

Estudios

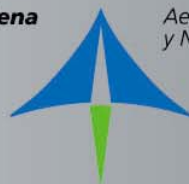
**Estudio de Impacto
Ambiental**

**Ampliación del
Aeropuerto de Valencia**

**MEMORIA-RESUMEN
DEL PROYECTO**

CÓDIGO: IMA355.100

Aena



*Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea*

**Hoja de identificación del documento****Descripción del documento**

Título: Estudio de Impacto Ambiental de la Ampliación del Aeropuerto de Valencia
Memoria-Resumen del Proyecto

Fecha: 23/01-03

Edición: 1

Resumen: El presente informe tiene por objeto la presentación de la Memoria-Resumen del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Valencia a los efectos de la tramitación prevista en el artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental aprobado mediante el Real Decreto 1131/88, de 30 de septiembre y que desarrolla el Real Decreto Legislativo 1302/86, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.



ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES	3
2.	OBJETO	4
3.	CLASIFICACIÓN DEL AEROPUERTO	5
4.	LOCALIZACIÓN.....	6
5.	SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO	7
5.1.	Subsistema de Movimiento de Aeronaves	7
5.1.1.	<i>Campo de vuelos.....</i>	7
5.1.2.	<i>Plataforma de Estacionamiento de aeronaves.....</i>	9
5.1.3.	<i>Instalaciones Auxiliares</i>	10
5.2.	Subsistema de Actividades Aeroportuarias	11
5.2.1.	<i>Zona de Pasajeros.....</i>	11
5.2.2.	<i>Zona de Carga</i>	12
5.2.3.	<i>Zona Industrial</i>	12
5.2.4.	<i>Zona de Servicios.....</i>	12
5.2.5.	<i>Zona de Aviación General</i>	13
5.2.6.	<i>Zona de Abastecimiento.....</i>	13
6.	ELEMENTOS DE INTERÉS EN EL ENTORNO DEL ÁMBITO AEROPORTUARIO	17
6.1.	Elementos destacables del Medio Físico	17
6.1.1.	<i>Geología</i>	17
6.1.2.	<i>Edafología.....</i>	17
6.1.3.	<i>Hidrología.....</i>	17
6.2.	Elementos destacables del Medio Biótico	18
6.2.1.	<i>Vegetación.....</i>	18
6.2.2.	<i>Fauna.....</i>	18



6.2.3.	<i>Espacios naturales protegidos</i>	19
7.	JUSTIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN	20
8.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	21
8.1.	Alcance del proyecto.....	21
8.2.	Descripción de las actuaciones	21
8.2.1.	<i>Ampliación del aparcamiento público</i>	21
8.2.2.	<i>Ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves</i>	23
8.2.3.	<i>Construcción de Nuevo Edificio Terminal para Aviación Regional</i>	28
9.	PLANOS	31



1. **ANTECEDENTES**

La apertura inicial del Aeropuerto de Valencia data del 19 de marzo de 1933. A partir del 1 de abril de 1939 presta servicio permanente. La apertura del aeropuerto al tráfico internacional y aduanero tuvo lugar en 1946.

Hasta agosto de 1999 el campo de vuelos fue compartido con la Base Aérea de Manises. En esta fecha, el Ministerio de Defensa cedió los terrenos de la mencionada base militar a Aena.

El Plan Director del aeropuerto vigente fue aprobado por orden Ministerial el 19 de julio de 2001 (publicado en el B.O.E. nº 185 de 3 de agosto de 2001) con una vigencia de 15 años y actualización cada 8 años, para dar respuesta a las necesidades futuras y el desarrollo previsible.



2. OBJETO

El presente documento constituye la Memoria – Resumen del proyecto y tiene como objeto comenzar el procedimiento administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental, mediante la fase de Iniciación y Consultas, en aplicación del Artículo 13 del Real Decreto 1131/88, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del real Decreto Legislativo 1306/86, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

En virtud de lo allí previsto, el promotor del proyecto deberá comunicar a la autoridad medioambiental competente su intención de realizar el proyecto y acompañar una memoria resumen que recoja las características más significativas del proyecto a realizar.

El presente documento responde a este último fin e incluye una descripción sumaria de las distintas actuaciones que constituyen el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Valencia, todas ellas recogidas en su Plan Director.

Esta Memoria-Resumen será remitida a Organismos con competencia ambiental y en general, a todos aquellos que puedan verse afectados por el desarrollo del proyecto.

El presente documento contiene los siguientes epígrafes:

1. Antecedentes
2. Objeto
3. Clasificación del aeropuerto
4. Localización
5. Situación actual del aeropuerto
6. Elementos de interés en el entorno del ámbito aeroportuario
7. Justificación de la ampliación
8. Descripción del Proyecto
9. Planos



3. CLASIFICACIÓN DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto de Valencia es un aeropuerto de aviación civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) "4-D"; asimismo, está clasificado como "Aeropuerto de Primera Categoría" según se establece en la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y como aeródromo de letra de clave "A" por el Real Decreto 2025/1976, de 24 de septiembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia y Base Aérea de Manises.

Como consecuencia de lo anteriormente referido, la clasificación del Aeropuerto de Valencia queda establecida del siguiente modo:

Clase: Internacional

Clave OACI: 4 D

Código IATA: VLC

Indicativo lugar OACI: LEVC

Categoría Administrativa: 1ª



4. LOCALIZACIÓN

El Aeropuerto de Valencia se encuentra situado en la provincia del mismo nombre, a 8 km al oeste de la ciudad de Valencia, en los términos municipales de Manises y Quart de Poblet. Otros núcleos importantes de población, con más de 50.000 habitantes, en el entorno del aeropuerto son Sagunto (a 35 km) y Torrent (a 10 km de distancia). La superficie ocupada por el aeropuerto es de 470 ha.

El punto de referencia se encuentre localizado en las siguientes coordenadas:

Coordenadas Geográficas:

Longitud: 000°28'53" W

Latitud: 39°29'21" N

Coordenadas U.T.M.

X (m): 716.684

Y (m): 4.374.312

Altitud 69 m.s.n.m.

El entorno del aeropuerto se encuentra fuertemente industrializado, con núcleos muy próximos al mismo, como los de Fuente del Jarro, Manises, Quart de Poblet y Vera de Quart.

El aeropuerto limita al norte por la línea de ferrocarril Valencia – Riba Roja y con la carretera CV-370 de Manises a Pedralba. Entre la citada carretera y la zona occidental del aeropuerto se localiza el Club de Golf Manises.

Al este limita con el desarrollo urbanístico e industrial de los municipios de Manises y Quart de Poblet. Los terrenos limítrofes por el sur y el oeste están destinados a aprovechamiento agrícola y atravesados en dirección suroeste-noreste por la antigua carretera N-III.



5. SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO

A continuación se describen las principales instalaciones que conforman el aeropuerto junto con un breve resumen de su situación actual:

5.1. Subsistema de Movimiento de Aeronaves

5.1.1. Campo de vuelos

El Aeropuerto de Valencia dispone de dos pistas de vuelo.

5.1.1.1 Pista de vuelo

El Aeropuerto de Valencia dispone de dos pistas de vuelo, denominadas respectivamente 12-3 y 04-22.

