto al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, en la zona de pasajeros se amplía el Edificio Terminal T1 hacia el lado suroeste del mismo, paralelamente a la plataforma de aviación comercial. Se deberá estudiar si la ampliación del Edificio Terminal afecta a la visibilidad desde la Torre de Control. Asimismo, se deberá evaluar las posibles afectaciones de la ampliación del terminal en los centros de comunicaciones, debiendo garantizarse en todo momento, la continuidad de las radioayudas existentes.

En lo referente a aparcamiento de vehículos, de manera coordinada con la ampliación del Área Terminal se propone ampliar la superficie disponible de los aparcamientos, ampliando el aparcamiento P1 en altura si fuese conveniente.

Asimismo se desarrollan diferentes áreas para actividades complementarias y/o de servicio en segunda y tercera línea aeroportuaria. Los accesos y viales interiores se ejecutarán y/o modificarán para dar servicio a todos estos nuevos desarrollos.

Esta nueva configuración dentro del límite del aeropuerto previsto para el máximo desarrollo posible se muestra en el plano 9 “Máximo Desarrollo Posible”, 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, una instalación aeroportuaria como la representada en el Plano 9, sería capaz de atender, aproximadamente, los siguientes valores para el tráfico de aeronaves:

- Movimientos de aeronaves en hora punta: 36 operaciones/hora.
- Movimientos de aeronaves anuales: por encima de las 121.000 operaciones/año.

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

- Movimientos de pasajeros en hora punta: 5.400 pax/hora.
- Movimientos de pasajeros-año: 14.000.000 pax/año.