

1.1. ANTECEDENTES
PRINCIPIOS GENERALES

18

ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto no es sólo las pistas y los edificios terminales, sino que se trata de un intercambiador modal de gran complejidad; esencialmente tridimensional, al ser la configuración del espacio aéreo uno de sus elementos constitutivos.

Siguiendo el esquema conceptual establecido, el Sistema General Aeroportuario queda dividido, independientemente de la Reserva Aeroportuaria prevista para posibilitar expansiones futuras, en dos Subsistemas: el de Movimiento de Aeronaves y el de Actividades Aeroportuarias. En el cuadro adjunto se describe la estructura funcional de los aeropuertos.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el conjunto Campo de Vuelos, la Plataforma de estacionamiento de aeronaves y las Instalaciones Auxiliares. Los distintos elementos o áreas funcionales de este subsistema se han detallado en el cuadro mencionado anteriormente.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las Zonas Funcionales de acuerdo al grado de desarrollo adecuado al rango del aeropuerto. Estas zonas son las siguientes: Pasajeros, Carga, Apoyo a la Aeronave, Servicios, Aviación General, Abastecimiento Energético y Actividades Complementarias, pudiendo contemplar en el futuro un mayor grado de desarrollo para las mismas, ya que algunas podrían realizarse dentro del área prevista para otras o en la Reserva Aeroportuaria.

Esta terminología procede de la técnica aeroportuaria, por lo que conviene hacer algunas puntualizaciones para evitar

posibles confusiones, por coincidir algunos términos con conceptos urbanísticos de distinto contenido.

Así, La Zona de Pasajeros contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque en la aeronave.

La Zona de Apoyo a la Aeronave trata de las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves (hangares, talleres, etc.), por otra parte inseparables de la imagen habitual del aeropuerto.

La Zona de Servicios contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, como el Bloque Técnico, la Torre de Control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas.

En cuanto a la Zona de Carga, conviene matizar que su carácter de terminal de mercancías no es estrictamente homologable con el concepto habitual en el transporte ferroviario o por carretera, ya que una gran parte de este transporte se realiza en bodegas de aviones de pasajeros, lo que requiere unos potentes elementos de intercambio entre Zonas. Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías.

La Zona de Actividades Complementarias contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreos que generen.

Zona de Aviación General: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva.

Zona de Abastecimiento Energético: Contiene las acometidas, instalaciones, elementos terminales de las redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto.

Cada una de estas Zonas se divide a su vez en tres líneas. Como criterio general, la Primera Línea contiene las actividades y/o instalaciones que están en contacto con el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, y establecen por consiguiente la relación funcional directa con dicho Subsistema. Utilizando la antigua terminología, en esta línea es donde se establece el contacto entre el "lado aire" y el "lado tierra".

La Segunda Línea, cuyo contenido es muy diverso según las distintas Zonas, agrupa las instalaciones o actividades donde tiene lugar todo el conjunto de funciones que corresponden al papel de intercambio modal y que no requieren contacto directo con el "lado aire".

En la Tercera Línea se agrupan todas las actividades aeroportuarias, esto es, integradas dentro del sistema global del transporte aéreo, y cuya implantación en el aeropuerto es necesaria para garantizar su efectividad, que son apoyo y complemento para el funcionamiento del aeropuerto como gran intercambiador modal de transporte.

En relación con las Zonas, hay que aclarar que se trata de una división más conceptual o funcional, que no simplemente física o geográfica. Así, por ejemplo, la Zona de Apoyo a la Aeronave y la Zona de Servicios, cuyas actividades están directamente relacionadas con la atención y funcionamiento de las aeronaves, pueden tener sus instalaciones distribuidas en toda la extensión del

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
PRINCIPIOS GENERALES

19

aeropuerto, mientras que la Zona de Aviación General, la de Carga, o incluso la de Pasajeros tienden a concentrarse en áreas especializadas, con un concepto de zonificación más semejante al utilizado en la técnica del Urbanismo.

En cuanto a la división en Líneas, su formalización o materialización es muy diversa según la Zona de que se trate, y según la técnica de diseño aeroportuario actual.

En el caso de la Zona de Pasajeros, existe una creciente tendencia mundial a concentrar las actividades correspondientes a las tres Líneas en un gran edificio o complejo terminal, buscando con ello la mayor comodidad del viajero y la eficacia en los movimientos de intercambio.

En contraste con lo anterior, en la Zona de Carga suele ponerse de manifiesto claramente la división en Líneas, que se refleja en la propia ordenación o configuración física de la Zona: Primera Línea de terminales y agentes, Segunda Línea de aduanas, transitarios e intercambio con el transporte terrestre, y Tercera Línea administrativa y logística.

En cuanto a la Zona de Abastecimiento Energético, conviene aclarar, que, aunque el Plan Director delimita unos espacios determinados, las redes de conducción recorren todos los ámbitos del aeropuerto, y los depósitos de combustible pueden necesitar un cambio de ubicación, o la instalación de nuevas unidades fuera de las áreas señaladas, así como la instalación de gasolineras para servicio de pasajeros y empleados.

Respecto a la Zona de Actividades Complementarias, a las que el Plan Director, igualmente delimita unos espacios determinados, al tratarse de actividades que sirven para completar y optimizar las actividades principales, su localización podrá realizarse en cualquier Zona en la que resulte necesaria.

Idéntico tratamiento tendrán las actividades comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes.

Por otra parte, la Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las Zonas anteriormente mencionadas.

En el caso del Aeropuerto de Santander, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las siete Zonas Funcionales de acuerdo al desarrollo previsto en su Plan Director, con el grado de desarrollo adecuado al rango de dicho aeropuerto.

En el ámbito del Plan Especial del Sistema general Aeroportuario, al tratarse de un dominio público, existe un único uso, "uso público aeroportuario", estando las actividades reguladas por el Real Decreto 2591/1998.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



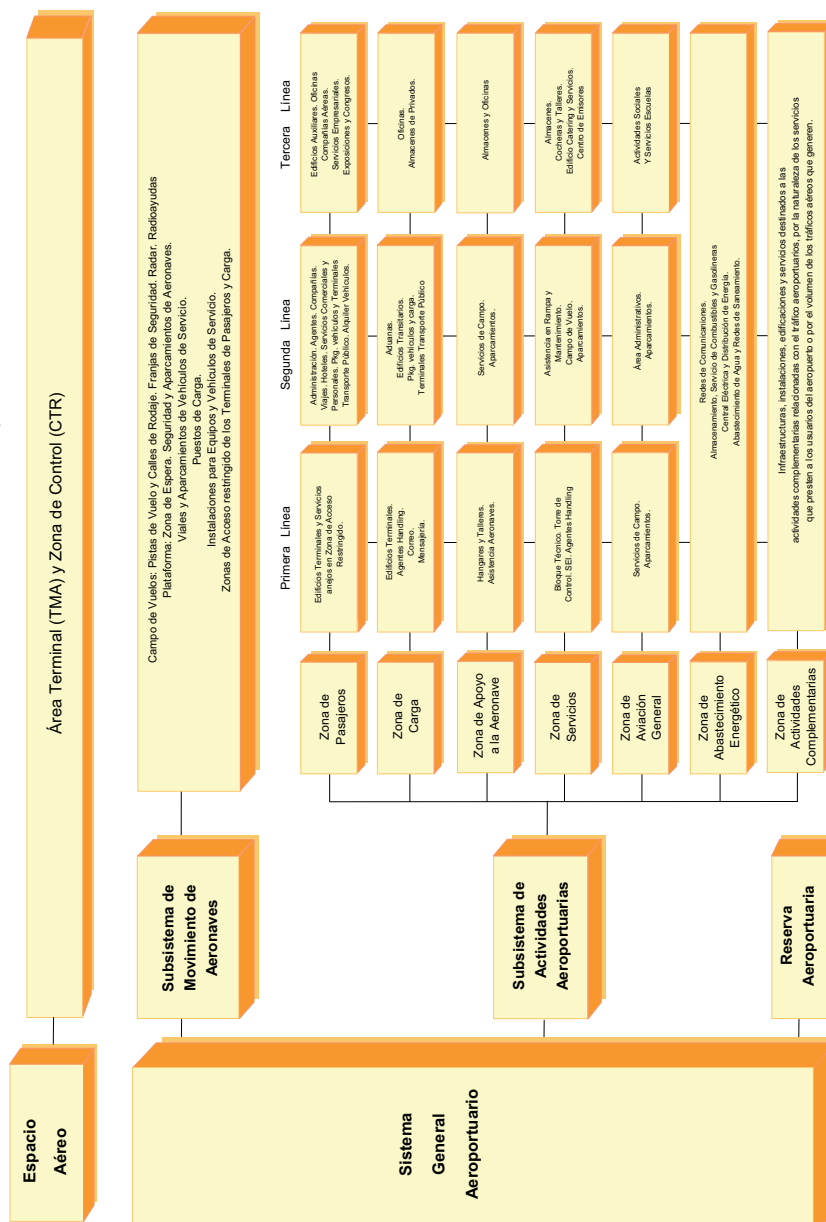
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
PRINCIPIOS GENERALES

20

Estructura Funcional de los Aeropuertos



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

21

EL AEROPUERTO DE SANTANDER

Antecedentes

En 1910 se celebra en Santander el primer festival aéreo. El terreno empleado como campo de aviación se sitúa en la zona de La Albericia, unos centenares de metros al Oeste del Límite de la población. En 1912 se realizan algunas mejoras en los mismos; se instalan dos hangares y se apisona el campo de vuelos para la celebración de una Semana Aeronáutica. Durante los años siguientes se producirán otros sucesos aeronáuticos en dichos terrenos, creándose en 1913 el Aeroclub Santanderino.