Las características más importantes de ambas pistas son las siguientes:

DESIGNACIÓN	DIMENSIONES		ORIENTACIÓN		PAVIMENTO
	LONGITUD (m)	ANCHURA (m)	GEOGRÁFICA (°)	MAGNÉTICA (°)	
12	2700	45	116	119	Asfáltico
30	2700	45	296	299	Asfáltico
04	1644	45	39	42	Asfáltico
22	1644	45	219	222	Asfáltico

5.1.1.2 Franjas de seguridad y Zonas de Parada

Las características físicas más importantes de las franjas son:

- Franja de seguridad de la pista 12-30:
- Longitud (m): 3.400
- Anchura (m): 300
- Pendiente longitudinal media (%): 0,59
- Pendiente transversal media (%): Variable



- Tipo de Terreno: S/C
- Franja de seguridad de la pista 04 – 22:
- Longitud (m): 1.744
- Anchura (m): 150
- Pendiente longitudinal media (%): 0,35
- Pendiente transversal media (%): Variable
- Tipo de Terreno: S/C

La zona de parada está constituida por aquellas superficies situadas a continuación de la pista de despegue disponible, con la finalidad de que pueda detenerse una aeronave en el caso de interrumpirse el despegue.

El aeropuerto de Valencia cuenta con una única zona de parada, asociada a la pista de vuelos 12 – 30. las dimensiones de la zona de parada son de 300 metros de longitud por 45 m de anchura. La pista de vuelo 04 – 22 no dispone de zona de parada.

5.1.1.3 Calles de Rodaje y Salida Rápida

Las calles de rodaje son aquellas pistas del aeropuerto destinadas a la circulación en superficie de aeronaves. Las calles de salida rápida son aquellas calles de rodaje cuya disposición en ángulo agudo con respecto a la pista de vuelos, permiten la salida de las aeronaves de la pista a velocidades elevadas.

El Aeropuerto de Valencia dispone de un total de nueve calles de salida, seis de ellas de carácter intermedio, dos de ellas asistiendo a la pista de la cabecera 30 y una de ellas asistiendo a la cabecera 12, así como una calle de rodadura paralela a la pista de la cabecera 30.



Las principales características son las siguientes

CALLES DE SALIDA				
DENOMINACIÓN	LONGITUD (m)	ANCHURA (m)	PAVIMENTO	CARACTERÍSTICAS
N2 – 8	200	22,5	Asfalto	135°
N2 – 6	250	22,5	Asfalto	45°
N2 – 4	230	22,5	Asfalto	45°
N2 – 2	150	22,5	Asfalto	45°
N2 – 1	250	22,5	Asfalto	135°
N1 – 1	530	22,5	Asfalto	90°
N1 – 2	250	22,5	Asfalto	90°
N1 – 9	250	22,5	Asfalto	90°
N1 – 10	180	22,5	Asfalto	45°

CALLES DE RODAJE				
DENOMINACIÓN	LONGITUD (m)	ANCHURA (m)	PAVIMENTO	CARACTERÍSTICAS
N1 – 3	80	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N1 – 4	810	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N1 – 5	170	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N1 – 6	65	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N1 – 7	1070	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N1 – 8	145	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N1 – 11	230	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N2 – 3	350	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N2 – 5	80	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
N2 – 7	400	22,5	Asfalto	Paralelo 12 - 30
M2 – 2	130	22,5	Asfalto	45° 12 – 30
M2 – 1	150	22,5	Asfalto	45° 12 - 30

5.1.2. Plataforma de Estacionamiento de aeronaves

Las plataformas son las superficies destinadas al aparcamiento de aeronaves. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al norte de la pista 12 – 30 y al este de la 04 – 22. Su forma es irregular y está construida empleando losas de hormigón hidráulico. La plataforma, además incluye una posición de estacionamiento calificada de helipuerto. La plataforma se



encuentra distribuida en dos zonas, disponiendo de 170.000 m² de superficie para su uso por aeronaves comerciales y 40.000 m² para aviación general.

Además de la plataforma general existe una antigua plataforma militar, rectangular, de 104.000 m², utilizada anteriormente por aeronaves militares. Asimismo, debe destacarse la existencia de una nueva plataforma para la nueva central de carga de unos 16750 m².

Existe también una reciente plataforma situada al Oeste de la cabecera 22 de 6800 m².

5.1.3. Instalaciones Auxiliares

5.1.3.1 Ayudas Terrestres Visuales

A continuación se adjunta una relación de las ayudas terrestres visuales de las que dispone el Aeropuerto de Valencia:

AYUDAS VISUALES DE SEÑALIZACIÓN DE PISTAS	12	30	04	22
Designadora de pista	SI	SI	SI	SI
Eje de pista	SI	SI	SI	SI
Eje lateral de pista	SI	SI	SI	SI
Umbral	SI	SI	SI	SI
Distancia fija	SI	SI	SI	SI
Zona de toma de contacto	SI	SI	NO	NO

AYUDAS VISUALES LUMINOSAS DE PISTAS	12	30	04	22
Luces de aproximación	SI	SI	NO	NO
Luces identificadoras de umbral	SI	SI	NO	NO
Luces de entrada a pista	NO	NO	NO	NO
Luces de vuelo en círculo	NO	NO	NO	NO
Indicadores de aproximación PAPI	SI	SI	NO	NO
Indicadores de aproximación APAPI	NO	NO	NO	NO
Indicadores de aproximación OTROS	NO	NO	NO	NO
Luces de borde	SI	SI	SI	SI
Luces de umbral	SI	SI	SI	SI
Luces de barra de ala	NO	NO	NO	NO
Luces de extremo de pista	SI	SI	SI	SI
Luces de eje	NO	NO	NO	NO
Luces de zona de toma de contacto	NO	NO	NO	NO
Luces de zona de parada	SI	SI	NO	NO



Respecto a las ayudas visuales luminosas de las calles de salida y rodadura., existen luces de borde de calle de rodaje en todas las calles de salida rápida y rodadura así como luces de eje de calle en los tramos N2-1 / N2-2 / N2-3 / N2-4 / N2-5 / N2-6 / N2-7 / N2-8 / M2-1 / M2-2.

La plataforma de estacionamiento de aeronaves dispone de luces de borde, y está iluminada mediante 6 torres mega y 11 torres de plataforma

5.2. Subsistema de Actividades Aeroportuarias

5.2.1. Zona de Pasajeros

5.2.1.1 Edificio Terminal

El Aeropuerto de Valencia dispone de un edificio terminal de pasajeros en el que se atiende a todo el tráfico, tanto nacional como internacional. El edificio se encuentra dividido en cuatro niveles, tres plantas sobre el nivel de plataforma y una bajo ella. La planta a nivel de plataforma funciona como terminal de llegadas, la planta primera actúa como terminal de salida y la planta superior está destinada a restauración.

La superficie estimada de la terminal de pasajeros es de 27764 m², que se encuentran distribuidos en zonas públicas (6.140 m²), zonas de pasajeros (8.230 m²), zonas privadas (3.129 m²), áreas de explotación (3.049 m²) y resto de áreas (2.216 m²).

5.2.1.2 Aparcamientos

En lo que a aparcamientos se refiere el aeropuerto cuenta con distintas zonas destinadas a este uso por vehículos, mayoritariamente turismos. A continuación se especifica la distribución de los mismos.

APARCAMIENTOS PÚBLICOS		
USOS	SUPERFICIE (m2)	CAPACIDAD
Terminal de pasajeros	25.000	1.127 turismos
Terminal de carga	4.800	181 turismos, 10 autobuses
Bloque Técnico	8.600	195 turismos

APARCAMIENTOS PRIVADOS		
USOS	SUPERFICIE (m2)	CAPACIDAD
Taxis	1243	27 turismos
Coches de alquiler	5.677	210



5.2.2. Zona de Carga

El Aeropuerto dispone de un edificio terminal de mercancías con una superficie de 3.290 m². El edificio se encuentra situado a 200 metros al Noroeste del Edificio Terminal de Pasajeros. Su superficie es rectangular y su altura es de dos plantas.

5.2.3. Zona Industrial

El aeropuerto cuenta con diversos hangares, de superficies 839 m², 1.260 m², 525 m², 308 m² y 814 m², situados junto a la parte de la plataforma destinada a la aviación general.

Existe también una cochera situada junto a los hangares, de 442 m² de superficie para uso del servicio oficial.