En 1915 se instala en Santander una fábrica de aeroplanos de la Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas, CECA, que construye una docena de aparatos para la aviación militar.

Durante algunos meses de 1921, Santander queda unida por vía aérea con Bilbao y Bayona con los hidroaviones de la Compañía Franco Bilbaína de Transportes Aeronáuticos, que crea la Red de Hidroaviones del Cantábrico. Para permitir estas operaciones, se habilita la bahía de Santander para la hidroaviación con carácter aduanero.

En 1930 se abre al tráfico aéreo la bahía de Santander. Ese año el aeródromo de La Albericia recibe la visita del autogiro La Cierva.

En los años 1936 y 37, La Albericia tendrá una gran actividad aérea, tanto militar como civil. Al Este de la bahía de Santander se habilita en esas fechas un nuevo aeródromo, llamado Pontejos o Rubayo.

Finalizada la guerra civil, La Albericia comparte el escaso tráfico civil con la base militar allí instalada. En 1948 se abre oficialmente al tráfico aéreo civil nacional e

internacional de turismo y escalas técnicas comerciales. El campo de vuelos está configurado con una superficie de 1.500 x 200 m de terreno natural y una pista 09-27 con riego asfáltico de 1.500 x 40 m. Como única ayuda para la aproximación cuenta con un gonió y comunicaciones en onda corta.

En Julio de 1950 la compañía Iberia inaugura la línea aérea con Madrid.

Debido a las limitaciones como aeropuerto de La Albericia, desde 1945 se piensa en construir un nuevo aeropuerto. Los diferentes estudios seleccionan como posible ubicación, unos terrenos en el paraje de Parayas, en Mallao, 4 Km al Sur de la ciudad, al fondo de la bahía junto a las marismas de Raos.

En Febrero de 1951 el Ayuntamiento de Santander cede los terrenos al Ministerio del Aire e inmediatamente se inician las obras que incluyen un muro de contención para cerrar la marisma y proceder a su desecación.

En Febrero de 1952 se publican las servidumbres aeronáuticas.

En Noviembre de 1952 se cierra al tráfico el aeropuerto de La Albericia para proceder a la reparación y mejora de la pista de vuelo. En Abril de 1953 vuelve a abrirse al tráfico cerrándose definitivamente el 25 de Septiembre, coincidiendo con la apertura del nuevo aeropuerto situado en Parayas. Cuenta el Aeropuerto de Parayas con una pista afirmada de 1.150 m de longitud por 70 m de anchura, un reducido edificio terminal para servicio de pasajeros, oficinas del aeropuerto, aduana y torre de control. En edificios anejos se alojan el servicio contraincendios, combustibles, ambulancias y cocheras.

En Diciembre de 1959 la marea rompe el muro de contención y las aguas inundan las pistas y dependencias

del aeropuerto. El aeropuerto sufre con ello daños gravísimos. Durante varios años se realizan las obras necesarias para que un nuevo dique forme un muro de contención capaz de aguantar las embestidas del mar.

En 1965 el Aeropuerto de Parayas pasa a denominarse Aeropuerto de Santander y en 1967 se instala en él un destacamento del S.A.R.

En 1973 se contrata la obra del campo de vuelos. La pista 12-30, una vez terminada, tiene una longitud de 2.400 metros. Además se rellena de arena una franja comprendida entre la banda de aterrizaje y la zona urbanizada del aeropuerto. También se construye un nuevo edificio terminal, un centro de emisores, edificio contraincendios, central eléctrica, torre de control, urbanización y accesos.

En Octubre de 1975 se publican las servidumbres aeronáuticas de las nuevas instalaciones.

En 1976 se acometen obras complementarias como son el balizamiento de la pista 12-30 e iluminación de la plataforma de estacionamiento y accesos, un hangar para helicópteros, la estación depuradora de aguas y la instalación de un radiolazo de OM.

El ocho de Agosto de 1977 se reinaugura el aeropuerto.

En los años siguientes se completan las ayudas a la navegación para la aproximación y el aterrizaje con la instalación de un VOR y un ILS.

AEROPUERTO ACTUAL

El Aeropuerto de Santander se sitúa a unos 5 Km al sur de la ciudad de Santander, en terrenos pertenecientes íntegramente al término municipal de Camargo.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

22

La configuración actual del Aeropuerto se representa en el plano nº 3: II-Información, 1. Situación Actual.

El Sistema General Aeroportuario actual consta de:

Subsistema de Movimiento de Aeronaves

Contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje y despegue, y circulaciones en rodadura y estacionamiento. Está constituido pues, por el campo de vuelos, las plataformas de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.

El Campo de Vuelos está constituido por todas las infraestructuras aeroportuarias por donde circulan las aeronaves antes de despegar o después de aterrizar: pista, calles de rodadura, así como los espacios libres asociados a todas estas infraestructuras, que tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación de las aeronaves.

- Campo de vuelos

El Aeropuerto de Santander dispone de una única pista, de orientación 11-29, de 2.320 m de longitud y 45 m de anchura.

La pista 11-29 dispone, en ambas cabeceras, de zonas libres de obstáculos, (COWY) cuyas dimensiones son 60 x 150 m. También dispone de una zona de seguridad de extremo de pista (RESA) de 90 x 90 m en ambas cabeceras. La franja de la pista tiene unas dimensiones de 2.440 x 300 m.

La pista 11-29 dispone de un sistema de luces de identificación de umbral. Los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación son dos PAPI, con un ángulo de 3º tanto para la pista 11 como para la pista 29.

La pista 11-29 dispone de luces de borde, luces de eje, luces de umbral y luces de extremo de pista.



Pista de Vuelo

- Calles de salida y rodaje

El campo de vuelos dispone de cuatro calles de salida a la pista.

También dispone de una semicalle de rodaje hacia la cabecera 29 y hacia la cabecera 11.

El acceso de las aeronaves a las posiciones de estacionamiento se realiza directamente desde la pista, por las calles de salida y rodaje descritas anteriormente.

- Plataformas de estacionamiento de aeronaves

El Aeropuerto de Santander dispone de una plataforma de estacionamiento para Aviación Comercial que ocupa una superficie aproximada de 202 x 225 m². Puede albergar un máximo de 12 aeronaves, si bien dispone de 13 posiciones o puestos de estacionamiento, algunos de ellos son incompatibles entre sí. Dos de los puestos son de acceso directo al Edificio Terminal asistidos por pasarela.

No existe ningún puesto de estacionamiento aislado. Todos los puestos son autónomos.

Para el estacionamiento de aeronaves de aviación general, se dispone de una plataforma, de 13.500 m², con una capacidad de 9 puestos de estacionamiento para avionetas y 2 puestos para helicópteros.



Plataforma de Estacionamiento

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado enero-junio 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

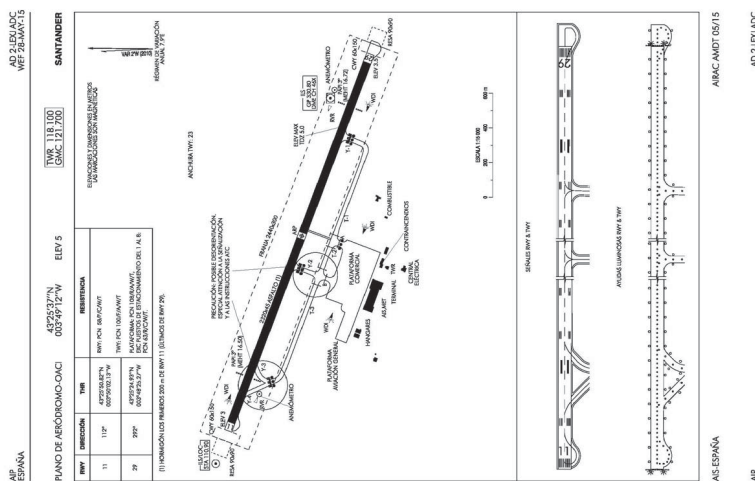
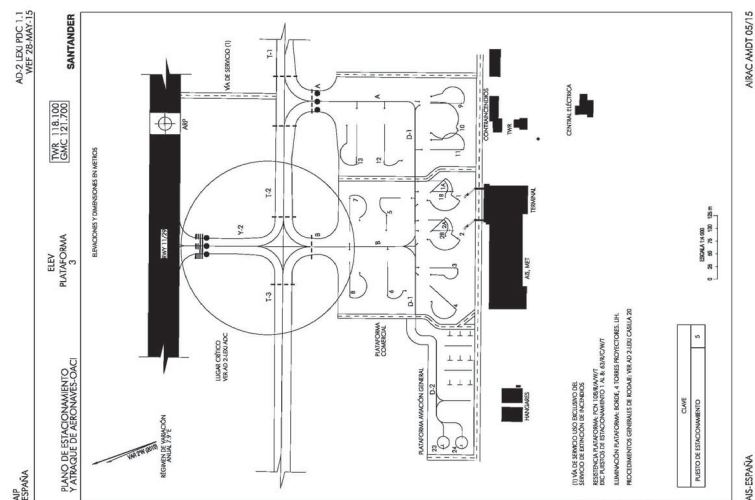
VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

23

"PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES" de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), elaborada de acuerdo con la Normativa de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

"PLANO DE AERÓDROMO" de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), elaborada de acuerdo con la Normativa de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011 Modificado enero-junio 2015



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

24

Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Contiene el conjunto de todas las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan y garantizan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema urbano del entorno.

El aeropuerto dispone de un amplio conjunto de instalaciones y edificaciones, de las cuales se describen a continuación las más relevantes:

- Zona de Pasajeros

El Aeropuerto de Santander dispone de un único Edificio Terminal de Pasajeros. En este Edificio se atiende tanto el tráfico nacional como el internacional, además del tráfico de Aviación General.



Edificio Terminal de Pasajeros

El Edificio Terminal de Pasajeros cuenta con dos pasarelas telescópicas para facilitar el embarque y el desembarque de pasajeros.

El Edificio Terminal de Pasajeros, de planta rectangular, posee una superficie útil total de 13.283 m² repartidos en dos plantas más sótano: la planta baja con una superficie de 8.942 m², la planta primera con una superficie de 3.969 m² y un sótano con una superficie de 372 m².

En la planta baja, situada en el nivel de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, se sirve tanto a las salidas como a las llegadas. Dispone de dos puertas automáticas a través de las cuales se accede directamente al vestíbulo de salidas, así como de otra puerta automática a través de la cual se accede directamente al vestíbulo de llegadas



Mostradores de Facturación

El vestíbulo de salidas tiene una superficie útil total de 1.950 m² aproximadamente. La zona de facturación dispone de 8 mostradores. Los mostradores forman una línea frontal y en ellos se realiza una facturación de tipo lineal. El tratamiento de equipajes se realiza mediante dos cintas transportadoras, la primera de ellas va conectada a cuatro de los mostradores y la segunda a los cuatro mostradores restantes. Ambas conducen al patio de carrillos, anexo al Edificio Terminal.

Los mostradores de venta de billetes, una sala de espera de salidas, con cafetería y una tienda, así como cajeros automáticos y un punto de venta de billetes de autobús en destino, completan la oferta de servicios del vestíbulo de salidas.

Antes de embarcar, el pasajero deberá pasar un control de seguridad. Para ello, el aeropuerto dispone de un filtro de control de pasajeros, con dos puestos de control. Una vez pasado el filtro, los pasajeros disponen de una sala de embarque, de 1.560 m², con 7 puertas de embarque, 5 de ellas situadas en la planta baja, que permiten el acceso a pie a las aeronaves, y otras 2 puertas en la primera planta, que posibilitan el acceso a las aeronaves, mediante pasarelas. Los pasajeros Schengen pueden embarcar por cualquiera de las puertas, en función de la disponibilidad de cada momento.



Salas de Espera

Por otra parte, los pasajeros no Schengen, una vez pasado el control de seguridad, y su acceso a la sala de embarque, tienen habilitadas dos puertas, la 5 y la 7, con

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

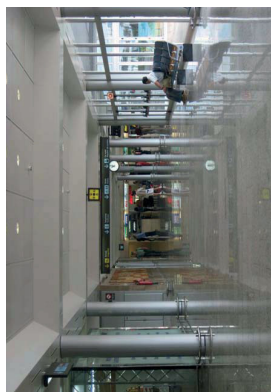
1.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

25

mostrador de control de pasaportes, que permiten disponer de dos zonas para este tipo de pasajeros. La sala de embarque dispone de un punto de cafetería-restauración.

El acceso al Edificio Terminal de Pasajeros en llegadas, se puede realizar por medio de pasarelas, o bien a nivel de plataforma. Los pasajeros no Schengen, antes de proceder a la recogida de equipajes deberán pasar por un control de pasaportes, pasado el cual los pasajeros acceden a la sala de recogida de equipajes, de aproximadamente 1.500 m² útiles.

La recogida de equipajes se efectúa en tres hipódromos, cada uno de los cuales tiene 50 m de desarrollo. Además se dispone de una cinta para el tratamiento de equipajes especiales. Una vez recogidos los equipajes, los pasajeros no pertenecientes a la Unión Europea deberán pasar por un control de aduanas, antes de acceder al vestíbulo de llegadas.



Vestibulo de Llegadas

El vestíbulo de llegadas dispone de aproximadamente 900 m² útiles, y en él se encuentran aseos, oficinas de alquiler de vehículos y puntos de información turística y de Aena.



Puesto de Información

Debido a que los vestíbulos de salidas y llegadas se encuentran en la misma planta, estos comparten una serie de servicios (aseos, cafetería, cajeros automáticos y puntos de información turística y de Aena, etc).



Patio de Carrillos

El resto de la planta baja está ocupada por compañías aéreas, Policía Nacional y patio de carrillos.

Asimismo se dispone de información por teleindicadores, pictogramas y megafonía

La zona de acceso restringido está formada por las oficinas de administración del aeropuerto, así como dependencias para equipos técnicos y personal del aeropuerto.

Existe un sótano de 372 m² útiles, donde se ubican distintos almacenes, así como una subcentral de transformación y servicios de agua potable.

El Aeropuerto de Santander dispone, en el momento de redactar el presente documento, de un total de 1.272 plazas de aparcamiento. Estas plazas se distribuyen entre los tres aparcamientos en superficie siguientes:

- Aparcamiento de uso público de 790 plazas situado frente al Edificio Terminal de Pasajeros. De éstas, hay 787 plazas para turismos y furgonetas, 20 de las cuales están reservadas para minúsculos y 3 plazas para autobuses.
- Aparcamiento para empleados, con un total de 82 plazas, situado junto a la fachada este del Edificio Terminal de Pasajeros.
- Aparcamiento destinado a vehículos de alquiler de 148 plazas (situado frente al Edificio Terminal de Pasajeros, así como 222 plazas para depósito de vehículos de alquiler. De estas plazas, 142 se encuentran dentro de las instalaciones del aparcamiento público, mientras que las 80 restantes se encuentran en un terreno anexo a dichas instalaciones.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

26



Zona de Aparcamientos

El Aeropuerto de Santander también dispone de dos paradas de autobuses y una parada de taxis en la acera del Edificio Terminal de Pasajeros. Dispone de 30 plazas para taxis



Aparcamiento Público

- Zona de Apoyo a la Aeronave

En el Aeropuerto de Santander existen dos hangares para helicópteros, situado al oeste de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, que cuenta con plataforma pavimentada frente a los mismos. Los hangares tienen una superficie en planta de aproximadamente 650 m².

Los hangares alojan en su interior dos helicópteros. Uno de ellos, propiedad del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, es utilizado para tareas de vigilancia. El segundo que es propiedad del Gobierno de Cantabria, está asignado a operaciones de salvamento.



Hangar para Helicópteros

- Zona de Aviación General

Dispone de una plataforma de aviación general, la cual se sitúa al oeste de la plataforma de aviación comercial, con señalización de puestos de estacionamiento para 9 aeronaves pequeñas (aviones) y dos puestos de helicópteros.