5.2.4. Zona de Servicios.

5.2.4.1 Torre de Control

Se trata de una torre de control de 33,6 metros de altura sobre el nivel de la plataforma. Se encuentra distribuida en 4 plantas y fanal. La superficie del fanal es de 35 m², siendo la superficie total de 117 m².

La torre de control cuenta con sala de equipos, una oficina de control de aproximación, aire acondicionado, ascensor, extintores y un sistema de evacuación. La torre tiene como zonas de sombra la zona de parada de la cabecera 12, y el tramo de rodadura de la cabecera 30. También es zona de sombra una importante parte de la plataforma de aviación comercial.

5.2.4.2 Bloque Técnico

La mayor parte de sus dependencias se encuentran situadas en el antiguo edificio terminal, situado a 200 metros al Sudeste del actual Edificio Terminal de pasajeros. Tiene una superficie de unos 9.400 m².

En este edificio se encuentran también situadas las oficinas de información meteorológica. (MET) y del Servicio de Información Aeronáutica.



5.2.4.3 Edificio de Extinción de Incendios

El Edificio de Extinción de Incendios es de reciente construcción, y se encuentra situado muy próximo a la nueva plataforma de carga, a unos 560 metros al Oeste de la terminal de Pasajeros. Ocupa una superficie de 880 m² y consta de dos plantas.

5.2.4.4 Centro de Emisiones

Se trata de un edificio de una única planta que ocupa una superficie de 199 m² en la que se encuentran instaladas las diferentes instalaciones de comunicaciones radioeléctricas del aeropuerto.

Además, en el centro de emisiones, también se encuentran instalados otros servicios de ayudas a la navegación aérea como TACC – VLC (Centro de Control de Área Terminal), PSR – SSR (Radar de Aproximación), VOR-DME (116.10 Mhz, Canal 108X), ILS (IVC)

5.2.5. Zona de Aviación General

El edificio de Aviación General se encuentra situado en el antiguo edificio terminal, compartiendo el mismo junto con el Bloque Técnico. Se trata de un edificio de 5 alturas que ocupa una superficie de 3.770 m².

Los hangares situados en las proximidades del edificio de Aviación General están dedicados a actividades de mantenimiento de las aeronaves.

El aparcamiento de vehículos del Bloque Técnico y zona de aviación general ocupa una superficie de 8.600 m², contando con 195 plazas de aparcamiento para coches. El acceso al aparcamiento se realiza mediante el viario que comunica la terminal de pasajeros hasta el Bloque Técnico, pasando por la Torre de Control y Bloque Administrativo.

5.2.6. Zona de Abastecimiento

5.2.6.1 Abastecimiento de Combustibles

El servicio de abastecimiento de combustible y lubricantes dispone de combustibles AVGAS 100 L y JET A1 para aeronaves y gasóleo A para vehículos y servicios de tierra, junto con lubricantes para ambos. El transporte al aeropuerto se realiza por carretera.



Los combustibles son transportados en camiones cisterna y los lubricantes en bidones o latas.

El Almacenamiento del combustible de aviones se realiza en tanques enterrados con ventilación. La capacidad de almacenamiento de los tanques es de 700.000 litros de combustible JET A – 1, y 50.000 litros de combustible AVGAS 100 L. El combustible para vehículos y servicios de tierra se almacena en bidones reforzados, en un depósito de 900 litros, y los lubricantes en los bidones o latas originales.

5.2.6.2 Abastecimiento de Energía Eléctrica y Centros de Transformación-

Para el suministro de energía eléctrica, la acometida se realiza mediante dos líneas eléctricas a 2 Kv propiedad de la compañía suministradora.

La central eléctrica se encuentra en un edificio de 1.378 m², situado a 250 metros al Norte del edificio Terminal de Pasajeros, en la Zona Industrial

En lo referente a los centros de transformación, se adjunta a continuación un listado en el que se indican los principales centros de transformación (centros de transformación del aeropuerto y centros de transformación pertenecientes a navegación aérea alimentados desde la central eléctrica del aeropuerto)

Centros de transformación del aeropuerto:

- Centro de Transformación Zona Industrial
 - 1 transformador de 630 KVA a 20.000/380 V
- Centro de Transformación Patio de Carrillos .
 - 3 transformadores de 400 KVA a 3.000/380 V.
- Centro de Transformación Plataforma Botiquín .
 - 2 transformadores de 800 KVA a 20.000/380 V.
 - 2 transformadores de 630 KVA a 20.000/380 V.
 - 1 transformador de 500 KVA a 20.000/380 V.
- Centro de Transformación Bloque Técnico.
 - 2 transformadores de 400 KVA a 3.000/380 V.
- Centro de transformaciones S.E.I.
 - 2 transformadores de 250 KVA a 3000/380 V.
- Centro de Transformación de Aviación General.



1 transformador de 200 KVA a 3000/380 V.

- Centro de Transformación Rampa II.

1 transformador de 100 KVA a 3.000/380 V.

Centros de Transformación pertenecientes a navegación aérea alimentados desde la central eléctrica del aeropuerto:

- Centro de transformación Bloque Técnico Navegación Aérea

1 transformador de 250 KVA a 3.000/220 V.

- Centro de Transformación Radar.

2 transformadores de 100 KVA a 3.000/380 V.

- Centro de transformación Localizador ILS.

1 transformador de 10 KVA a 3.000/380 V.

- Centro de Transformación VOR.

1 transformador de 20 KVA a 3000/220 V.

- Centro de Transformación Senda Planeo.

1 transformador de 20 KVA a 3.000/220 V.

- Centro de Transformación TWR.

2 transformadores de 250 KVA a 3.000/220 V.

5.2.6.3 Abastecimiento y Depuración de Aguas

El abastecimiento de agua potable procede de la red general de abastecimiento que suministra la Compañía de Aguas Potables y Mejoras de Valencia. El punto de acometida se localiza a 1.000 metros al Noroeste del punto de referencia del aeródromo. En los sótanos del edificio terminal, existe un depósito con una capacidad estimada en 1.200 m³.

El consumo anual aproximado de agua está estimado en 100.000 m³. El agua consumida es empleada para usos de riegos, consumo urbano y consumo industrial.

El aeropuerto dispone de un sistema de depuración de aguas residuales. El tratamiento de depuración se realiza mediante un sistema separativo, de funcionamiento mixto, y trazado ramificado.



La longitud del colector principal es de 2.100 metros aproximadamente, siendo la sección media de 4.000 cm².

La capacidad de depuración de la depuradora de aguas es de 50 m³ al día, lo que equivale a 18.250 m³ anuales.



6. ELEMENTOS DE INTERÉS EN EL ENTORNO DEL ÁMBITO AEROPORTUARIO

6.1. Elementos destacables del Medio Físico

6.1.1. Geología

El Aeropuerto de Manises se encuentra situado en la zona de Huerta de Valencia, caracterizada por la abundancia de materiales pertenecientes al Cretácico, como calizas, calizas dolomíticas y brechas,... materiales del Neógeno, como areniscas, lutitas con niveles lumaquéllicos de Ostreidos y calizas algales marino-lacustres, margas, arcillas y arenas y de materiales del Cuaternario como limos pardos y negros, albuferas, marismas, conglomerados, arcillas con cantos, mantos de arrollada, piedemonte y costras calcáreas

6.1.2. Edafología

En el área de estudio, existe un predominio de suelos clasificados como Xerochrepts, Xerorthents y Xerofluvents.

Se trata de suelos con un cierto grado de evolución, presentan un perfil tipo A / (B) / C. En el que aparece un horizonte superficial, generalmente ochrico o úmbrico y un horizonte subsuperficial cámbrico que descansa a su vez sobre un horizonte cálcico. Ocupan posiciones fisiográficas muy diversas y generalmente sustentan labores intensivas de cultivos.