- Zona de Servicios

En esta zona se ubican diversas dependencias e instalaciones, entre otras las que a continuación se enumeran: Coordinación de operaciones, Servicio de Información aeronáutica, Servicio de Información Meteorológica y Control y Cobro de Tarifas, Servicio de Extinción de Incendios, Ayudas a la navegación en aproximación y en despegues, Servicio de Control de Torre y Comunicaciones aeronáuticas



Torre de Control

El Centro de Emisores del Aeropuerto de Santander se ubica en un edificio situado al este de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, aproximadamente a unos 500 metros del centro de dicha plataforma.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

1.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

27



Centro de Emisores

El Edificio del Servicio de Extinción de Incendios (SEI) se encuentra situado al sur de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y dispone de acceso directo a plataforma y pista de vuelos, ocupa una superficie útil de 704 m² distribuidos en una única planta.

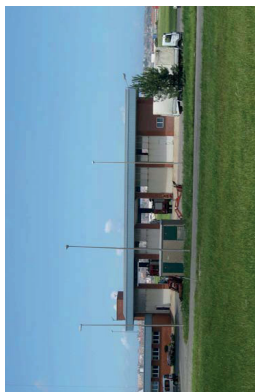


Equipamiento SEI

El aeropuerto presta servicio contraincendios de categoría 7 según la clasificación de OACI, con acceso directo al campo de vuelos para permitir un tiempo de respuesta óptimo ante una posible emergencia.

El aeropuerto de Santander cuenta con una plataforma de prácticas del SEI. La plataforma, que tiene forma rectangular, está situada a 150 m del eje de pista, en la zona contraria al Edificio Terminal de Pasajeros.

Además, se cuenta con otra plataforma unida a la anterior mediante un camino de servicio, en la que se ubican una serie de instalaciones auxiliares (caseta, separador de hidrocarburos, depósito de hidrocarburos y depósito de agua).



Edificio de extinción de incendios

- Zona de Carga

El Aeropuerto de Santander dispone de un Edificio Terminal de Carga que se encuentra ubicado junto al SEI.

Ocupa una superficie útil de 728,25 m² distribuidos en dos plantas.



Edificio Terminal de Carga

- Zona de Abastecimiento Energético

El Aeropuerto de Santander dispone de una Central Eléctrica situada al norte del Edificio Terminal de Pasajeros.

La Central Eléctrica dispone de los siguientes equipos: 3 transformadores, 2 grupos electrógenos, 1 Sistema de Alimentación Ininterrumpida, 4 rectificadores, 9 reguladores de intensidad para balizamiento.

La Compañía suministradora proporciona el suministro de energía eléctrica mediante dos líneas independientes, línea de Cacicado y línea de Parayas, ambas a 12 KV.



Central Eléctrica

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

28

Abastecimiento de aguas

La Red General de Abastecimiento proporciona el suministro de agua al Aeropuerto de Santander.

Evacuación de aguas

Las aguas residuales del aeropuerto están conectadas a la red municipal de aguas fecales.



Estación Depuradora

Residuos

El Aeropuerto de Santander cuenta con la certificación de gestión medioambiental ISO 14001 otorgada por AENOR. Esta concesión es fruto de una auditoría que acredita que el sistema de gestión medioambiental implantado y utilizado en el Aeropuerto cumple con todas las exigencias recogidas en la norma UNE – EN ISO 14001.

El sistema adoptado por el Aeropuerto recoge, entre otras medidas, la gestión adecuada de residuos peligrosos y el control de vertido al cauce público de las aguas procedentes de pluviales.

Asimismo se ha establecido un procedimiento de control y seguimiento de la actividad de las empresas que trabajan en el Aeropuerto, para que afecte lo menos posible al Medio Ambiente y sea respetuosa con las normas vigentes en este área. Además se ha dotado al Aeropuerto de un "punto limpio" para la clasificación y almacenamiento de residuos peligrosos.

Se cuenta con un programa anual de gestión medioambiental por el que se marca objetivos tendentes a lograr reducciones en los consumos de recursos naturales y la reutilización de residuos peligrosos tras su desclasificación.

Abastecimiento de combustibles y lubricantes

El abastecimiento de combustibles se realiza por medio de camiones cisterna.

El servicio a las aeronaves se realiza mediante las unidades repostadoras:

- AVGAS 100LL: 1 unidad de 1.500 L, 0,83L/s
- ; 1 tanque 30.000 L



Instalaciones Parcela de Combustibles

En el aeropuerto existen además otras dos cisternas de JET A-1 y tres tanques de combustible destinados a otros servicios:

- 1 tanque de 25.000 l, destinado al abastecimiento de los grupos electrógenos de la Central Eléctrica.
- 1 tanque de 25.000 l, destinado al Servicio de Extinción de Incendios.
- 1 depósito de 25.000 l, destinado a la nave industrial.

Otras instalaciones

El Aeropuerto de Santander cuenta con 230 líneas telefónicas.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

29

Accesos e Intermodalidad

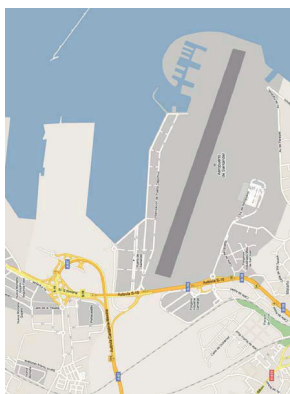
Redes de circulaciones: las redes de circulaciones aeroportuarias las constituyen por un lado, las correspondientes a las aeronaves en sus movimientos desde las plataformas de estacionamiento a la pista y viceversa, así como las redes internas de vehículos de apoyo y servicio a las aeronaves; y por otro, los accesos al Sistema General Aeroportuario, junto con el viario interno y aparcamientos necesarios dentro del Subsistema de Actividades Aeroportuarias para desarrollar con eficacia las actividades que en él se generan.

En general, los accesos y la red viaria del aeropuerto están configurados de tal manera que el Sistema General Aeroportuario de Santander se transforma en una infraestructura totalmente conectada, con una movilidad interna lo más fluida y funcional posible.

El aeropuerto de Santander está situado al sur de la ciudad, a 4 km del centro, el acceso principal, se realiza mediante un ramal de la autovía S-10 situado en las inmediaciones de la localidad de Malliño.

La carretera de acceso tiene una longitud de 1 km entre el entronque con la S-10 y el Edificio Terminal de Pasajeros, y es de tipo convencional con un carril por sentido, hasta conectarlo con el aparcamiento de vehículos particulares, de alquiler y autobuses, constituyendo la circulación principal del aeropuerto, el vial continúa con tres carriles que llegan al Edificio Terminal de Pasajeros. Una vez sobrepasado el edificio, los carriles continúan para o bien retomar el vial de entrada, o bien de salida del aeropuerto (dirección Santander).

Asimismo, existe un carril bici, a través del cual se puede acceder al aeropuerto. El citado carril bici se prolonga a lo largo del perímetro del aeropuerto circundando el mismo junto a la valla.



Accesos al Aeropuerto de Santander

Existe un vial de servicio paralelo al borde de la plataforma, por delante de la fachada lado aire del Edificio Terminal de Pasajeros, SEI y Edificio Terminal de Carga.

Otro vial de servicio permite acceder a la Torre de Control, a la central eléctrica y al Edificio Terminal de Carga. Este vial entronca con el descrito en el párrafo anterior, para continuar siendo un único vial, permitiendo acceder a la instalación de combustible, al centro de emisores y a la depuradora.

Además el SEI cuenta con un acceso directo a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

La circulación interior del aeropuerto, se realiza por una serie de viales asfaltados y señalizados. Existe un camino perimetral que rodea todo el recinto, y que sirve para las operaciones de mantenimiento y reparación de las distintas instalaciones que se desarrollan a lo largo del eje de la pista.

El coche privado, conducido por acompañante, el autobús público y el taxi, son los medios de transporte más utilizados para acceder al aeropuerto.

La parada de taxis se ubica frente a la zona de llegadas del Edificio Terminal de Pasajeros.

Existen varias líneas de autobuses públicos que conectan con el Aeropuerto o su entorno. Hay una Línea que une el aeropuerto con la estación de autobuses de Santander, tiene la parada en el aeropuerto junto a la puerta de llegadas del terminal, y tiene una duración estimada del trayecto de 15 minutos.

Respecto al funcionamiento de la línea, todos los días de la semana salen autobuses desde la estación de autobuses a las 6:30, 6:50, 7:15 y cada media hora hasta las 22:45, que es la última salida. Desde el aeropuerto, a las 6:40, 7:00 y cada media hora hasta las 23:00, que es la última salida.

Asimismo, la compañía Alsa enlaza el aeropuerto de Santander con diferentes localidades del norte de España: Bilbao, Gijón, Oviedo, Laredo, etc.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

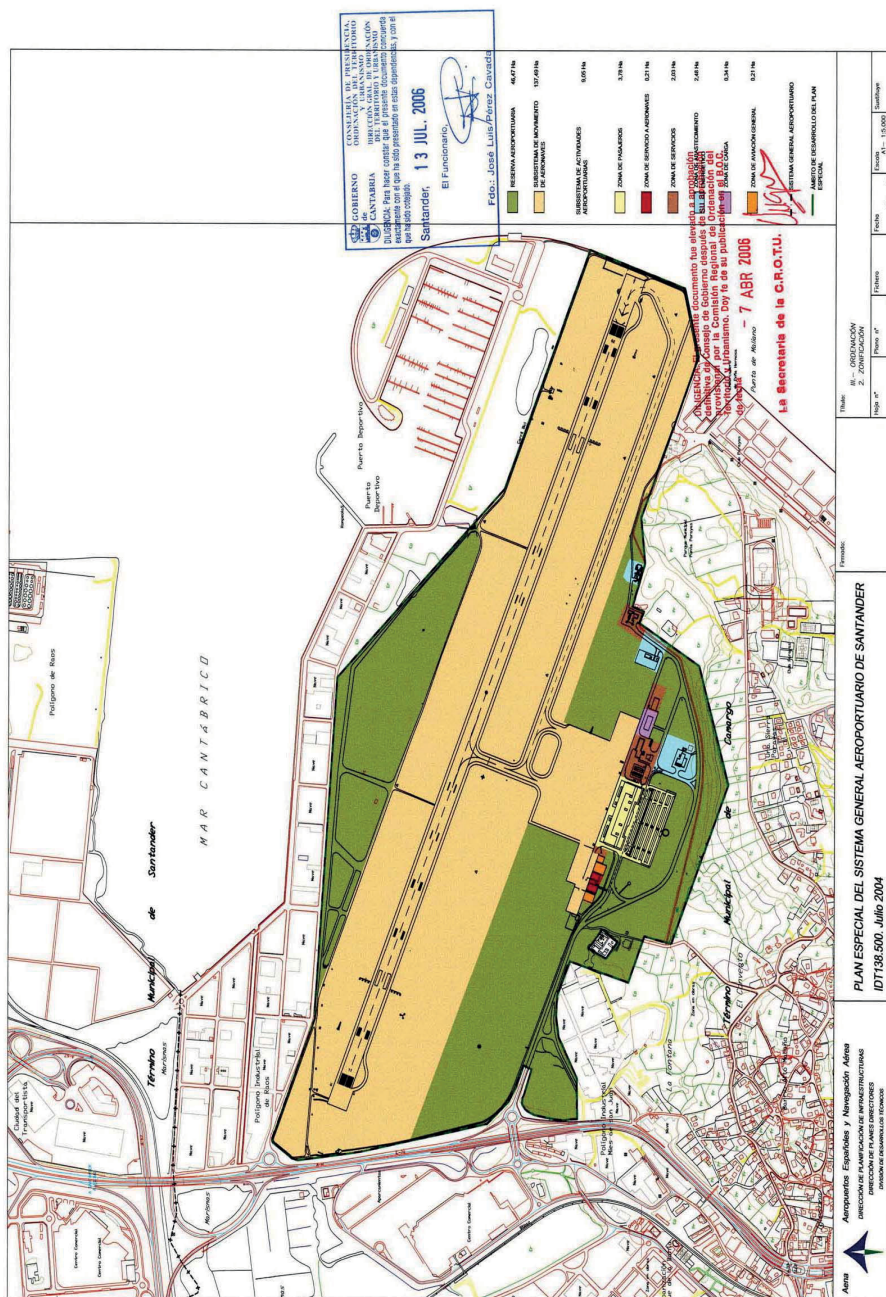


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

30



VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

31



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

CVE-2015-12454

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

32

NECESIDADES DE DESARROLLO DEL AEROPUERTO

La determinación de necesidades del aeropuerto son las derivadas del ajuste capacidad/demanda según el Plan Director. Mediante el contraste de estos conceptos se pueden establecer las necesidades de infraestructuras o procedimientos a desarrollar en la propuesta de desarrollo del aeropuerto.

Para ello, en primer lugar, es necesario conocer las previsiones de los distintos tipos de tráfico aéreo; en segundo lugar, las necesidades y reajustes a realizar en el aeropuerto actual para adaptarse, en el período de tiempo previsto, a las nuevas necesidades.

Las previsiones de los distintos tipos de tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías, para los diferentes horizontes temporales de corto, medio y largo plazo, son la base para la posterior determinación de las necesidades del aeropuerto para dichos horizontes.

A continuación se hace un resumen de las principales previsiones, según el Plan Director.

Previsiones de Tráfico Aéreo

Los horizontes de estudio a corto, medio y largo plazo para las previsiones de tráfico son:

Horizonte 1, hasta 2011
Horizonte 2, hasta 2016
Horizonte 3, hasta 2021

• Pasajeros totales

Los pasajeros totales estimados resultan de sumar los pasajeros de vuelos nacionales y los pasajeros de vuelos internacionales. Las previsiones, para cada horizonte temporal, se muestran en la siguiente tabla:

Horizonte	Nacional	Internacional	TOTAL
Horizonte1	538.000	503.000	1.041.000
Horizonte2	653.000	648.000	1.301.000
Horizonte3	790.000	717.000	1.507.000

• Aeronaves totales

Las aeronaves totales estimadas resultan de sumar las comerciales y otras clases de tráfico (OCT). Las previsiones, para cada horizonte temporal, se muestran en la siguiente tabla:

Horizonte	Comercial	OCT	TOTAL
Horizonte1	16.500	3.500	20.000
Horizonte2	19.300	4.100	23.400
Horizonte3	22.100	4.800	26.900

• Mercancías totales

Las previsiones, para cada horizonte temporal, se muestran en la siguiente tabla:

Horizonte	Nacional Kg	Internacional Kg	TOTAL Kg
2011	3.400	1.000	4.400
2016	5.500	1.500	7.000
2021	8.900	2.500	11.400

• Cuadro resumen

Las previsiones para los horizontes temporales de estudio, a corto, medio y largo plazo, en función de los datos de las tablas anteriores, se muestran a continuación:

Horizonte temporal	Pasajeros totales	Aeronaves totales	Mercancías totales
Horizonte 1	1.041.000	20.000	4.400
Horizonte 2	1.301.000	23.400	7.000
Horizonte 3	1.507.000	26.900	11.400

Necesidades Derivadas de las Previsiones de Tráfico

Teniendo en cuenta las previsiones de tráfico, dada la singularidad y complejidad del transporte aéreo, pueden surgir, además, otras necesidades originadas, entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnico operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro, que sea aconsejable para el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

Como consecuencia de lo anterior, a continuación se hace un resumen para cada uno de los subsistemas que componen el aeropuerto.

• Subsistema de Movimiento de Aeronaves

Se detecta la necesidad de ampliar la plataforma de Aviación Comercial, así como la plataforma de Aviación General, para satisfacer las necesidades previstas.

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

33

- Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Zona de Pasajeros

Se detecta a corto plazo la necesidad de aumentar el número de mostradores de facturación, controles de pasaportes en llegadas, así como la superficie destinada a la zona de recogida de equipajes. A medio plazo se necesitará aumentar además el número de controles de seguridad en salidas.

Aparcamiento de vehículos: se observa que existe la necesidad de adecuar las instalaciones a la demanda prevista desde el primer horizonte de estudio.

Zona de Carga

No hay necesidades previstas para los tres horizontes de estudio por lo que no se detecta la necesidad de ampliación de esta Zona

Zona de Apoyo a la Aeronave

No hay necesidades previstas para los tres horizontes de estudio por lo que no se detecta la necesidad de ampliación de esta Zona

Zona de Servicios

No se detecta la necesidad de ampliación de esta Zona.

Servicio de Extinción de Incendios (SEI): No se prevén actuaciones en esta zona, y tampoco se prevé que la categoría del SEI aumente, manteniéndose la categoría 7 actual.

Zona de Aviación General

En principio no se detecta la necesidad de construir un

Edificio Terminal de Aviación General para absorber la demanda de este tipo de tráfico en los próximos años.

Zona de Abastecimiento Energético

Agua: En lo que se refiere tanto al abastecimiento de agua, como a la evacuación de aguas residuales, no se detecta la necesidad de actuaciones.

Electricidad: En lo que se refiere al suministro eléctrico no se detecta la necesidad de ampliación de esta Zona.