6.1.3. Hidrología

El elemento hidrológico de mayor interés situado en el entorno del Aeropuerto de Valencia, es el barranco del Salt de L'Aigua. Su importancia radica en que el mencionado arroyo constituye el cauce natural de desagüe de la cuenca del aeropuerto de Valencia.

El origen del barranco se encuentra en los terrenos sobre los que se asienta el aeropuerto y físicamente aflora en el cruce con la carretera N-220 y después de un recorrido de aproximadamente 1.8 km de longitud desemboca en el río Turia.



6.2. Elementos destacables del Medio Biótico

6.2.1. Vegetación

La vegetación del entorno del aeropuerto de Manises se encuentra marcada por su eminente carácter mediterráneo, destacando como principal característica el fuerte período de aridez, al que esta vegetación se ve sometida durante la época estival.

La vegetación potencial se encuentra definida por su carácter transicional entre vegetación próxima a la costa y vegetación marcada por circunstancias más climáticas de continentalidad. Las series de vegetación potencial más representativas de la zona son principalmente las asociadas a pinares de *Pinus halepensis* (pino carrasco). Así como series arbustivas de *Quercus coccifera* (coscoja).

Como índices bioclimáticos de la vegetación del Aeropuerto de Manises destacan el índice de mediterraneidad (ETP/P de junio+julio+agosto) que es de 7.2. y su índice de termicidad (suma de temperatura media anual, temperatura media de las máximas del mes más frío y temperatura media de las mínimas del mes más frío, todo ello multiplicado por 10), que alcanza el valor de 366.

En lo referente a pisos bioclimáticos, la vegetación del Aeropuerto de Valencia se encuentra ubicada en el piso termomediterráneo superior, como consecuencia de su ubicación en las proximidades del litoral peninsular.

Según la clasificación biogeográfica establecida por Rivas-Martínez, la vegetación del aeropuerto se encuentra contenida en Región mediterránea / Subregión mediterráneo-occidental / Superprovincia ibero-levantina / provincia valenciano – catalana – provenzal.

6.2.2. Fauna

Se destaca la existencia de fauna de interés en el entorno del aeropuerto, debido a las poblaciones de aves que se encuentran en el entorno de Manises debido a la situación cercana de la Albufera de Valencia que se encuentra situada a aproximadamente 30 km del Aeropuerto de Manises. La Albufera de Valencia alberga a gran diversidad de aves, alrededor de 250 especies, de las cuales, cerca de 100 se reproducen en este parque.

Dentro de los grupos de especies invernantes de mayor importancia destacan las anátidas y las ardeidas. A nivel de nidificantes existen numerosas especies consideradas de interés, lo que ha otorgado al Parque su clasificación como Zona Húmeda de Importancia Internacional.



6.2.3. Espacios naturales protegidos

No existen en el entorno del Aeropuerto de Manises espacios naturales sometidos a régimen de protección por parte de las autoridades medioambientales. El espacio protegido de mayor proximidad es La Albufera de Valencia (situado a 30 Km del aeropuerto) que se encuentra protegido en virtud de las siguientes figuras de protección

- Declarado Humedal de Importancia internacional por el Convenio Ramsar.
- El decreto 89/1986, de 8 de julio, declara Parque Natural el sistema formado por el lago de La Albufera, su entorno húmedo, y la barra o cordón litoral (Dehesa del Saler) adyacente a ambos
- Integrado en la Red Natura 2000 y declarado LIC y ZEPA en virtud de la directiva europea 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres, conocida como “Directiva de Hábitats”, y la directiva europea 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la Conservación de las Aves Silvestres, conocida como “Directiva de Aves”
- Incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana. El referido catálogo fue establecido en función de lo establecido en el artículo 15 de la Ley 11/1994 de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana.



7. JUSTIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN

Las obras de ampliación del aeropuerto de Valencia descritas en la presente Memoria-Resumen se justifican en el marco del Plan Director vigente, en el que se analiza la demanda y se establecen las necesidades futuras del aeropuerto.

De acuerdo a lo recogido en el mencionado Plan Director la evolución del tráfico de pasajeros pone de manifiesto una clara tendencia de incremento, así como en el número de movimientos de aeronaves, tanto comerciales como de mercancías.

Los resultados de la prognosis de tráfico de pasajeros se resumen en la siguiente tabla para distintos horizontes de estudio, para pasajeros nacionales (PN), internacionales (PI) y totales (PT):

	PN	PI	PT
2005	1.911.000	681.000	2.592.000
2010	2.347.000	867.000	3.213.000
2015	2.940.000	1.129.000	4.069.000

Del mismo modo se prevé un incremento para los movimientos de aeronaves en los próximos años tanto en el número de aeronaves comerciales como en el tráfico de mercancías, según se refleja en la tabla siguiente:

	Nº Aeronaves	Mercancías (kg)
2005	54.190	13.174.821
2010	67.150	16.081.465
2015	81.370	19.968.881

Como consecuencia del crecimiento previsto, en el Plan Director se determinan las necesidades de cada uno de los subsistemas que componen el aeropuerto, basándose en la capacidad actual del mismo frente a la demanda prevista.

Entre las necesidades descritas en el Plan Director se encuentra la ampliación del aparcamiento público, la ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves y la construcción de nuevo edificio terminal para aviación regional, actuaciones objeto de la presente memoria-resumen.



8. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

8.1. Alcance del proyecto

El proyecto de ampliación del aeropuerto de Valencia recoge parte de las actuaciones incluidas en su Plan Director aprobado por orden Ministerial el 19 de julio de 2001 (publicado en el B.O.E. nº 185 de 3 de agosto de 2001).

El mencionado Plan Director recoge las actuaciones a realizar en el aeropuerto destinadas a preservar la reserva de suelo necesario para su ampliación, en la medida que los crecimientos del tráfico aéreo lo exijan, así como a contribuir a la adecuada ordenación del territorio y a la integración en él del aeropuerto, garantizando la seguridad, el respeto al medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos.

Para ello se planifican las actuaciones precisas en su periodo de vigencia (15 años, con actualización cada 8 años) para dar respuesta a las necesidades futuras y el desarrollo previsible.

Las actuaciones objeto de la presente Memoria Resumen son las que se indican a continuación:

- Ampliación del aparcamiento público.
- Ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves.
- Construcción de nuevo edificio terminal para aviación regional.

En el apartado siguiente se ofrece una descripción de las principales características constructivas de cada uno de ellos

8.2. Descripción de las actuaciones

8.2.1. *Ampliación del aparcamiento público*

La actuación tiene como finalidad la ampliación del aparcamiento actual ubicado frente al Edificio Terminal y perteneciente al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, como respuesta a la demanda de plazas de estacionamiento derivada del crecimiento anual de pasajeros, lo que supondrá un incremento de capacidad de las 1.280 plazas actuales a las 2.599 proyectadas.



El proyecto contempla la creación de 2 aparcamientos, P-1 y P-2. El aparcamiento P-1 se situará en el espacio ocupado por el aparcamiento actual y se divide en 2 unidades: Fase I (*Aparcamiento en superficie*) y Fase II (*Edificio de aparcamiento*). Por su parte, el aparcamiento P-2 (*Aparcamiento Alternativo*) consistirá en la ampliación del actual aparcamiento situado frente al Edificio de Mercancías. De forma más detallada, las obras contemplan las siguientes actuaciones.

a) *Aparcamiento en superficie P-1. Fase I*

Independientemente del edificio de dos plantas altas a construir, se precisan efectuar obras previas de acondicionamiento de la parte derecha del aparcamiento actual, para prestar el mismo servicio con las plazas que queden, con autonomía propia durante las obras de la edificación del aparcamiento P-1 Fase II. Con esta actuación se incrementará el número de plazas de las 252 actuales a un total de 581.

Las actuaciones incluyen la creación de un nuevo acceso y modificaciones en las actuales salidas, que servirán tanto al Edificio como a este aparcamiento. El acondicionamiento de esta zona de aparcamiento incluye los trabajos de reposición de extintores, reubicación de torres de alumbrado y reposición de elementos de jardinería.

b) *Edificio de Aparcamiento P-1. Fase II*

En la zona izquierda del aparcamiento actual frente al Edificio Terminal se construirá un edificio de dos alturas. La segunda planta comunicará con la primera planta de la Terminal mediante una pasarela peatonal descubierta. Los vehículos accederán por medio de una rampa recta y los peatones a través de la pasarela mencionada o por la planta baja.

El diseño de la cubierta estará en consonancia con la cubierta de la Terminal y el muro cortina de cerramiento de la fachada será similar al de la Terminal, en vidrio con grampones.

Las obras incluirán los accesos al edificio, traslado de arbolado y plantaciones, reposición de marquesinas en el aparcamiento P-1 Fase 1, sistema de lectura de matrículas y gestión de plazas, y colocación de carteles informativos.

La pasarela de conexión entre la segunda planta del nuevo edificio de aparcamiento y la Terminal tendrá una anchura de 4 metros, con estructura de hormigón armado, cubierta de metacrilato y subestructura metálica.

El nuevo edificio estará dotado de máquinas automáticas, escaleras, ascensores, oficinas, aseos y otros servicios. El edificio ocupará una superficie en planta de unos 18.000 m² y albergará un total de 2.019 plazas de aparcamiento.



c) Aparcamiento Alternativo P-2

Se sitúa junto a la Terminal de Mercancías, alejado del edificio terminal ocupando una franja colindante al aparcamiento actualmente en construcción. Únicamente se realizará una explanación y posterior solera para prolongar la superficie actual. En este aparcamiento se dispondrán paradas de autobús, máquinas automáticas de cobro, una oficina de control y un almacén. Para mejorar los accesos peatonales, se realizarán mejoras en el enlace entre este aparcamiento y el Edificio Terminal.

Se incluyen labores de señalización, colocación de barreras, iluminación, pinturas y vallados, ampliación de viales, instalación de cámaras de seguridad, abastecimiento de agua y saneamiento.

La ampliación supone una superficie de aparcamiento alternativo de 15.000 m² y un total de 621 plazas de estacionamiento y 13 para minusválidos.

Además de las obras de ampliación y construcción de aparcamientos propiamente dichas se acometerán las actuaciones complementarias derivadas de las mismas, relativas a la reposición de los servicios afectados, adecuación de accesos, etc. entre los que destaca la construcción de una galería subterránea de servicios transitable para la canalización de instalaciones eléctricas. La galería estará compuesta por un marco de hormigón armado de 2 x 2 m y una longitud total de 275 m. El primer tramo de la misma discurre bajo el Aparcamiento en Superficie P-1 y el resto bajo un nuevo vial de acceso al Edificio de Aparcamiento. En el trazado de la galería se ha optado por evitar el entorno del nuevo edificio. La excavación en el primer tramo afectará a un espacio ajardinado del aparcamiento en superficie, que posteriormente será acondicionado.

Por otra parte, la instalación de la pasarela proyectada afectará a la fuente existente en la actualidad en el acceso a la Terminal. Tras la construcción de la pasarela se adecuará la fuente mediante el tratamiento del vaso y la reparación de sus instalaciones, mejorando su deficiente funcionamiento actual.

8.2.2. Ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves

La previsión de un considerable aumento de tráfico aéreo en el aeropuerto de Valencia hace necesaria la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves para acoger a los aviones que operen en el aeropuerto.



Con el proyecto de ampliación se pretende proporcionar un total de 14 nuevos puestos, lo que supone la construcción de una plataforma con una superficie pavimentada de 168.500 m² aproximadamente.

El trazado geométrico de la nueva plataforma se proyecta conforme a las Normas y Recomendaciones del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Volumen I, Diseño y operaciones de Aeródromos, 2ª Edición aplicable desde el 6 de noviembre de 1997, y sus modificaciones incluidas en la Enmienda 3ª aprobada el 5 de marzo de 1999).

La nueva plataforma se localizará al oeste de la plataforma actual, limitando con ésta y constará de 2 zonas asimilables a los lados de una “L” tumbada. El lado mayor es prolongación de la plataforma existente en dirección oeste, por lo que en adelante se la denominará *Plataforma Oeste*. El lado menor (*Plataforma Norte*) se sitúa en dirección norte-sur al este de la futura ampliación del Edificio Terminal para Aviación Regional.

A continuación se expone una descripción de cada una de las zonas mencionadas:

a) *Plataforma Norte*

Esta zona acogerá 9 puestos de estacionamiento principales destinados a aviación regional dispuestos en dos hileras paralelas separadas por la calle de rodadura L, que discurre en sentido norte-sur por el centro de la plataforma.

Los 9 puestos mencionados será tipo VIII, 4 de ellos se dispondrán al oeste de la calle L y los 5 restantes al este, frente a la ampliación del edificio terminal, todos ellos apreados hacia la terminal. Los cuatro puestos del lado oeste podrán desdoblarse en 3 puestos de tipo VI.

Todos los puestos se han dimensionado para que los aviones puedan realizar las maniobras de acceso y salida de forma autónoma, sin requerir la utilización de tractores “push-back”.

b) *Plataforma Oeste*

Esta zona conecta la plataforma actual con la plataforma de carga situada al suroeste del edificio SEI. La conexión de estos elementos obliga a la demolición de parte de la plataforma actual. La Plataforma Oeste acogerá 5 puestos de estacionamiento para aeronaves, uno de ellos doble, para aeronaves de letra de clave D dispuestos en una hilera situada al norte de la plataforma. Tres de ellos serán estacionamiento de tipo IV y los otros dos serán de tipo III. El puesto situado más al este se dimensiona para dar cabida a un avión de letra de clave E.



La creación de esta plataforma presenta una calle de rodadura en sentido oeste-este, denominada calle K, que conecta la terminal de carga con la actual calle B y que resulta perpendicular a la mencionada calle L de la Plataforma Norte.

Al igual que en el caso anterior, los puestos están dimensionados para permitir las maniobras de las aeronaves sin necesidad de tractores “push-back”.

Para la Ampliación de la Plataforma deberán acometerse las obras que se sintetizan a continuación:

Nivelación:

Se nivelarán las plataformas de modo que las aguas de la plataforma norte viertan hacia el edificio terminal y las de la plataforma oeste viertan hacia el sudeste. La línea de máxima pendiente no superará el 1%.

Los límites de la explanación para alcanzar el terreno natural serán taludes con inclinación 4H:1V tanto en desmonte como en terraplén.

Los movimientos de tierras derivados de la explanación arrojan los siguientes resultados totales:

- Volumen de desmonte: 109.001 m³
- Volumen de terraplén: 9.223,5 m³
- Excavación tierra vegetal. 50.411 m³
- Suelo seleccionado: 81.765 m³

Pavimentación:

Las nuevas superficies de la futura plataforma se efectuarán en pavimento rígido con losas de hormigón hidráulico en masa de 37 cm de espesor. La superficie total de pavimento rígido será de 127.042 m².

Los accesos a las calles de rodadura se realizarán en pavimento flexible, lo que supone un total de 9.008 m² de pavimento flexible resistente y 8.286 m² de pavimento flexible de margen.

Drenaje:

Se dispondrá un sistema de drenaje para captar las aguas superficiales de escorrentía procedentes de las nuevas áreas sometidas a la operación de las aeronaves, potencialmente contaminadas con hidrocarburos y conducir las a través de colectores hasta una nueva Planta



Separadora de Aguas Hidrocarburadas. Posteriormente desaguarán a la *línea 1* del drenaje general existente en el aeropuerto constituida por un marco de 4 x 2,5 m.

Las líneas de drenaje proyectadas suponen un total de 2.151 metro de colectores que oscilan entre los 400 y 1.500 mm de diámetro.

Separación de aguas hidrocarburadas:

Se instalará una Planta Separadora de Aguas Hidrocarburadas que procesará el caudal procedente de todos los colectores de la nueva red de drenaje asociada a la ampliación de plataforma proyectada.

La planta estará constituida por los siguientes elementos:

- Cámara de regulación constituida por un rebosadero de tormenta prefabricado en acero, con regulador de caudal y by-pass o aliviadero de caudal excedente.
- Cámara decantadora de lodos y arenas, para decantación de sólidos en suspensión (fangos, arenas, lodos) que serán retirados tras su sedimentación.
- Separadora de hidrocarburos, compuesta por de seis paquetes de células lamelares con estructura de “nido de abeja” de polipropileno que facilita la coalescencia de hidrocarburos y aceites y su retirada en superficie.

El agua tratada se incorporará a la *línea 1* del drenaje general de aeropuerto que finalmente vierte al Barranco del Salto del Agua.

Señalización horizontal:

La señalización estará constituida por las marcas viales establecidas en el Manual Normativo correspondiente editado por Aena, empleándose pinturas acrílicas con esferas reflectantes para aplicaciones en color blanco, rojo y amarillo y pintura negra de contraste sin esferas reflectantes.

Electricidad e iluminación:

La iluminación del área de la ampliación prevista se realizará mediante la instalación de 7 nuevas torres y la reorientación de 2 proyectores existentes en la actual plataforma de carga. Las torres serán de 35 m de altura útil, con proyectores integrados por lámparas de halogenuros metálicos de 1.000 vatios de potencia. Cada torre estará dotada de 3 proyectores de emergencia equipados con lámpara de cuarzo-yodo de 1.500 vatios de potencia cada uno.



La iluminación y las uniformidades en la plataforma superan las recomendaciones del Anejo 14 de OACI.

Balizamiento y señalización vertical:

Se instalarán balizas luminosas eléctricas para señalización de los ejes y bordes de las calles de rodaje y bordes de plataforma. Para ello será preciso realizar canalizaciones para el cableado y el desmontaje de las balizas, letreros y canalizaciones del área afectada por las obras.

Viaros:

Se construirá un viario perimetral a la ampliación de la plataforma que dará continuidad al existente y comunicará los distintos elementos del campo de vuelos de la zona afectada por las obras, edificio terminal, plataforma norte, plataforma de aviación general, plataforma de carga y SEI.

Los nuevos viarios constarán de dos carriles de 4,5 m de anchura, lo que supone una superficie total pavimentada de 21.092 m².

Demoliciones, desmontajes y servicios afectados:

El proyecto incluye la reposición y desvío de los servicios afectados por las obras, así como la demolición y desmontaje de todos los elementos situados en el emplazamiento futuro de la plataforma y que no hayan de ser repuestos, entre los que se encuentran: pavimentos, edificaciones, obras de hormigón, vallados, canales y colectores de drenaje, colector de saneamiento, estación separadora de hidrocarburos, tubería de abastecimiento de agua, balizamiento, torres de iluminación, señalización horizontal, casetas prefabricadas, galería de comunicaciones y mobiliario urbano.

Instalaciones especiales:

Los 5 puestos de estacionamiento próximos al edificio terminal estarán dotados de servicios en tierra a las aeronaves de aire acondicionado y red de alimentación eléctrica.



Obras complementarias:

Se instalarán mallas deflectoras de chorro entre los nuevos puestos de estacionamiento y la red de viarios perimetral.

Se contemplan trabajos de revegetación de las isletas y taludes en terraplén generados por las obras, mediante siembra y plantación previa preparación del terreno y aporte de tierra vegetal, utilizando especies autóctonas de porte herbáceo y arbustivo.

8.2.3. Construcción de Nuevo Edificio Terminal para Aviación Regional

Se proyecta la ampliación y remodelación del Edificio Terminal de pasajeros y la construcción del Edificio Terminal para Aviación Regional. Las obras proyectadas contemplan las siguientes actuaciones:

- Ampliación del Área Terminal con la construcción del nuevo Edificio Terminal para Aviación Regional.
- Integración del Edificio Terminal para Aviación Regional con el actual Edificio Terminal, con redistribución de las áreas afectadas por la ampliación.
- Traslado de las instalaciones existentes en el Centro de Transformación, ubicado en las cercanías de la sala de recogida de equipajes del Edificio Terminal actual, a una zona adyacente.
- Nuevo Centro de Transformación exterior para atender las necesidades del Edificio Terminal para Aviación Regional.
- Traslado de los depósitos de propano que abastecen a la cantina del Edificio Terminal actual.
- Adecuación del vial de servicio que discurre bajo el Edificio Terminal para Aviación Regional y el Edificio Terminal actual.
- Integración del sistema de tratamiento mecanizado de equipajes diseñado con el objeto de posibilitar la inspección del 100% de equipajes de bodega.
- Acceso peatonal al Edificio Terminal para Aviación Regional.
- Reposición y traslado de los servicios afectados por la ampliación.



El Edificio Terminal para Aviación Regional se concibe como crecimiento del actual Edificio Terminal por su lado oeste y estará constituido por dos complejos estructurales independientes entre sí: *Edificio Terminal* y *Edificio Satélite*.

El *Edificio Terminal* constituye un volumen de dos plantas y envolvente de vidrio, variable en planta e incremento en altura a medida que se aproxima al edificio satélite.

La Terminal se culmina con el *Edificio Satélite* formado por un único volumen de planta elíptica y cubierta laminar de sección cilíndrica. Las dimensiones aproximadas del satélite son de 50 x 70 m y una altura máxima de 20 m.

La terminación de los cerramientos exteriores está formada por paneles de aluminio en muros y cubiertas y vidrio de color neutro en el muro cortina.

La cimentación de las estructuras se realizará mediante zapatas aisladas en cimentación directa superficial.

Para la ejecución de las obras será preciso realizar un movimiento de tierras previo de desbroce, desmonte, demoliciones, terraplenado y explanaciones, tanto para el edificio como para el vial de acceso. Los volúmenes derivados de los movimientos de tierras son:

	Tierra vegetal (m ³)	Vol. Desmote (m ³)	Vol. Terraplén (m ³)
Edificio Terminal	325,49	11.111,13	66,81
Vial de acceso	0	2.055,54	0

El nuevo Edificio Terminal para Aviación Regional estará dotado de todas las instalaciones precisas para el buen servicio del mismo, tales como: aire acondicionado, calefacción y ventilación, saneamiento separativo de aguas pluviales y aguas fecales, fontanería, instalación eléctrica, protección contra incendios, instalaciones mecánicas, megafonía, sistema de gestión integral, sistemas de información, instalaciones de control y seguridad, sistema de tratamiento de equipajes y señalética.

Como consecuencia de la construcción del nuevo Edificio Terminal para Aviación Regional se verán afectados los servicios que se relacionan a continuación:

- El vial de servicio que discurre por el sótano del edificio terminal actual deberá modificarse en su rasante para mantener el gálibo suficiente en una longitud de 130 m desde su salida del edificio actual por la fachada oeste.
- El Centro de Transformación existente en el edificio terminal actual, ubicado entre las dos salas de recogida de equipaje, será eliminado y sustituido por un Centro de

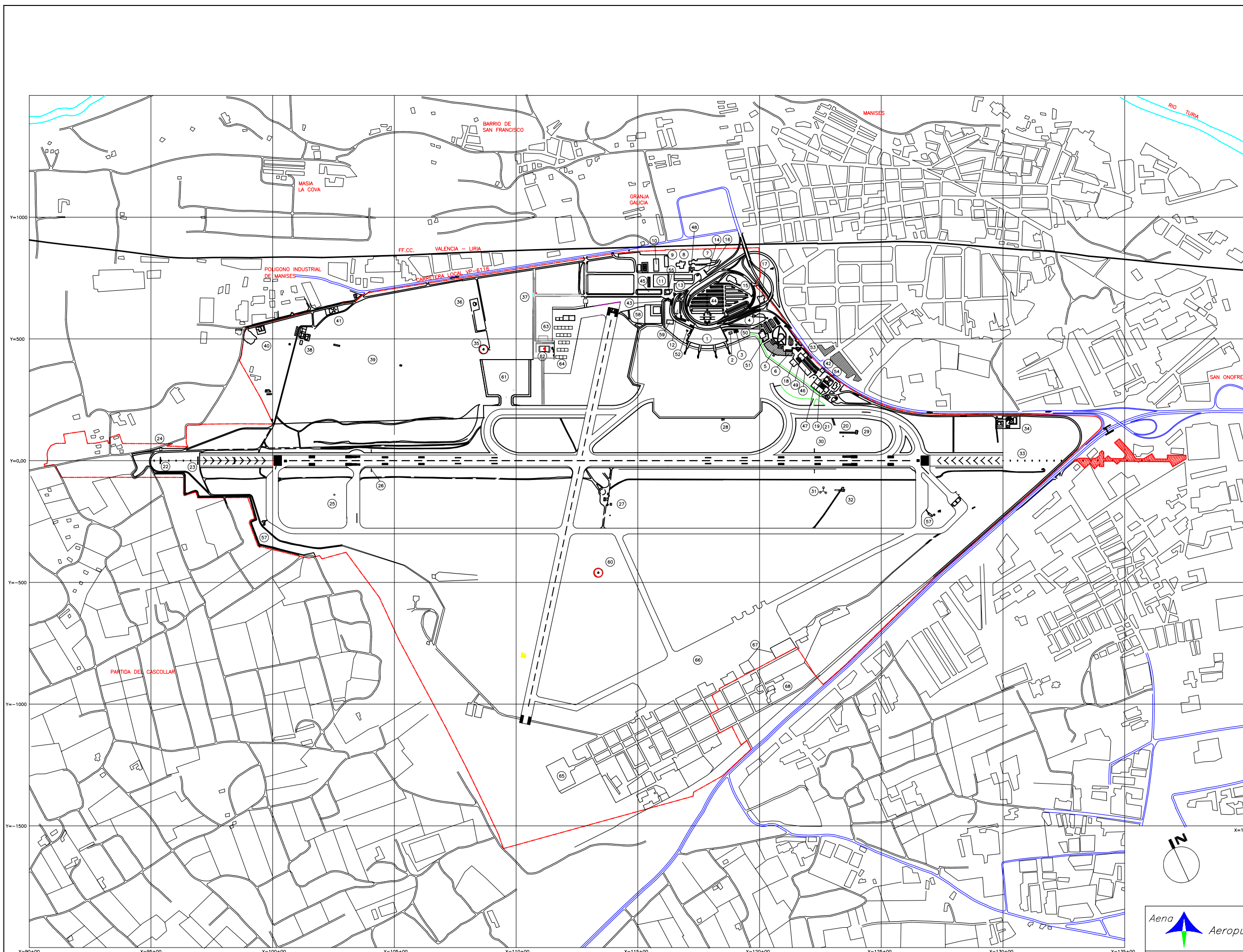


Transformación de nueva construcción que se localizará en el área anexa a la rotonda de acceso al aeropuerto, al que serán trasladados los transformadores. El nuevo Centro de Transformación estará formado por un módulo de edificación de 15 x 9 m, con cerramiento perimetral en bloque de hormigón, cubierta a 2 aguas y altura máxima de 5,20 m.

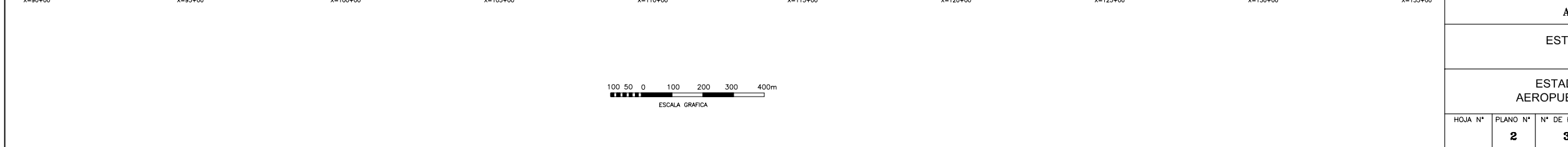
- Deberá demolerse el aparcamiento de vehículos de la Policía y Guardia Civil, así como la antigua perrera de la Guardia Civil y su línea de abastecimiento de agua potable, así como los vallados de delimitación, ubicados en la zona de ampliación.
- Se ha previsto la demolición y reposición con un nuevo trazado de la canalización de fecales existente en la zona ampliada.
- Se demolerán y repondrán, en su caso, aquellas otras estructuras de menor entidad afectadas por la ampliación (colectores de pluviales, canaleta de hormigón, línea de abastecimiento de agua potable, plataforma para vehículos de handling, aceras, bordillos, red de riego, etc.).



9. **PLANOS**

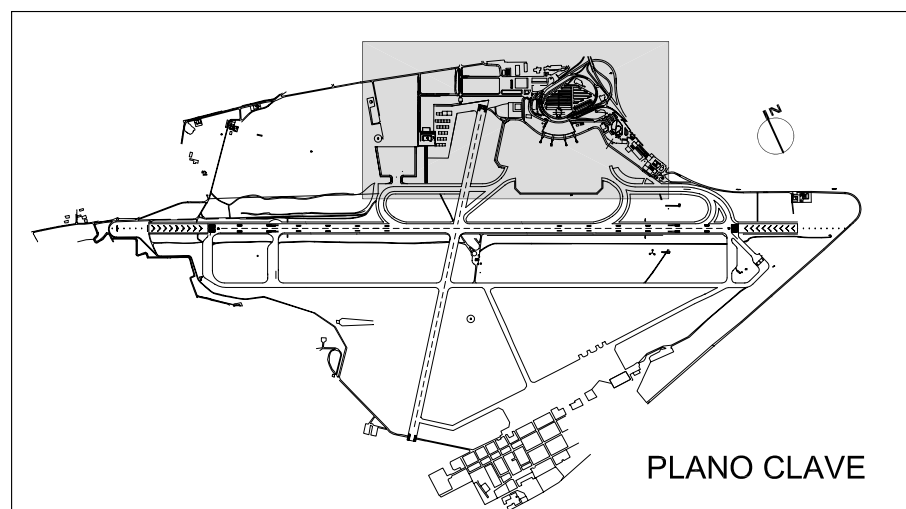
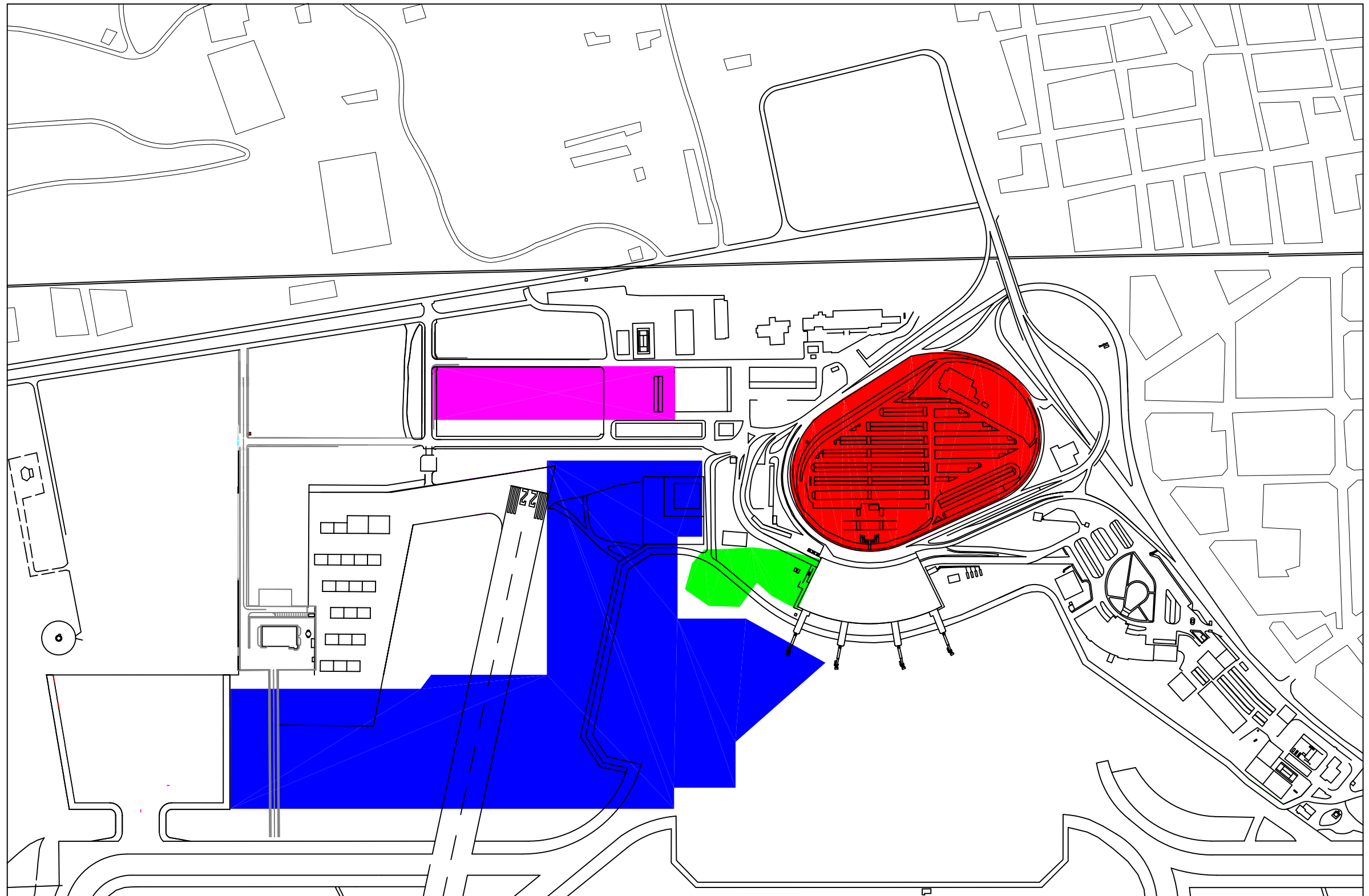


- LEYENDA**
- ① EDIFICIO TERMINAL PASAJEROS
 - ② TRANSFORMADOR ELECTRICO PLATAFORMA
 - ③ ACONDICIONADORES DE AIRE
 - ④ TORRE DE CONTROL
 - ⑤ BLOQUE TECNICO AVIACION CIVIL
 - ⑥ OFICINAS BINTER
 - ⑦ NAVES INDUSTRIALES CATERING
 - ⑧ CENTRAL ELECTRICA
 - ⑨ COCHERAS
 - ⑩ ALMACEN Y TALLERES
 - ⑪ ALMACEN DE MERCANCIAS
 - ⑫ APARCAMIENTO TAXIS
 - ⑬ SERVICIO CAMPO IBERIA
 - ⑭ APARCAMIENTO AUTOMOVILES
 - ⑮ ESCULTURA
 - ⑯ DEPOSITO DE GAS
 - ⑰ CENTRAL ELECTRICA (ANTIGUA)
 - ⑱ HANGAR 1
 - ⑲ SERVICIO CONTRA-INCENDIOS
 - ⑳ PARCELA COMBUSTIBLES
 - ㉑ SURTIDOR CAMPSA AEROPUERTO
 - ㉒ ILS (LOC)
 - ㉓ SISTEMA DE APROXIMACION CAT I CAB.12
 - ㉔ CASETA ILS
 - ㉕ ANEMOMETRO CABECERA 12
 - ㉖ PAPI CABECERA 12
 - ㉗ G C A
 - ㉘ CENTRO TRANS. BORDE PLATAFORMA
 - ㉙ CASETA GP/ILS
 - ㉚ PAPI CABECERA 30
 - ㉛ ANEMOMETRO CABECERA 30
 - ㉜ MANGA DE VIENTOS
 - ㉝ SISTEMA DE APROXIMACION CAT.I CAB.33
 - ㉞ DEPURADORA
 - ㉟ VOR FUERA DE USO
 - ⓫ INST.PARA ELIMINAR ARTEFACTOS EXPLOSIVOS
 - ⓬ CAMPO DE GOLF
 - ⓭ CLUB DE GOLF
 - ⓮ CAMPO DE GOLF MILITAR
 - ⓯ RADAR
 - ⓰ CENTRO DE EMISORES
 - ⓱ HANGAR 4 (SYMBOL)
 - ⓲ CONTROL DE ACCESO
 - ⓳ ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS
 - ⓴ CENTRO DE TRANSFORMACION DE MERCANCIAS
 - ⓵ HANGAR 2 AVIACION GENERAL
 - ⓶ HANGAR 3 (AVIALSA)
 - ⓷ COMBUSTIBLES CAMPO IBERIA
 - ⓸ PARCELA (CLUB ACROBATICO MEDI)
 - ⓹ HANGAR 5 (TRAFICO)
 - ⓺ CASETA SENALEROS
 - ⓻ ALMACENAMIENTO PROPANO
 - ⓼ PARCELA (CAVSA ARMED)
 - ⓽ PARCELA SERVICIOS AEROS Y MANT.
 - ⓾ LABORATORIOS PIF
 - ⓿ ANTIGUO TACAN
 - ⓿ BARRACONES
 - ⓿ PARCELA (EAT S.A.)
 - ⓿ PARCELA (AIR NOSTRUM)
 - ⓿ VOR/TACAN
 - ⓿ NUEVA PLATAFORMA DE CARGA
 - ⓿ NUEVO EDIFICIO SEI
 - ⓿ TERRENOS CEDIDOS AL AEROCULP DE VALENCIA
 - ⓿ PLATAFORMA DE AVIACION GENERAL
 - ⓿ CENTRO DE COMBUSTIBLES PARA AERONAVES
- INSTALACIONES A REUTILIZAR**
- ⓿ PLATAFORMA DE LA ANTIGUA BASE DE MANISES
 - ⓿ HANGARES DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES
- ÁREA MINISTERIO DE DEFENSA**
- SÍMBOLOS**
- LÍMITE DE PROPIEDAD
 - ▨ PROPIEDAD FUERA DEL RECINTO AEROPORTUARIO



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea				
AEROPUERTO DE VALENCIA				
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL MEMORIA RESUMEN				
ESTADO ACTUAL DEL AEROPUERTO DE VALENCIA				
HOJA N°	PLANO N°	N° DE PLANOS	FECHA	ESCALA
	2	3	ENERO 2003	S/E





- APARCAMIENTO P-1
- APARCAMIENTO P-2
- EDIFICIO TERMINAL PARA AVIACIÓN REGIONAL
- PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

AEROPUERTO DE VALENCIA

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL
MEMORIA RESUMEN

ACTUACIONES PREVISTAS

HOJA Nº	PLANO Nº	Nº DE PLANOS	FECHA	ESCALA
	3	3	ENERO 2003	S/E