Combustible de aviación: Se observa la necesidad de ampliar los depósitos de combustible existentes.

Telecomunicaciones: No se precisa ampliar el número de líneas telefónicas en los horizontes estudiados.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.2. ORDENACIÓN

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

12. ORDENACIÓN DESCRIPCIÓN

1

ÁMBITOS AFECTADOS POR EL AEROPUERTO

Como ya se ha dicho, el aeropuerto es un intercambiador modal de naturaleza tridimensional, cuya influencia se extiende fuera de los límites del Sistema General Aeroportuario.

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander, como figura de planeamiento destinada a incorporar dicho Sistema General en los planes urbanísticos y territoriales de Camargo y de la Comunidad Autónoma de Cantabria, es por su propia naturaleza, un complejo instrumento cuyas determinaciones afectan, de forma distinta, a diferentes ámbitos geográficos. Estos ámbitos son los siguientes:

1. Sistema General Aeroportuario: Su ámbito queda definido a través del Plan Director del Aeropuerto de Santander, y contiene los elementos aeroportuarios esenciales programados para su desarrollo según dicho Plan Director.

Asimismo, el Sistema General Aeroportuario contiene unas reservas de suelo, denominadas Reserva Aeroportuaria, donde se contienen los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los Subistemas y sus zonas existentes.

2. Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras:

Se trata de elementos exteriores al Sistema General Aeroportuario, sobre los cuales el Plan Especial detecta la necesidad o conveniencia de elaborar una ordenación coordinada, como marco previo para garantizar la compatibilidad de sus planeamientos respectivos; con el fin de asegurar adecuadamente el uso compartido de las infraestructuras de acceso, y/o la coherencia entre usos

del suelo, morfología urbana y paisaje. Estos elementos son los siguientes:

- La Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria está redactando actualmente el "Proyecto de Trazado, Mejora de la Capacidad de las Autovías A-67 y S-10 en el Entorno de Santander". En dicho estudio se analizan, entre otras posibles actuaciones en las autovías S-10 y A-67 en el entorno de la ciudad de Santander, la ampliación de carriles y mejora de intersecciones y enlaces, entre los que se encuentra el que da acceso al Aeropuerto de Santander a través de la carretera N-636.

- Actuaciones que pudieran afectar al Área de actuación Estratégica de Reordenación de la Bahía de Santander, así como del Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria.

3. Áreas de Afección: Son los suelos, exteriores al perímetro del Sistema General Aeroportuario, cuyo desarrollo urbanístico se ve limitado por la existencia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, y/o otras afecciones medioambientales.

El ámbito de estas afecciones, que se detallan en los apartados correspondientes de este Plan Especial, será considerado por el planeamiento urbanístico de los municipios correspondientes, a cuyo efecto las determinaciones de la legislación sectorial recogidas en el Plan Especial tienen carácter de instrucción; de obligado cumplimiento en el caso de servidumbres aeronáuticas y acústicas, y como recomendación en lo que se refiere a otros impactos medioambientales.

ORGANIZACIÓN ESPACIAL Y ORDENACIÓN SEGÚN SUBSISTEMAS

La premisa fundamental para la configuración del escenario denominado Desarrollo Previsible por el Plan Director del Aeropuerto de Santander, es la adecuación de las infraestructuras a la demanda prevista, de forma que se evite la saturación que se produciría si la demanda supera la máxima capacidad operativa, saturación que no sólo se manifiesta en una pérdida de calidad del servicio, sino que conlleva una pérdida de rendimiento de los recursos disponibles.

El objetivo de este apartado es describir las actuaciones necesarias para dotar al aeropuerto de la capacidad adecuada para satisfacer la demanda prevista en el horizonte de estudio del Plan Director, lo que configura el escenario denominado Desarrollo Previsible del aeropuerto.

La organización espacial aeroportuaria definida en el presente Plan Especial mantiene las directrices de ordenación del Plan Director correspondiente, aunque esto no impide la posible incorporación de algunas puntuales adaptaciones y matizaciones derivadas de posteriores estudios a dicho Plan Director, así como de las necesidades para su integración en el territorio.

El ámbito de desarrollo del presente Plan Especial comprende el recinto nº 1 de la Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio de 2010, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santander. Ocupa una superficie de 199,12 Ha, de las cuales 127,51 Ha corresponden al Subistema de Movimiento de Aeronaves, 16,47 Ha al Subistema de Actividades Aeroportuarias, y 55,14 Ha a la Reserva Aeroportuaria.

Las principales actuaciones descritas más adelante se reflejan gráficamente en la página 3 del Estudio Económico-Financiero y Plan de Etapas y en el plano nº 8- Actuaciones.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

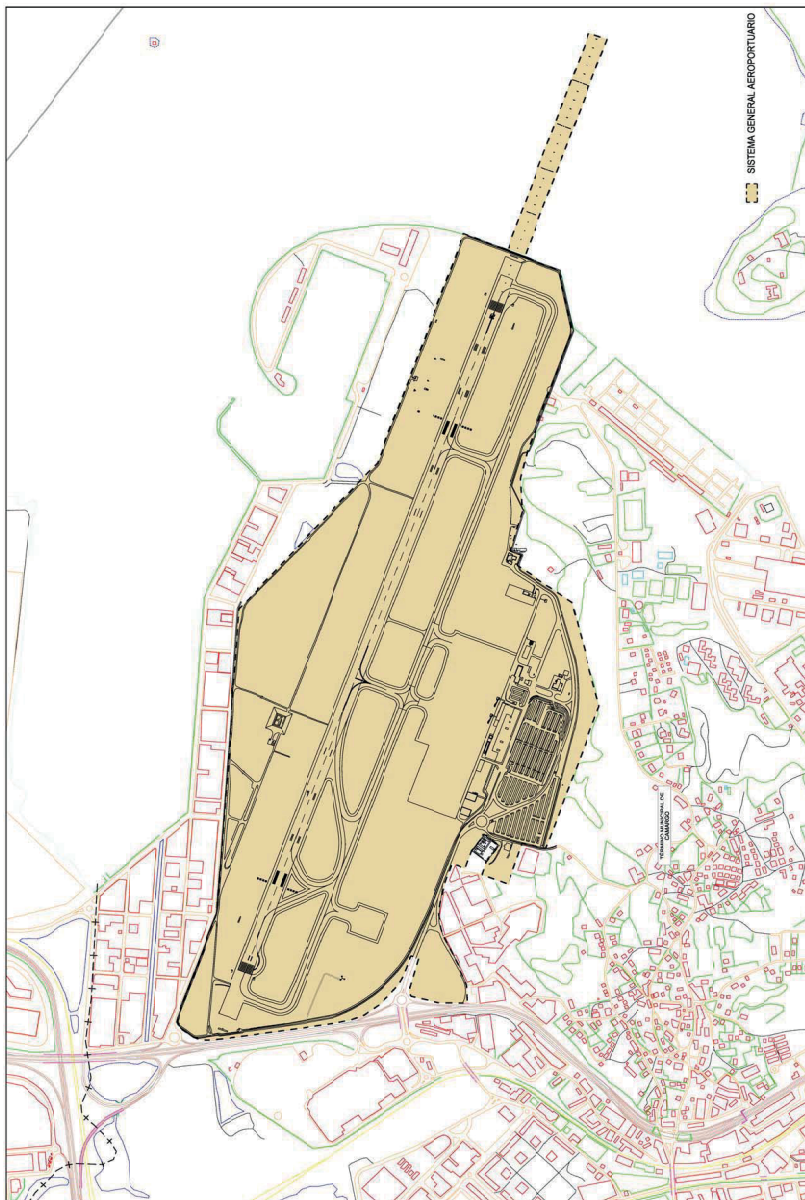


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

2



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

12. ORDENACIÓN DESCRIPCIÓN

3

Subsistema de Movimiento de Aeronaves

Dada la singularidad y complejidad del transporte aéreo, pueden surgir necesidades originadas, entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro, que sea aconsejable realizar en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves para el óptimo funcionamiento del aeropuerto. Estas actuaciones o modificaciones pueden no ser estrictamente pertenecientes a este Subsistema, en cuyo caso deberán ser justificadas por Aena.

En materia de seguridad operacional, se recoge la necesidad de ajustarse a lo dispuesto en el Real Decreto 862/2009, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, así como en la Orden FOM/2006/2011, de 8 de julio, que actualiza las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, en las condiciones que durante el proceso de certificación del aeropuerto se establezcan.

Las principales actuaciones en este Subsistema, se describen a continuación:

• Campo de vuelos

Las actuaciones más significativas están orientadas a la mejora funcional y operativa de la pista, lo que se traducirá en un aumento de su capacidad, la adecuación a las recomendaciones de OACI en materia de seguridad y la ordenación por tipologías de tráfico.

Se instalará un sistema de iluminación de aproximación categoría I en la cabecera 29 ya que el aeropuerto no dispone del mismo. El primer tramo de luces irá empujado en la pista, mientras que las restantes tendrán que ser

instaladas en la vía. La longitud total del sistema de iluminación será de 900m. Las luces del sistema situadas en la vía tendrán la disposición adecuada para permitir el paso de barcos por el canal del puerto que conduce a los astilleros.

Además se propone la construcción de una calle de salida rápida.

Se ampliará la calle de rodaje paralela a la pista hasta las cabeceras 11 y 29 que entroncará con ambas cabecera perpendicularmente. Con esta ampliación las aeronaves podrán acceder a ambas cabeceras desde la calle de rodaje evitando hacer recorrido en pista para despegar. Además se construirá una calle de salida rápida para los aterrizajes por la cabecera 29.

Se cambiará la antena del localizador para que sea frangible, al igual que los equipos meteorológicos no frangibles. La caseta de la senda de planeo se trasladará fuera de la franja.

Se construirá un vial para el acceso al campo de vuelos de los vehículos autoextintores y de emergencia desde la calle de rodaje a la pista, perpendicular a ambas y alineado con el eje de la calle de acceso a puestos de estacionamiento más cercana al edificio del SEI.

Se construirá un puesto de estacionamiento aislado al oeste de la Plataforma de Aviación General.

Se trasladará el vallado para dejar una separación de 30 m entre el vallado y el borde de la franja paralela al eje de pista en una zona cercana a la cabecera 29. Además se modificará el camino perimetral para que pase junto al vallado.

- Plataformas de estacionamiento de aeronaves

La plataforma de aviación comercial se amplía por el lado este de manera que se consiguen cuatro posiciones de estacionamiento de utilización simultánea para aeronaves tipo C, más un quinto puesto de estacionamiento para aeronaves tipo D, que ocuparía 2 de los cuatro puestos. La zona correspondiente limita al sur con el Edificio del SEI y con el Edificio Terminal de Carga. Asimismo se plantea la construcción de un nuevo acceso a la calle de rodadura por el extremo nororiental de la nueva ampliación de plataforma.

Para la plataforma de Aviación General se propone ampliar la plataforma, actualmente cuenta con 12 puestos de estacionamiento para la Aviación General más un puesto de estacionamiento de helicópteros. Se propone la ampliación de esta plataforma en unos 18.000 m² de manera que haya un puesto más de helicópteros y que los puestos de estacionamiento para la Aviación General lleguen a los 27 puestos.

Por último, en materia de seguridad operacional, recoger la necesidad de ajustarse a lo dispuesto en el Real Decreto 862/09, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, en las condiciones que durante el proceso de certificación del aeropuerto se establezcan.

Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Tal como se describió para el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, como consecuencia de la singularidad y complejidad del transporte aéreo, pueden surgir necesidades originadas en este Subsistema, entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro, que sea aconsejable para el óptimo funcionamiento del aeropuerto. Estas actuaciones o modificaciones se podrán realizar dentro del área prevista

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.2. ORDENACIÓN DESCRIPCIÓN

4

para otras Zonas o bien en la Reserva Aeroportuaria, y deberán ser justificadas por Aena.

Las principales actuaciones en este Subsistema, se describen a continuación:

- Zona de Pasajeros

La principal actuación propuesta es la remodelación del Edificio Terminal. Dicha remodelación constará de las siguientes actuaciones:

Aumentar hasta 15 el número de mostradores de facturación, trasladando las oficinas que quedan afectadas por la ampliación.

Añadir un nuevo control de seguridad en salidas.

Aumentar la superficie del patio de carrillos para poder instalar dos hipódromos en vez de uno o alargar el existente, de manera que se pueda hacer un tratamiento de equipajes adecuado.

Aumentar la superficie de colas de facturación reitranqueado una parte de la fachada de manera que quede toda la fachada alineada para permitir colas sin que haya problemas de circulaciones en el vestíbulo de salida. Con el reitranqueo de la fachada se verá afectado el vial de acceso al Edificio Terminal que tendrá que ser desplazado ocupando parte del aparcamiento.

Respecto a la planta superior del Edificio Terminal de Pasajeros no se proponen actuaciones.

Aparcamiento

Se ampliará el actual aparcamiento en superficie por el lado oeste en 370 plazas.

También se creará un nuevo aparcamiento al suroeste del actual, al otro lado del vial de acceso al aeropuerto.

destinado a bolsa de taxis, con 50 plazas, unas 45 para empleados, y de vehículos de alquiler, con unas 680 plazas. Además se instalará un lavadero de coches para los vehículos de alquiler que estará ubicado en la zona del depósito de dichos vehículos.

Por último, se crearán 14 plazas de autobús al oeste del Edificio Terminal de Pasajeros.

- Zona de Carga

En el terminal de Carga se instalará el Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) dando así un servicio más adecuado al tratamiento de mercancías.

- Zona de Servicios

En los lugares que sea posible se trasladará el vallado que vulnera la superficie de transición. Además se propone trasladar el camino perimetral junto a la valla. Este traslado consiste en dejar una separación de 30 m entre el vallado y el borde de la franja paralela al eje de pista. Sólo se podrá desplazar en una zona cercana a la cabecera 29 ya que en la zona cercana a la cabecera 11 no se puede debido a la proximidad de un polígono industrial.

Asimismo se trasladará la Estación Meteorológica junto a la parcela de combustibles, ya que la construcción del edificio para señaleros y actividades handling ocupa los terrenos en los que se encuentra emplazada.

- Zona de Apoyo a la Aeronave

Construcción de un nuevo Hangar para el segundo helicóptero que tendrá base en el aeropuerto. Este hangar se situará al oeste del existente.

Construcción de un edificio en una zona situada al oeste del Edificio Terminal de Pasajeros para los señaleros mozos y mecánicos, y para albergar los locales afectados por la ampliación del patio de carrillos. Junto al edificio se creará una zona de estacionamiento de equipos de "handling".

- Zona de Actividades Complementarias

En esta zona, ubicada al suroeste del aparcamiento actual, se ubicará el Edificio de Aparcamiento de vehículos de alquiler y la bolsa de taxis.

- Zona de Aviación General

No se plantean actuaciones, en los horizontes previstos, para esta Zona.

- Zona de Abastecimiento Energético

Se ampliará la zona de combustibles para albergar más depósitos de similares características que los actuales.

Se demolirá la depuradora ya que está prevista la conexión con la red de saneamiento del municipio de Camargo.

- Reserva Aeroportuaria

Contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas.

Una parte de esta reserva se va a utilizar para ampliar la franja de seguridad del campo de vuelo.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

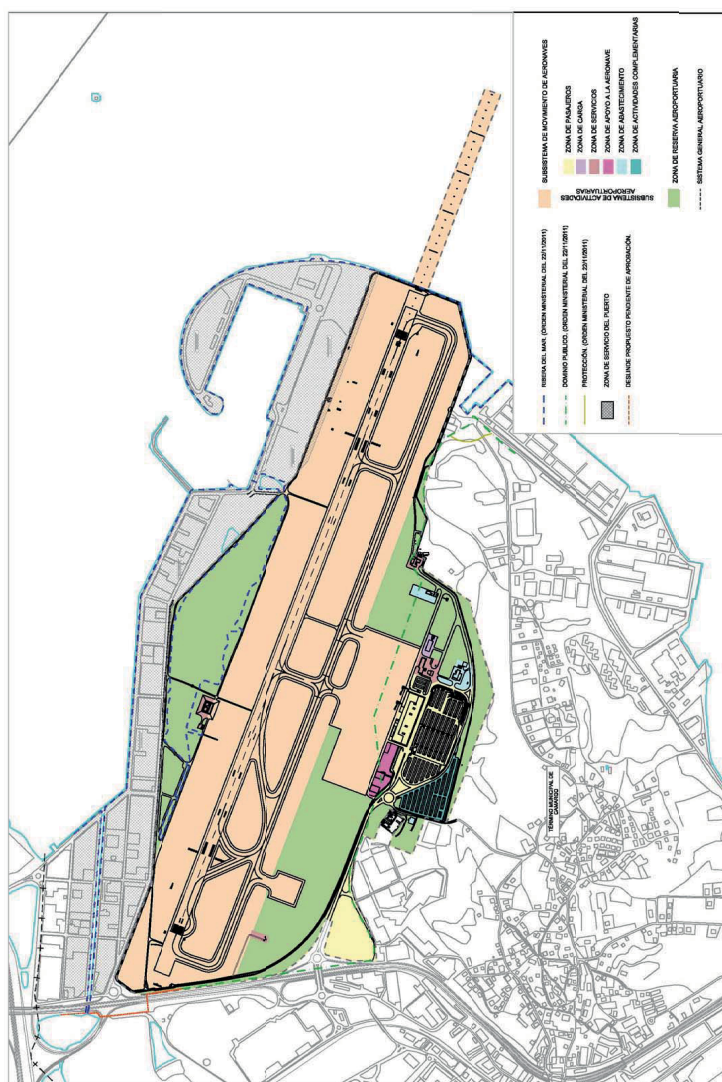


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.2. ORDENACIÓN DESCRIPCIÓN

5



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011 Modificado enero-junio 2015

Mayo 2011 Modificado enero-junio 2015



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

12. ORDENACIÓN DESCRIPCIÓN

6

REDES DE CIRCULACIONES

Movimiento de Aeronaves. Circulación en Plataformas. Redes Internas

A rasgos generales, la configuración del conjunto campo de vuelos/plataformas del aeropuerto ampliado de Santander está diseñada para optimizar al máximo los tiempos de movimientos de aeronaves y para conseguir el mínimo tráfico de vehículos de servicio y abastecimiento en plataformas, permitiendo así una mayor seguridad y fluidez operativa con el mínimo impacto ambiental posible.

Aunque la pista (11-29) con la que cuenta el Aeropuerto de Santander es utilizada en ambos sentidos por las aeronaves en sus operaciones de aterrizaje y despegue, hay que considerar que la gran mayoría de éstas se realizan por cabecera 11.

Para el caso de los despegues, las aeronaves (tanto de pasajeros como de carga y aviación general) salen de sus puestos de estacionamiento, y se guían a través del sistema de calles de rodaje de la plataforma correspondiente, con el fin de dirigirse a la calle de rodadura paralela, donde circulan hacia los extremos de pista 29 ó 11, en función del sentido de despegue con el que van a operar (este u oeste).

Para el caso de los aterrizajes, las aeronaves toman pista según el sentido de aproximación, y salen de ésta por las calles de salida o extremos de pista (según el tipo de aeronave o configuración en que opere), para dirigirse a la calle de rodadura paralela. Desde dicha calle, las aeronaves pueden acceder a los puestos de estacionamiento de destino a través del sistema de calles de rodaje que existen en la plataforma de estacionamiento correspondiente.

Con esta configuración, se consigue evitar al máximo el cruce entre aeronaves que despegan y aterrizan en sus circulaciones desde las plataformas de estacionamiento

hasta el campo de vuelos y viceversa, optimizando de esta manera los tiempos de demora.

Por otro lado, se comprueba que el diseño de circulaciones evita al máximo posible las interferencias entre las aeronaves que se dirigen al ATP con las destinadas a actividades relacionadas con la Aviación General, la Carga y el Apoyo a la Aeronave.

Relativo a las redes internas de transporte en plataformas, se dispondrá de una red de vías de circulación para vehículos de apoyo y mantenimiento a las aeronaves, que permita acceder a cualquier puesto de estacionamiento para prestar sus servicios.

Accesos, Red Viaria y Aparcamientos

En general, los accesos y la red viaria del aeropuerto están configurados de tal manera que el Sistema General Aeroportuario de Santander se transforme en una infraestructura totalmente permeable, con una movilidad interna lo más fluida y funcional posible. Asimismo, con este diseño se ha intentado evitar al máximo posible la interferencia entre las circulaciones de los vehículos generados en la Zona de Pasajeros, con los generados en la Zona de Apoyo a la Aeronave, así como con los generados en las Zonas de Carga o de Aviación General.

Tal y como se ha indicado anteriormente, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria está redactando actualmente el "Proyecto de Trazado. Mejora de la Capacidad de las Autovías A-67 y S-10 en el Entorno de Santander". En dicho estudio se analizan, entre otras posibles actuaciones en las autovías S-10 y A-67 en el entorno de la ciudad de Santander, la ampliación de carriles y mejora de intersecciones y enlaces, entre los que se encuentra el que da acceso al Aeropuerto de Santander a través de la carretera N-636.

Se propone crear un acceso directo de entrada al aeropuerto desde la autovía evitando la rotonda de acceso al aeropuerto por los problemas de cruces de tráfico provenientes de un centro comercial próximo que utilizan esta rotonda para acceder a la autovía en dirección Santander.

Con motivo de la ampliación del Área Terminal de Pasajeros y de los aparcamientos, el previsible incremento de tráfico de vehículos obliga a rediseñar el viario afectado, lo cual será tenido en cuenta en la redacción del "Proyecto de Trazado. Mejora de la capacidad de las Autovías A-67 y S-10 en el entorno de Santander".

Asimismo, se adecuará el tramo de vial que pasa por delante del Edificio Terminal de pasajeros desviándolo por la ampliación del mismo, y se crearán los viarios necesarios para acceder a los nuevos aparcamientos, y para la circulación de vehículos a la nueva plataforma de Aviación General.

Por último, se conectarán los nuevos viales que se creen con los demás viales de servicio existentes, adaptando el conjunto a la nueva configuración del sistema general aeroportuario.

La capacidad de plazas de aparcamiento del aeropuerto se verá muy ampliada con las actuaciones previstas para el Desarrollo Previsible, superando las 2.000 plazas, en el ámbito del aeropuerto, con lo que quedan cubiertas las necesidades de aparcamiento de vehículos previstas.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

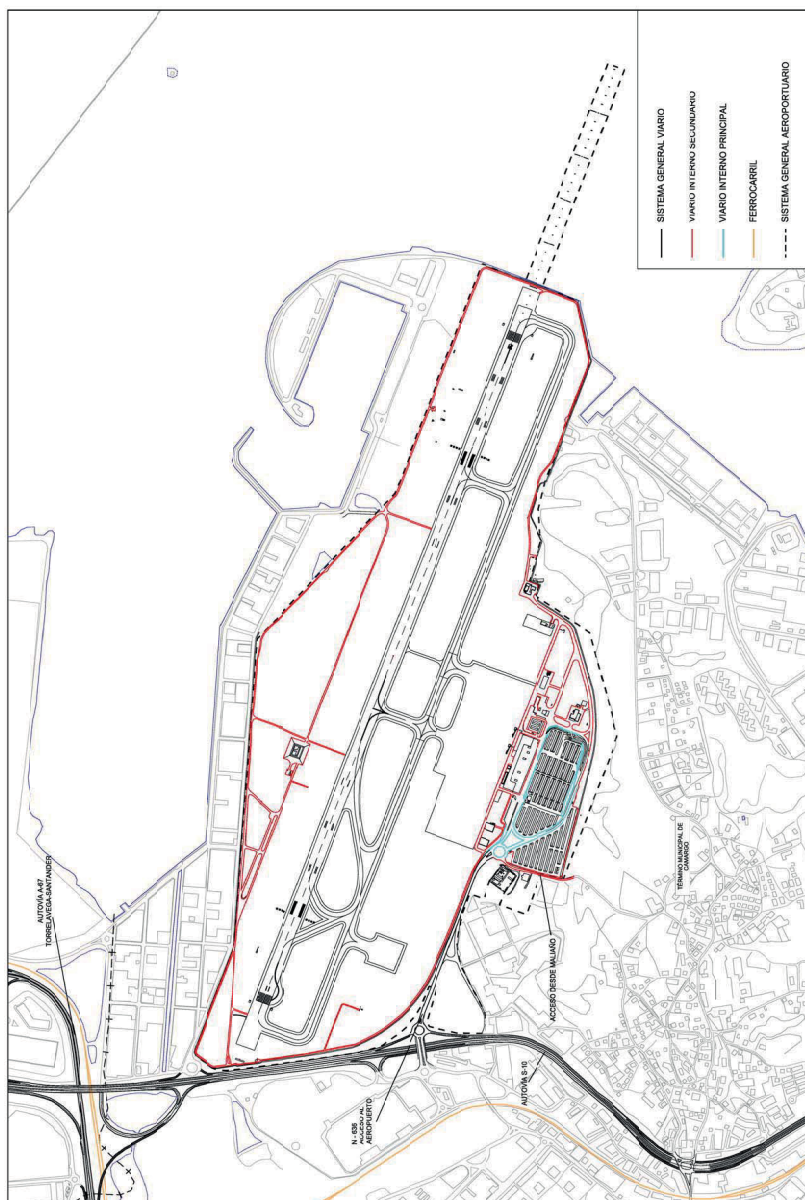


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

7



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea