

5

Desarrollo Previsible

1	Introducción	5.1
2	Objetivo del estudio	5.1
3	Resumen de la problemática actual	5.2
3.1	Problemática derivada del estudio situación actual/necesidades	5.2
3.2	Problemática no derivada del estudio situación actual/necesidades	5.2
4	Análisis de alternativas	5.3
4.1	Campo de Vuelos	5.3
4.2	Aparcamientos	5.7
5	Actuaciones Propuestas	5.10
5.1	Subsistema de movimiento de aeronaves	5.10
5.2	Subsistema de actividades aeroportuarias	5.10
5.3	Zona de Abastecimiento	5.13
5.4	Zona de Reserva	5.13
5.5	Necesidades de Terreno	5.14

5.6	Descripción de las operaciones aéreas previstas	5.14
5.7	Resumen	5.14
6	Resumen de las Directrices de Ordenación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y actividades previstas	5.15
7	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.27
7.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer	5.27
7.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.27

DESARROLLO PREVISIBLE

1 Introducción

Como ya se introdujo en el primer capítulo, el Plan Director no es un plan de inversiones, sino un documento estratégico que marca las grandes directrices de desarrollo del Aeropuerto. Por tanto, el objeto de este capítulo es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Jerez en el horizonte del Desarrollo Previsible, así como definir las actuaciones previstas en el desarrollo de cada subsistema aeroportuario. De este modo se obtendrán, en su caso, las necesidades de terreno precisas con el fin de lograr un desarrollo del aeropuerto que le permita dar servicio a la demanda de transporte aéreo prevista para los horizontes de tráfico considerados.

Las actuaciones propuestas en este capítulo estarán en todo momento ligadas a la materialización de la demanda de tráfico, y no a un horizonte temporal concreto. Un seguimiento detallado posterior de la evolución del tráfico podría determinar que el desarrollo de determinadas actuaciones pudiera ser retrasado o adelantado respecto al horizonte de necesidad originalmente identificado.

En función de la *Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia*, se programarán en el correspondiente documento de regulación aeroportuaria las inversiones necesarias, que no tienen por qué ser necesariamente las planteadas en este capítulo de forma íntegra, pudiendo surgir además otras nuevas. Para toda nueva inversión se comprobará su compatibilidad con el Plan Director en términos de zonificación, ordenación y evaluación ambiental.

2 Objetivo del estudio

Una vez que se han detectado las necesidades de cada subsistema aeroportuario, el siguiente paso en la definición de la Zona de Servicio del desarrollo previsible y de las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Jerez es la propuesta y evaluación de diferentes alternativas de desarrollo de sus infraestructuras e instalaciones.

Este análisis de alternativas permitirá, por un lado, encontrar la solución más adecuada para resolver las necesidades detectadas en cada subsistema de acuerdo con una serie de criterios previamente establecidos y, por otro, dar respuesta a los requerimientos de la *Directiva 2001/42/CE de Evaluación Ambiental de Planes y Programas* transpuesta al Ordenamiento Jurídico Español por la Ley 9/2006 del 28 de abril.

La selección de las alternativas más adecuadas permitirá definir el **plano director** de la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto de Jerez. Los objetivos que se persiguen son:

- Elaboración de una representación gráfica del desarrollo necesario del aeropuerto para dar respuesta a las necesidades detectadas, bien por causa del incremento de la demanda o bien por motivos de seguridad o adecuación a nueva normativa. Dicha representación gráfica debe considerar una serie de etapas asociadas a los diferentes horizontes de demanda analizados.
- Recomendaciones sobre los usos del entorno aeroportuario.
- Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.
- Redacción de una descripción de las alternativas propuestas para el desarrollo de las distintas áreas definidas, así como evolución de las mismas y selección de aquella considerada como la óptima de acuerdo con una serie de criterios establecidos previamente, con el fin de que el impacto y el alcance de sus recomendaciones puedan ser claramente comprendidos por la comunidad a la que da

servicio el aeropuerto, así como aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.

- Desarrollo de la alternativa seleccionada y propuesta de actuaciones necesarias para el progresivo desarrollo de la misma.
- Delimitación y ordenación de la zona de servicio del aeropuerto. La cual comprenderá todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

3 Resumen de la problemática actual

Tras la determinación de necesidades realizada en el Capítulo 4, *Necesidades futuras*, de acuerdo con la demanda estimada en el Capítulo 3, *Evolución previsible de la demanda*, se ha obtenido una visión global de la problemática en cuanto a las carencias existentes, con el fin de solucionarlas y conseguir los grados de seguridad, operatividad y funcionalidad necesarios.

También existen necesidades a subsanar que no se derivan del estudio situación actual/necesidades acometido, sino que se enfocan desde otra perspectiva que se explicará oportunamente.

A continuación, se presenta un resumen del estado de las diferentes zonas y subsistemas que presentan carencias que serán necesarias resolver.

3.1 Problemática derivada del estudio situación actual/necesidades

- En el caso de los aparcamientos, de acuerdo con el estudio de necesidades del Capítulo 4, *Necesidades futuras*, es necesario prestar especial atención al aparcamiento de autobuses, que presenta déficit de plazas. Por ello es preciso plantear una ampliación del mismo. Además, es necesario realizar una redistribución de las plazas de aparcamiento para solventar las necesidades de las plazas de Aena SME, S.A. y empleados.
- El aeropuerto precisa añadir dos puestos de control de pasaportes en el área de salidas, por lo que se propone añadir una ventanilla adicional en los puestos existentes para convertirlos en dobles.
- Respecto a la zona de Aviación General, en la actualidad no se dispone de ningún edificio para el tratamiento de este tipo de tráfico. Dada la importancia del mismo en el Aeropuerto de Jerez, se considera necesario la construcción o rehabilitación de alguno de los edificios existentes para dar cobertura a las necesidades de los pasajeros de Aviación General.

3.2 Problemática no derivada del estudio situación actual/necesidades

Además de los problemas indicados en el apartado anterior, ligados a la falta de capacidad de las instalaciones actuales del aeropuerto, existen también otros debidos a diferentes factores, entre los que destacan fundamentalmente la necesidad de adecuación a la normativa y de mejora de la operatividad del conjunto de instalaciones aeroportuarias. Estos otros problemas son los que se describen a continuación.

- En la actualidad, el aeropuerto dispone de un centro de emisores del ejército situado junto a la central eléctrica y el Terminal de carga. Se encuentra al borde de la plataforma consumiendo un espacio que podría ser necesario para otros usos aeroportuarios de primera línea. En previsión de que esa parcela fuera necesaria en un futuro se propone su traslado a otra ubicación por determinar.
- El aeropuerto precisa reducir el tiempo de respuesta del SSEI hasta la cabecera 02 (la más desfavorable). En la actualidad el vial de acceso a pista del SSEI requiere un giro de 90 grados, lo que obliga a reducir la velocidad de salida aumentando consecuentemente el tiempo de respuesta. Se propone la realización de un recerido del acceso del vial a pista, de modo que se permita la

realización de un giro más abierto y se elimine la necesidad de reducción de velocidad para acceder a la cabecera 02.

- Con respecto a la longitud de la pista, tal y como se ha analizado en el Capítulo 4, *Necesidades futuras*, con los 2.300 m actuales, existen aeronaves recogidas en la flota tanto actual como prevista del aeropuerto, que no pueden despegar con su peso máximo al despegue (MTOW). Debido a esto y, en coherencia con el Plan Director Vigente, se van a estudiar las diferentes alternativas para ampliar la longitud de la pista.

4 Análisis de alternativas

Se exponen a continuación las diferentes alternativas propuestas para el desarrollo de cada una de las zonas e instalaciones del aeropuerto. Tras la descripción de dichas alternativas de cada zona, se incluye el conjunto de criterios a utilizar para llevar a cabo su análisis y evaluación con el fin de seleccionar la alternativa más adecuada en cada caso. Los criterios a tener en cuenta serán tanto de tipo técnico como de carácter más específico en función de la realidad del aeropuerto y su problemática.

4.1 Campo de Vuelos

Las necesidades futuras descritas en el Capítulo 4, *Necesidades futuras* muestran que no es necesaria una ampliación de la pista por razones de capacidad, puesto que el campo de vuelos en su configuración actual permite alcanzar un volumen de 20 operaciones/hora (tomando como capacidad “declarable” el 85% del RMP obtenido del análisis PICAP) suficiente para atender la demanda prevista de aeronaves a largo plazo. Este valor se ha obtenido del estudio PICAP, *Estudio de Capacidad de Pista del Aeropuerto de Jerez*, DOSC-10-DTC-484-1.0, de fecha 29/10/2010.

No obstante, en vista de que existen aeronaves que no pueden despegar con MTOW es preciso reevaluar dicha necesidad considerando la evolución de los modelos de aeronaves en uso y potenciales en el Aeropuerto de Jerez.

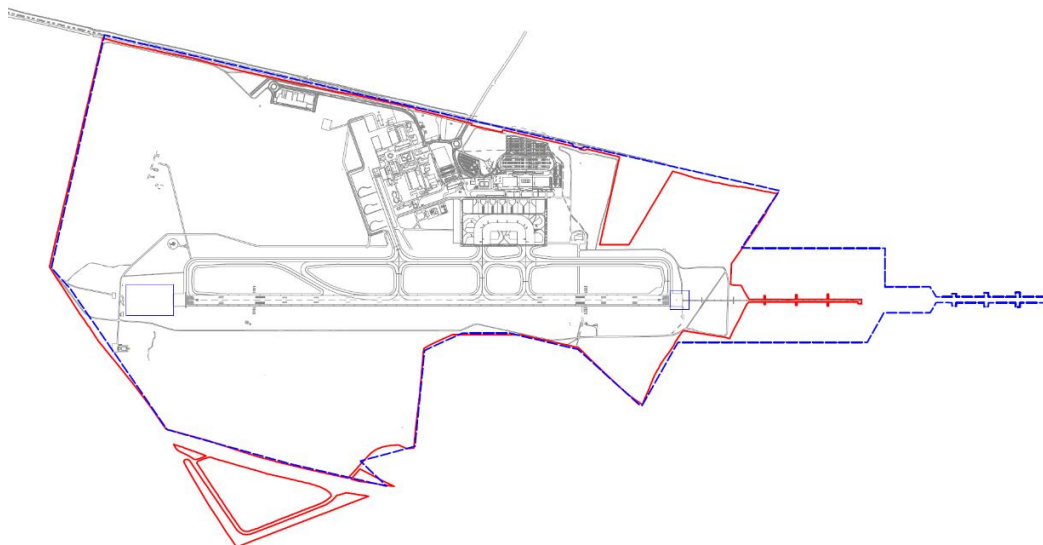
Para ello, se procede a calcular cuál sería el peso al despegue (TOW) admisible para cada TORA que se proponga.

Alternativa 0 (pista actual)

Esta alternativa propone mantener la ubicación actual de ambos umbrales, manteniendo la longitud de pista en 2.300 m, y las dimensiones de franja y RESA. Está declarada una franja de 150 m de ancho a cada lado del eje de pista y se dispone de RESA de dimensiones 225×120 m junto a la cabecera 20 y 90×90 m junto a la cabecera 02.

La configuración de pista resultante se muestra en la Ilustración 5.1.

Ilustración 5.1.- Campo de vuelos. Alternativa 0



A continuación, se estudia el porcentaje de MTOW que se vería afectado por la longitud disponible.

Para el cálculo se emplean los “Airport Planning” de esas aeronaves proporcionados por sus fabricantes. Las aeronaves que se van a analizar son las siguientes: B737-800, A320-200 y A321-200. Ya que el resto de modelos que operan el aeropuerto (CRJ200 y CRJ900) lo hace como MTOW, tal y como se expuso en el Capítulo 4, *Necesidades futuras*.

Las condiciones para las que se han realizado los cálculos son: temperatura de referencia de 34°C, pendiente 0,327%, elevación de 28,35 m y viento en calma.

La longitud de despegue disponible en la actualidad (2.300 m) corregida por temperatura, pendiente y elevación resulta 1.856 m.

Los resultados obtenidos para esta TORL se muestran en la Tabla 5.1.

Tabla 5.1.- Afección a MTOW. Alternativa 0: TORA 2.300 m

TORA: 2.300 m	
Aeronave	TOW/MTOW (%)
B737-800	92%
A320-200	97%
A321-200	91%

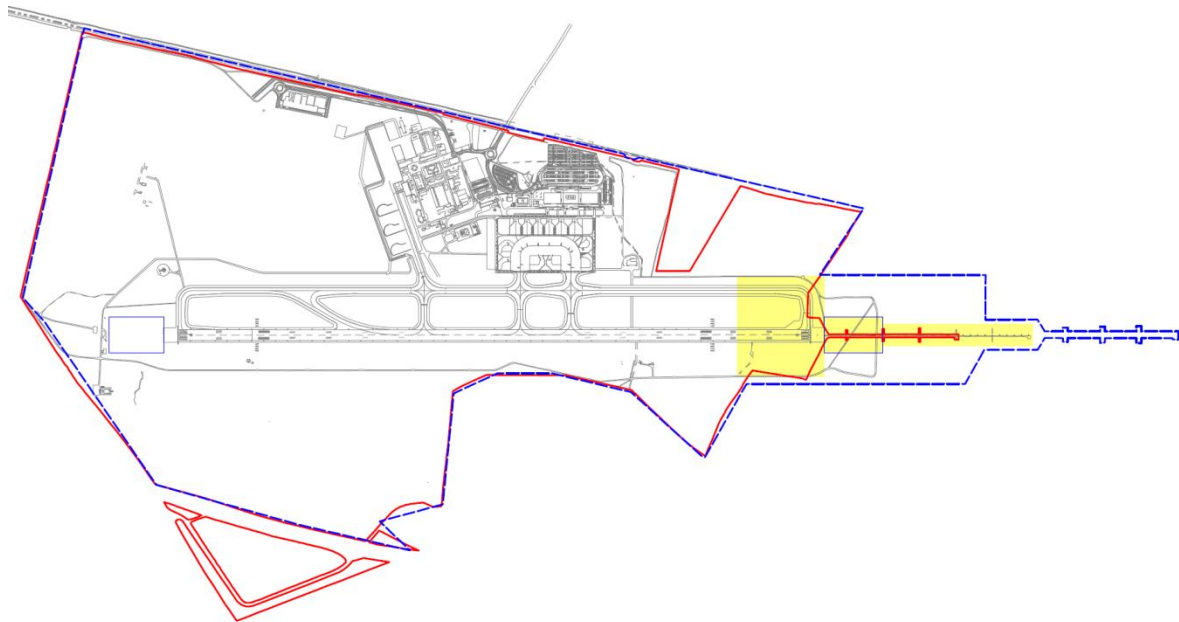
Como se puede observar, la aeronave con mayores restricciones en TOW es el A321.

Alternativa 1

Esta alternativa propone una ampliación de pista de 300 m por el umbral 20, dotándola de 60 m de franja y de una RESA de 240x150 m en la cabecera 20. Con esta ampliación la longitud de pista disponible sería de 2.600 m.

La configuración de pista resultante se muestra en la Ilustración 5.2.

Ilustración 5.2.- Campo de Vuelo. Alternativa 1



En este caso la longitud de campo de referencia sería 2.106 m y la restricción en peso al despegue:

Tabla 5.2.- Afección a MTOW. Alternativa 1: TORA 2.600 m

TORA: 2.600 m	
Aeronave	TOW/MTOW (%)
B737-800	96%
A321-200	95%

De la Tabla 5.2 se puede observar que con la pista de 2.600 m se eliminan las penalizaciones para el A320 que puede operar con MTOW y se reducen ligeramente para el B737-800 y el A321 aunque siguen apareciendo.

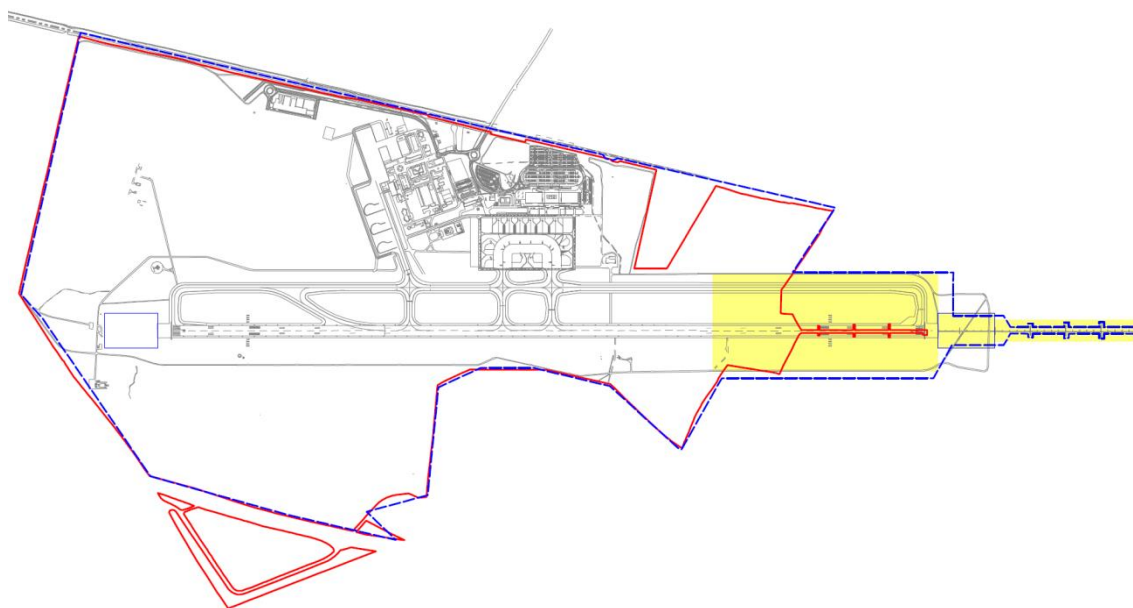
Alternativa 2

Esta alternativa propone una ampliación de pista de 900 m por el umbral 20, dotándola de 60 m de franja y de una RESA de 240x150 m en la cabecera 20. Con esta ampliación la longitud de pista disponible sería de 3.200 m.

Esta alternativa es la que posibilita que las aeronaves analizadas, que operan actualmente en el aeropuerto o que se prevé que lo hagan a futuro, puedan despegar con MTOW.

La configuración de pista resultante se muestra en la Ilustración 5.3.

Ilustración 5.3.- Campo de Vuelo. Alternativa 2



4.1.1 Criterios de valoración

A continuación, se enumeran los criterios que se han considerado más adecuados para evaluar las alternativas del campo de vuelos.

1. Operatividad y capacidad del aeropuerto: deben considerarse las afecciones de las actuaciones asociadas a cada una de las alternativas sobre la operatividad del aeropuerto, estableciendo cuáles de ellas permiten una operación más adecuada. Asimismo, es necesario que la configuración del campo de vuelos seleccionada proporcione la capacidad necesaria en el horizonte del desarrollo previsible del aeropuerto y que se adapte a las necesidades impuestas por el tipo de aeronaves.
2. Viabilidad operativa: debe considerarse la orografía del terreno y la presencia de obstáculos en el entorno del aeropuerto, así como las distintas configuraciones de operación posibles en cada alternativa, para determinar cuál de ellas es la más adecuada.
3. Probables efectos ambientales: debe considerarse el entorno del aeropuerto en cuanto a la existencia de áreas pobladas en las prolongaciones de los ejes de pista, y las distintas configuraciones de operación de cada alternativa, a efectos comparativos, para determinar si alguna de ellas pudiera presentar problemas desde el punto de vista de la afección acústica. También debe considerarse el entorno del aeropuerto en cuanto a la presencia de áreas de alto valor medioambiental, y las distintas afecciones a dichas áreas por parte de cada alternativa, a efectos comparativos.
4. Compatibilidad con actuaciones planificadas, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc.: deben analizarse las posibles actuaciones ya en ejecución o previstas a corto plazo para proponer, siempre que sea posible, un desarrollo acorde con las mismas.
5. Implicaciones administrativas: deben considerarse las necesidades de terrenos de cada alternativa y la coordinación necesaria con otras administraciones, que pueden significar trabas en la ejecución de determinadas soluciones.

6. Cuantía de las inversiones: debe considerarse la cuantía de las actuaciones necesarias en cada alternativa a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas.

4.1.2 Valoración

En cuanto a la operatividad y capacidad del campo de vuelos, la diferencia se basa en poder garantizar que las aeronaves usuarias del aeropuerto puedan despegar con MTOW. Considerando este criterio, la única alternativa que realmente posibilita el despegue con el 100% de MTOW para la flota analizada es la alternativa 2.

En lo que se refiere a viabilidad operativa, no existen obstáculos próximos al umbral 20, por lo que no existe una diferencia sustancial entre las alternativas planteadas en este aspecto.

En cuanto a los probables efectos ambientales, la alternativa 2 es la más desfavorable ya que implica una gran actuación en el campo de vuelos, con el impacto medioambiental que esto implica. Por el contrario, la alternativa 0 es la que presenta mayores ventajas, puesto que no supone ningún tipo de ampliación del campo de vuelos y su impacto medioambiental es despreciable.

En lo que se refiere a compatibilidad con actuaciones planificadas, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc., ninguna de las alternativas propuestas interfiere en el desarrollo de ningún tipo de actuación prevista.

Respecto a las implicaciones administrativas, la ampliación del campo de vuelos por el umbral 20 exige la expropiación de terrenos en la zona que está situada en la prolongación del eje de pista. Según este criterio, la alternativa más favorable es de nuevo la alternativa 0, ya que no requiere ningún tipo de expropiación, mientras que la 2 es la que presenta más inconvenientes.

En lo relativo a la cuantía de las inversiones necesarias, éstas varían fundamentalmente en función de la extensión de la ampliación, de la complejidad de las actuaciones a realizar y de la necesidad de expropiación de terrenos.

Según este criterio, la alternativa 2 es la más desfavorable, puesto que el coste es superior al resto. Por el contrario, la alternativa 0, de no actuación es la más favorable.

A la vista de todo lo anterior y considerando que la alternativa 1 es una solución intermedia entre no hacer nada o ampliar lo que se necesita para garantizar la operación con MTOW y que además implica costes significativos y no aporta grandes ventajas, esta alternativa es la primera descartada.

Con respecto a las alternativas 0 o 2, la alternativa 2 presenta ventajas desde el punto de vista de la operatividad y capacidad, aunque supone una inversión superior y mayores afecciones ambientales. Por último, la alternativa 0 no soluciona la limitación en peso al despegue, pero por el contrario no supone inversión.

En base a todo lo anterior **la alternativa seleccionada es la 2.**

4.2 Aparcamientos

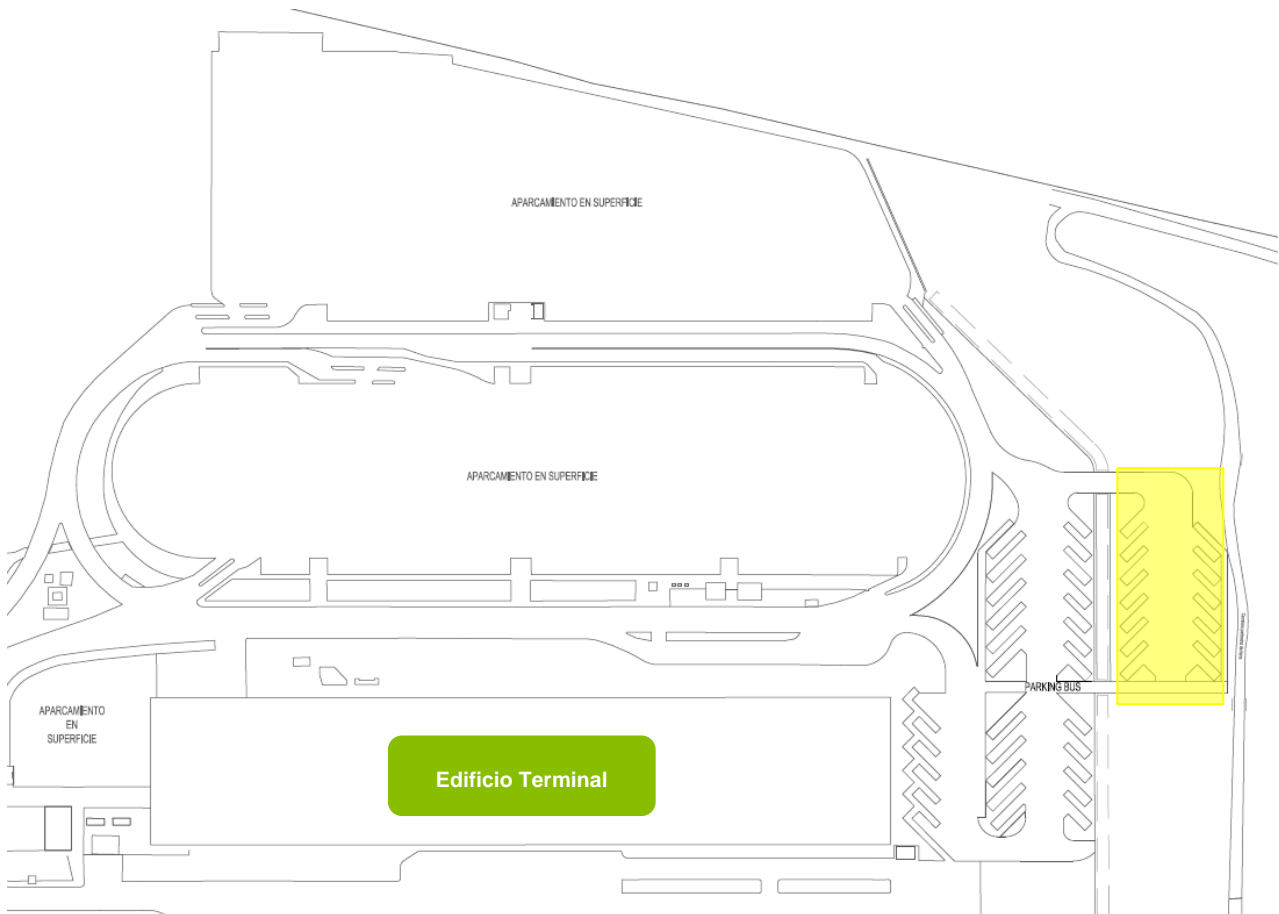
Alternativa 1 (Aparcamiento de autobuses)

Esta alternativa propone la construcción de un nuevo aparcamiento en superficie dedicado a estacionamiento de autobuses. La parcela designada para dicha ampliación es la que se encuentra situada en el extremo norte del actual aparcamiento de autobuses.

El nuevo aparcamiento proporcionaría 10 nuevas plazas de autobuses, que darían respuesta a las necesidades detectadas (a largo plazo son necesarias 9 plazas adicionales). De esta forma, en el Desarrollo Previsible se dispondría de 41 plazas de estacionamiento de autobuses, suficientes para cubrir las necesidades previstas a largo plazo.

Esta alternativa conlleva la construcción de puentes sobre el canal, que discurre paralelo al extremo norte del actual aparcamiento de autobuses.

Ilustración 5.4.- Alternativa 1 de aparcamiento de autobuses

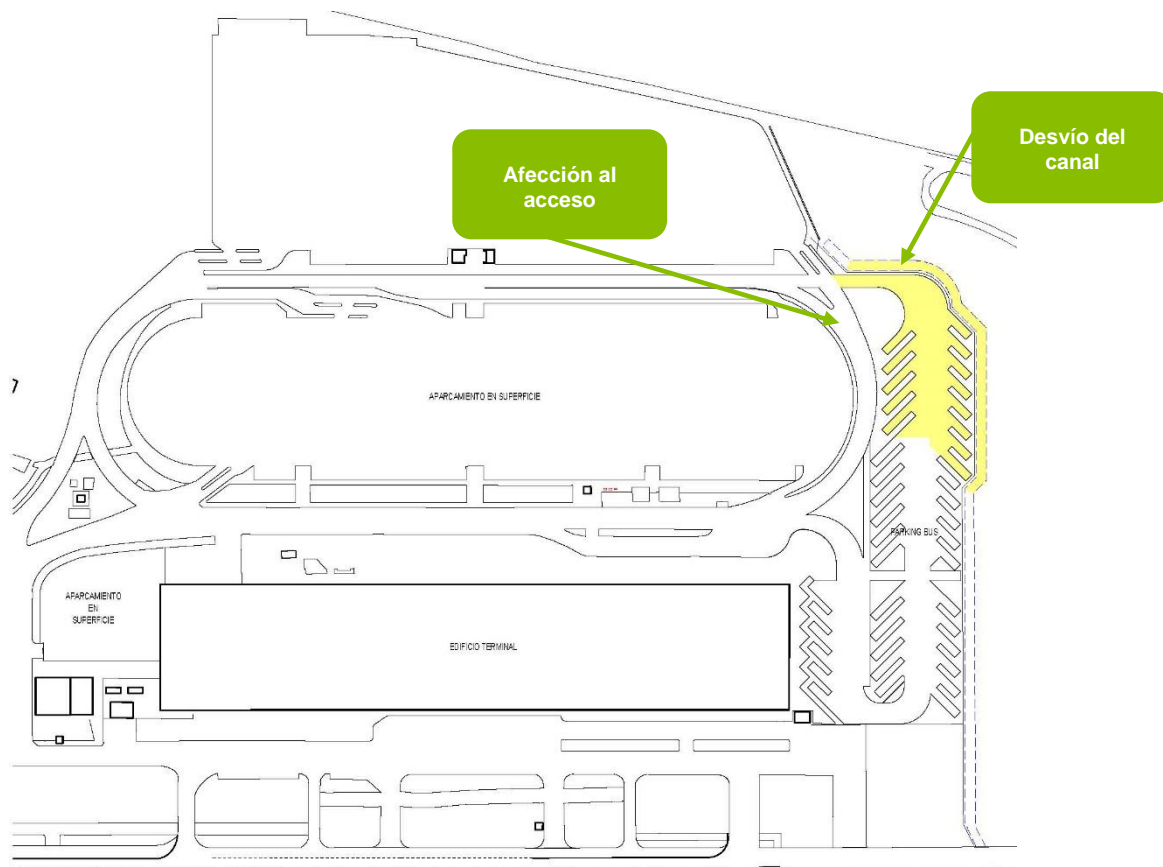


Alternativa 2 (Aparcamiento de autobuses)

Esta alternativa propone la construcción de un nuevo aparcamiento en superficie dedicado a estacionamiento de autobuses. Para ello se propone adecuar las parcelas que lindan con el extremo oeste del actual aparcamiento de autobuses.

El nuevo aparcamiento proporcionaría 10 nuevas plazas de estacionamiento, que darían respuesta a las necesidades detectadas. De esta forma, en el Desarrollo Previsible se dispondría de 41 plazas de autobuses. Esta alternativa lleva asociado el desvío del canal. Además, esta alternativa provoca la afección a la carretera que bordea el parking P1, lo que provocaría la eliminación de alguna de sus plazas.

Ilustración 5.5.- Alternativa 2 de aparcamiento de autobuses



4.2.1 Criterios de valoración

1. Operatividad del aeropuerto: debe valorarse qué alternativas permiten una operación más adecuada del aeropuerto en cuanto a la circulación de vehículos, accesos al Edificio Terminal, etc., así como un mejor aprovechamiento del espacio disponible.
2. Probables efectos ambientales: debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a existencia de áreas de alto valor medioambiental que pudieran verse afectadas, impacto paisajístico en caso de construcciones en altura, etc., evaluando las afecciones de cada una de las alternativas propuestas.
3. Compatibilidad con actuaciones planificadas y con el aparcamiento actual: debe valorarse la manera en que las distintas alternativas son compatibles con las actuaciones previstas, especialmente las que sean a más corto plazo, así como la incidencia tanto de la construcción como de la operación de los nuevos aparcamientos sobre el funcionamiento de los aparcamientos actuales.
4. Coste de las infraestructuras: a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas de las actuaciones necesarias en cada alternativa.
5. Servicios afectados: debe intentarse afectar lo menos posible a los servicios del aeropuerto cuya reubicación suponga un elevado coste económico.

4.2.2 Valoración

En cuanto a la operatividad del aeropuerto, ambas alternativas tienen una operativa similar.

En lo relativo a posibles efectos ambientales, ambas alternativas conllevan similar impacto ambiental.

En lo que se refiere a compatibilidad con actuaciones planificadas, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc., ninguna de las alternativas propuestas interfiere en el desarrollo de ningún tipo de actuación prevista.

Por último, en lo que se refiere a coste de las infraestructuras y servicios afectados, la ejecución de los aparcamientos tiene un coste similar en ambas alternativas, ya que la alternativa 1 afecta al canal en mayor cantidad que la alternativa 2, sin embargo, en la alternativa 2 también se ve afectado el parking P1.

De acuerdo con la valoración anterior **la alternativa seleccionada es la 1**, debido fundamentalmente a que la alternativa 2 conlleva modificaciones en los viales y en el parking.

5 Actuaciones Propuestas

5.1 Subsistema de movimiento de aeronaves

5.1.1 Campo de vuelos

5.1.1.1 Pista

Se propone la ampliación de la pista en 900 m de longitud por la cabecera 20, tal y como se ha descrito en la alternativa 2. La cota del nuevo umbral 20 de la pista ampliada 900 metros será de 30 metros (MSL).

La calle de rodaje paralela se extenderá hasta dar acceso al nuevo umbral.

La ampliación de la longitud de la pista también llevará asociado la construcción de una nueva calle de salida rápida para aterrizajes por la cabecera 20, situada a unos 900 m de la actual. Se deberá realizar un estudio detallado previamente a su ejecución para determinar su posición y trazado óptimos.

Asociada a la ampliación de la pista en 900 m, se deberá construir una RESA de 240x150 m en la cabecera 20.

Se coemplazarán GP y DME para dar servicio a las nuevas operaciones asociadas al desplazamiento del umbral.

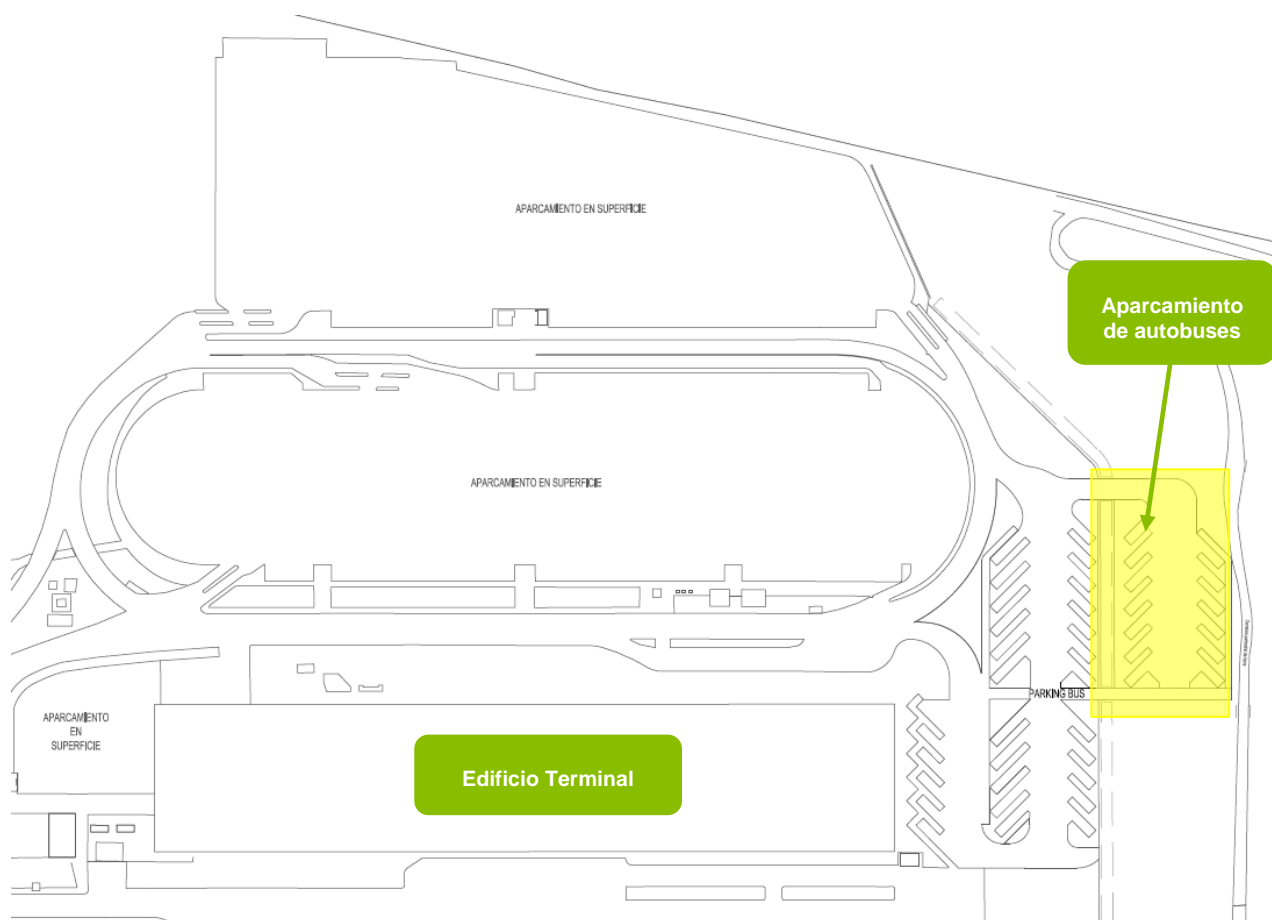
5.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

5.2.1 Zona de Pasajeros

5.2.1.1 Aparcamientos

En cuanto a los aparcamientos, para cubrir las necesidades detectadas a largo plazo, se propone realizar una ampliación del actual aparcamiento de autobuses. Para ello se hará uso de la parcela situada al norte del mismo. La nueva distribución se puede observar en la Ilustración 5.6.

Ilustración 5.6.- Alternativa 1 de aparcamiento de autobuses



El nuevo aparcamiento proporcionará 10 nuevas plazas de estacionamiento de autobuses.

La construcción de este aparcamiento lleva asociado la construcción de puentes sobre el canal que discurre junto al extremo norte del actual aparcamiento de autobuses.

Además de la ampliación del aparcamiento de autobuses, se precisa de una redistribución de las plazas de aparcamiento, para solventar las necesidades de las plazas de Aena SME, S.A. y compañías.

5.2.1.2 Control de pasaportes en salidas

Se propone añadir una ventanilla adicional en los puestos de control de pasaportes de salidas existentes para convertirlos en dobles.

5.2.2 Zona de servicios

5.2.2.1 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

Se precisa la ejecución de un sobreelevamiento en el entronque del vial de acceso del SSEI con la pista para mejorar los tiempos de respuesta en caso de emergencia a la cabecera 02.

5.2.2.2 Centro de emisores del Ejército del Aire

El actual centro de emisores del Ejército del Aire se encuentra situado dentro del recinto aeroportuario, junto a la central eléctrica y en primera línea de plataforma.

En previsión de que esa parcela fuera necesaria en un futuro para otros usos aeroportuarios de primera línea se propone su traslado a otra ubicación por determinar.

El nuevo emplazamiento se determinará de mutuo acuerdo entre Aena SME, S.A. y el Ministerio de Defensa.

La parcela que actualmente está ocupada por el centro de emisores quedará libre, y su nuevo uso se determinará en función de las necesidades que surjan en el aeropuerto. Esta parcela se caracteriza por disponer de buenos accesos y estar situada en primera línea de plataforma.

Ilustración 5.7.- Parcela ocupada por el Centro de emisores del Ejército



5.2.3 Zona de Aviación General

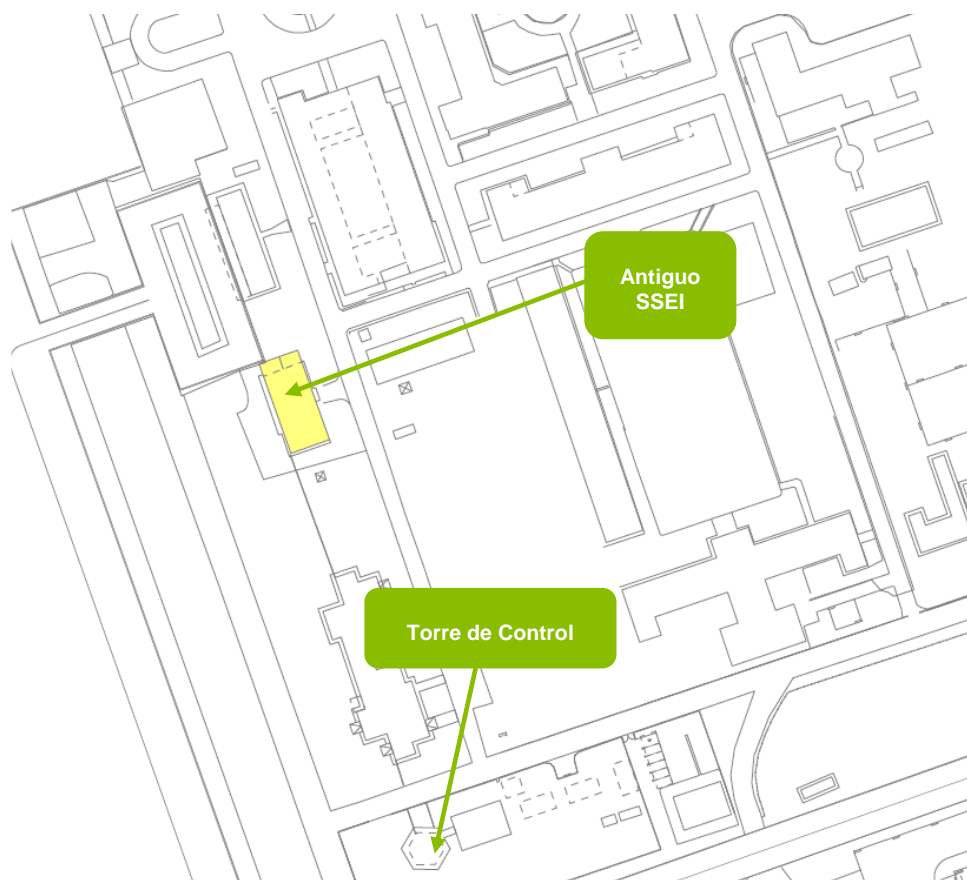
Se plantea como necesaria la construcción de un Edificio de Aviación General para dar tratamiento a este tipo de tráfico, dada la importancia que tienen en el aeropuerto.

Las necesidades calculadas a largo plazo para la aviación general son de 220 m², pero debido a que la aviación general es muy cambiante, se reservará el espacio suficiente para la construcción de un edificio de hasta 1.000 m².

Para ello su construcción, se propone como emplazamiento la parcela ocupada actualmente por el antiguo SSEI, que está en desuso. Esta parcela se encuentra ubicada en primera línea de la plataforma de Aviación General, de ahí que sea adecuada para la construcción de un edificio de las características requeridas.

Para la construcción de las nuevas instalaciones, sería necesario derruir el antiguo SSEI, ya que se encuentra en mal estado y no sería posible realizar una rehabilitación del edificio.

Ilustración 5.8.- Construcción de edificio de Aviación General



5.3 Zona de Abastecimiento

En junio de 2019 Aena SME, S.A. se ha adherido a la iniciativa NetZero2050 en la 29ª edición del Congreso Anual de ACI Europa y en línea con la estrategia UE que persigue la neutralidad en emisiones de carbono para 2050.

Para la consecución de dichos objetivos Aena SME, S.A. está realizando los estudios necesarios para la implantación de un plan fotovoltaico en sus aeropuertos.

Por su ubicación geográfica el Aeropuerto de Jerez disfruta de unas magníficas condiciones de insolación que optimizarían el rendimiento fotovoltaico.

Si, fruto de todos los estudios y análisis necesarios, finalmente resultara necesaria la implantación de una planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Jerez, este dispone de una amplia Zona de Reserva para ello.

Dado que los estudios asociados al plan fotovoltaico aún no son concluyentes y no se dispone una ubicación definitiva dentro del aeropuerto, se considera lo más apropiado mantener la clasificación del potencial suelo necesario como de Reserva.

5.4 Zona de Reserva

Una vez estimados los terrenos necesarios para las actuaciones propuestas para cubrir las necesidades previstas en el Desarrollo Previsible, quedan ciertas áreas intermedias que se catalogan como Zona de Reserva para ampliaciones posteriores, más allá de los horizontes considerados en este documento.

5.5 Necesidades de Terreno

En el presente Plan Director se propone incorporar los terrenos situados al norte del Edificio Terminal con el objeto de regularizar la parcela. Dichos terrenos formarán parte de la Reserva Aeroportuaria, posibilitando el desarrollo futuro de nuevas instalaciones y/o servicios aeroportuarios. Adicionalmente, es preciso incorporar el terreno necesario para la ampliación de la pista por la cabecera 20.

En el Plano 4.3: “Zona de Servicio propuesta. Necesidades de terrenos” se muestran los terrenos a incorporar.

5.6 Descripción de las operaciones aéreas previstas

No se espera que la operativa de las aeronaves en vuelo en el aeropuerto, teniendo en cuenta el desarrollo previsible, sufra modificaciones relevantes en lo que respecta a su incidencia sobre el territorio. Por lo tanto, la descripción de las maniobras propuestas del desarrollo previsible será análoga a la realizada en el Apartado 3 del Capítulo 2 Situación actual del aeropuerto y su entorno de esta Memoria.

Adicionalmente en el DOC III. Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante del presente Plan Director del Aeropuerto de Jerez se refleja la posible incidencia en el entorno que pudieran tener las maniobras asociadas al Desarrollo Previsible propuesto en este Plan Director, ampliación de pista incluida, apartado 5 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible y apartado 6 Áreas de afección acústica en el territorio.

5.7 Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.3.

Tabla 5.3.- Resumen de las actuaciones más importantes descritas en los apartados anteriores

Actuaciones propuestas por zona afectada
Subsistema de movimiento de aeronaves
Campo de vuelos
Ampliación de pista, construcción de RESA y calle de rodaje paralela en la cabecera 20
Construcción de nueva calle de salida rápida para aterrizajes por cabecera 20
Subsistema de Actividades Aeroportuarias
Convertir los puestos de control de pasaportes de salidas en dobles
Recrecido del vial de acceso a pista del SSEI
Ampliación del aparcamiento de autobuses y redistribución de las plazas de aparcamiento
Traslado del Centro de emisores del Ejército
Construcción de un Edificio de Aviación General
Adquisición de terrenos
Terrenos precisos para la ampliación del campo de vuelos
Terrenos precisos para regularización de la parcela al norte del Edificio Terminal

6 Resumen de las Directrices de Ordenación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y actividades previstas

El Aeropuerto de Jerez, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.a de la Constitución y el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2850/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) "4-D".

El Plan Director vigente del Aeropuerto de Jerez fue aprobado mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 y publicado en el B.O.E. con fecha de 9 de agosto de 2001.

El "Artículo 7. Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores" del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido de acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, para su aprobación. Y proceder a la delimitación de su nueva Zona de Servicio de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

La revisión ha supuesto la modificación de algunas de las subzonas o ámbitos dentro de la Zona de Servicio, en concreto las denominadas Zonas Industriales, que pasan a denominarse Zona de Actividades Complementarias o Zona de Apoyo a la Aeronave.

El Aeropuerto de Jerez dispone de una pista denominada 02-20, de 2.300 m y 45 m de anchura. Esta configuración del campo de vuelos junto con la rodadura y las calles de salida rápida y de acceso a cabeceras actuales, pueden alcanzar un rendimiento máximo de pista según PICAP de 24 operaciones/ hora. En el presente Plan Director se propone la ampliación de la misma en 900 m hasta alcanzar los 3.200 m de longitud. Asimismo, se propone ampliar la semirodadura hasta la nueva cabecera 20.

Se dispone de tres plataformas, la cercana al edificio terminal (A1) destinada al tráfico comercial y otras dos plataformas (A2 y A3) destinadas a otras clases de tráfico.

El Edificio Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Jerez tiene forma rectangular y está distribuido en tres volúmenes, el de la izquierda (según se accede por el lado tierra) a la sala de llegadas, el módulo central al vestíbulo de salidas y zona de facturación y el de la derecha a la zona de salidas. La capacidad del edificio es suficiente para absorber la demanda esperada.

Se llevarán a cabo un conjunto de actuaciones en otros ámbitos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, como zonas de aparcamientos, traslado del centro de emisores del ejército y construcción de un edificio para el tratamiento de pasajeros de la Aviación General.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de Andalucía como del resto de España, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de manera que se dé una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Jerez de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, al objeto de introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo y proceder a la delimitación de su nueva Zona de Servicio.

Se requiere la adquisición de un total de 44,1 hectáreas con el fin de regularizar la parcela y permitir la ampliación de la pista.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director vigente tiene una superficie estimada de 483,8 ha, de las cuales 188,3 ha corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 68,9 ha al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 226,6 ha a la Zona de Reserva Aeroportuaria.

La delimitación de la Zona de Servicio queda configurada por un conjunto de líneas reflejadas en el plano número 4.4 del Plan Director, bien mediante las coordenadas UTM de sus vértices, bien siguiendo los límites de sistemas generales, infraestructuras u otros elementos reconocibles del territorio. Los terrenos necesarios para la nueva delimitación de la Zona de Servicio, así como los excluidos de la misma con respecto a los que figuraban en el Plan Director que se revisa, figuran representados gráficamente en el plano 4.3.

La Zona de Servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. “Subsistema de Movimiento de Aeronaves”; 2. “Subsistema de Actividades Aeroportuarias”, con sus correspondientes zonas funcionales y 3. “Zona de Reserva Aeroportuaria”.

1. 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 campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 188,3 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.
 - 1.1 Campo de vuelos: Está integrado por la pista denominada 02-20, una calle de rodaje paralela a ésta y calles de rodaje que unen las plataformas con la rodadura. La principal plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales está situada al oeste de la pista.
 - 1.2 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los terminales de pasajeros y de carga.
2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 68,9 ha, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.2 del Plan Director.
 - 2.1 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 a la aeronave. Superficie: 14,1 ha.
 - 2.2 Zona de Carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,8 ha.
 - 2.3 Zona de Apoyo a la Aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 1,5 ha.
 - 2.4 Zona de Servicios: Incluye los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea y contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios

destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, entre los que se encuentran el Bloque Técnico, la Torre de Control, el SSEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 2,7 ha.

2.5 Zona de Aviación General: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 10,4 ha.

2.6 Zona de Abastecimiento: Contiene acometidas, instalaciones, elementos Terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 4,4 ha.

2.7 Zona de Actividades Complementarias: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias relacionadas con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen. Superficie de 34,0 ha.

3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Su superficie es de 226,6 ha, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

No tendrán la consideración de modificaciones del Plan Director aquellas alteraciones no sustanciales de la delimitación entre Zonas definidas en los planos del Plan Director que, dentro de los límites establecidos en la Zona de Servicio, sean requeridas para no perjudicar el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, o para no limitar la facilidad de accesos al aeropuerto, como consecuencia de nuevas necesidades surgidas de, entre otros factores, condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro necesario para garantizar el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

- **Ámbito del Recinto aeroportuario:**
 - Término Municipal de Jerez de la Frontera

En la

Tabla 5.4 se muestran las coordenadas UTM (ETRS89) (Huso 29) del límite de la Zona de Servicio propuesta en el presente Plan Director.

Tabla 5.4.- Coordenadas UTM (ETRS89) (Huso 29) del límite de la Zona de Servicio propuesta

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
1	760.789,15	4.069.538,48	173	763.148,88	4.071.508,75
2	760.795,04	4.069.546,96	174	763.157,01	4.071.501,36
3	760.812,14	4.069.571,10	175	763.166,74	4.071.489,20
4	760.841,35	4.069.614,00	176	763.178,17	4.071.476,10
5	760.869,64	4.069.656,49	177	763.192,38	4.071.461,51
6	760.900,30	4.069.708,14	178	763.206,07	4.071.449,09
7	760.928,81	4.069.754,15	179	763.219,71	4.071.436,98
8	760.955,25	4.069.794,15	180	763.241,13	4.071.417,50
9	760.982,03	4.069.840,25	181	763.257,06	4.071.403,94
10	761.008,64	4.069.884,50	182	763.274,66	4.071.386,37
11	761.029,08	4.069.918,45	183	763.297,70	4.071.366,60
12	761.031,07	4.069.921,37	184	763.260,26	4.071.338,52
13	761.033,86	4.069.925,15	185	763.226,26	4.071.316,85
14	761.046,50	4.069.942,27	186	763.186,93	4.071.295,19
15	761.051,00	4.069.948,25	187	763.143,26	4.071.272,53
16	761.055,02	4.069.953,83	188	763.101,27	4.071.250,86
17	761.061,11	4.069.961,97	189	763.060,63	4.071.230,88
18	761.066,64	4.069.969,42	190	763.019,70	4.071.210,78
19	761.069,11	4.069.972,84	191	762.979,02	4.071.191,10
20	761.075,89	4.069.983,60	192	762.939,00	4.071.171,74
21	761.083,12	4.069.994,99	193	762.933,31	4.071.162,55
22	761.090,66	4.070.006,92	194	762.903,43	4.071.115,07
23	761.098,01	4.070.018,14	195	762.892,68	4.071.097,96
24	761.115,35	4.070.043,50	196	762.877,26	4.071.073,49
25	761.132,85	4.070.069,10	197	762.860,13	4.071.046,29
26	761.149,47	4.070.093,40	198	762.838,91	4.071.012,70
27	761.161,83	4.070.111,47	199	762.815,19	4.070.975,01
28	761.163,15	4.070.114,22	200	762.794,90	4.070.942,73
29	761.164,62	4.070.116,88	201	762.790,06	4.070.935,03
30	761.166,09	4.070.119,31	202	762.679,99	4.070.628,56
31	761.168,05	4.070.122,48	203	762.680,87	4.070.617,33
32	761.176,38	4.070.135,83	204	762.682,84	4.070.590,09
33	761.186,18	4.070.151,50	205	762.685,82	4.070.553,44
34	761.211,08	4.070.191,03	206	762.688,44	4.070.525,58
35	761.231,08	4.070.222,71	207	762.690,12	4.070.509,06
36	761.255,05	4.070.260,51	208	762.696,13	4.070.478,62
37	761.284,04	4.070.306,46	209	762.705,43	4.070.472,62

Desarrollo Previsible

Punto	X	Y	Punto	X	Y
38	761.312,86	4.070.352,32	210	762.748,20	4.070.452,93
39	761.338,68	4.070.393,17	211	762.781,81	4.070.437,46
40	761.356,83	4.070.421,97	212	762.815,34	4.070.422,03
41	761.367,59	4.070.439,05	213	762.864,52	4.070.399,40
42	761.378,69	4.070.456,65	214	762.899,19	4.070.383,26
43	761.392,53	4.070.478,62	215	762.935,66	4.070.364,86
44	761.405,72	4.070.499,44	216	762.969,13	4.070.347,97
45	761.417,48	4.070.522,11	217	763.024,96	4.070.320,14
46	761.428,22	4.070.542,51	218	763.035,01	4.070.315,51
47	761.438,10	4.070.561,34	219	763.048,42	4.070.309,35
48	761.444,82	4.070.572,88	220	763.063,53	4.070.302,73
49	761.463,77	4.070.602,88	221	763.073,48	4.070.298,11
50	761.487,64	4.070.640,54	222	763.084,57	4.070.292,89
51	761.520,77	4.070.692,83	223	763.095,41	4.070.287,77
52	761.549,79	4.070.738,72	224	763.108,99	4.070.281,50
53	761.569,04	4.070.769,33	225	763.125,94	4.070.273,59
54	761.592,55	4.070.807,27	226	763.124,94	4.070.268,26
55	761.603,87	4.070.825,79	227	763.121,99	4.070.256,18
56	761.609,14	4.070.823,04	228	763.118,32	4.070.242,53
57	761.624,25	4.070.845,26	229	763.116,98	4.070.239,20
58	761.643,54	4.070.874,53	230	763.112,95	4.070.234,80
59	761.653,13	4.070.888,99	231	763.106,33	4.070.228,42
60	761.657,31	4.070.895,29	232	763.099,61	4.070.221,77
61	761.681,81	4.070.932,25	233	763.092,70	4.070.214,36
62	761.706,96	4.070.970,36	234	763.086,75	4.070.207,59
63	761.731,93	4.071.007,60	235	763.083,37	4.070.193,87
64	761.746,02	4.071.028,50	236	763.077,62	4.070.168,48
65	761.754,87	4.071.041,88	237	763.075,40	4.070.158,35
66	761.763,00	4.071.053,97	238	763.073,66	4.070.149,54
67	761.768,74	4.071.047,40	239	763.072,34	4.070.140,40
68	761.783,86	4.071.071,66	240	763.072,00	4.070.130,34
69	761.794,94	4.071.089,03	241	763.071,89	4.070.122,68
70	761.827,86	4.071.140,09	242	763.071,91	4.070.114,30
71	761.839,32	4.071.157,73	243	763.072,05	4.070.107,66
72	761.850,85	4.071.175,84	244	763.073,29	4.070.101,00
73	761.841,68	4.071.181,44	245	763.076,14	4.070.089,08
74	761.860,95	4.071.211,50	246	763.077,72	4.070.083,10
75	761.880,01	4.071.241,22	247	763.079,22	4.070.076,64
76	761.899,29	4.071.271,29	248	763.082,07	4.070.070,87

Punto	X	Y	Punto	X	Y
77	761.918,60	4.071.301,41	249	763.089,72	4.070.055,18
78	761.938,52	4.071.332,46	250	763.098,14	4.070.038,72
79	761.962,58	4.071.370,00	251	763.103,07	4.070.029,07
80	761.964,13	4.071.372,40	252	763.111,44	4.070.013,19
81	761.972,51	4.071.385,45	253	763.124,77	4.069.988,94
82	761.983,93	4.071.403,26	254	763.137,53	4.069.965,51
83	762.003,07	4.071.433,12	255	763.149,09	4.069.944,15
84	762.023,41	4.071.464,83	256	763.150,75	4.069.941,44
85	762.040,48	4.071.491,45	257	763.157,07	4.069.929,85
86	762.051,43	4.071.496,80	258	763.141,17	4.069.905,69
87	762.064,46	4.071.516,14	259	763.120,56	4.069.872,94
88	762.063,48	4.071.528,27	260	763.108,30	4.069.853,42
89	762.083,28	4.071.559,11	261	763.084,29	4.069.814,82
90	762.102,71	4.071.589,35	262	763.070,03	4.069.792,15
91	762.121,90	4.071.619,24	263	763.058,96	4.069.774,96
92	762.148,86	4.071.661,21	264	763.029,65	4.069.728,96
93	762.298,96	4.071.877,09	265	763.000,21	4.069.684,39
94	762.306,50	4.071.887,70	266	762.975,18	4.069.646,61
95	762.321,24	4.071.907,49	267	762.953,34	4.069.614,81
96	762.335,67	4.071.927,13	268	762.924,59	4.069.573,53
97	762.349,57	4.071.945,80	269	762.905,69	4.069.546,54
98	762.364,19	4.071.964,94	270	762.876,22	4.069.508,04
99	762.366,42	4.071.968,22	271	762.846,94	4.069.469,48
100	762.376,25	4.071.983,88	272	762.818,40	4.069.432,73
101	762.385,27	4.071.997,95	273	762.789,49	4.069.396,26
102	762.392,87	4.072.009,76	274	762.760,29	4.069.358,01
103	762.403,92	4.072.026,68	275	762.734,75	4.069.321,46
104	762.414,22	4.072.042,22	276	762.707,87	4.069.282,87
105	762.426,11	4.072.064,63	277	762.680,21	4.069.243,32
106	762.441,27	4.072.088,43	278	762.662,56	4.069.218,21
107	762.456,51	4.072.113,67	279	762.646,24	4.069.195,01
108	762.463,73	4.072.129,71	280	762.618,72	4.069.185,35
109	762.472,91	4.072.143,41	281	762.596,04	4.069.179,84
110	762.476,06	4.072.156,18	282	762.535,04	4.069.164,57
111	762.490,66	4.072.180,84	283	762.454,74	4.069.140,09
112	762.507,83	4.072.210,54	284	762.389,09	4.069.118,96
113	762.519,38	4.072.228,62	285	762.346,77	4.069.104,11
114	762.530,67	4.072.246,91	286	762.294,02	4.069.085,70
115	762.540,47	4.072.263,82	287	762.254,83	4.069.072,21

Punto	X	Y	Punto	X	Y
116	762.554,09	4.072.287,29	288	762.233,79	4.069.064,64
117	762.567,27	4.072.310,20	289	762.211,20	4.069.056,49
118	762.582,17	4.072.291,13	290	762.191,47	4.069.049,45
119	762.599,24	4.072.269,21	291	762.178,37	4.069.045,04
120	762.616,29	4.072.247,27	292	762.170,51	4.069.042,26
121	762.642,00	4.072.220,15	293	762.154,68	4.069.036,67
122	762.655,47	4.072.201,76	294	762.140,60	4.069.031,77
123	762.670,26	4.072.181,48	295	762.128,07	4.069.028,26
124	762.683,71	4.072.162,86	296	762.111,90	4.069.024,53
125	762.699,90	4.072.140,69	297	762.095,91	4.069.020,95
126	762.712,14	4.072.123,62	298	762.079,84	4.069.017,33
127	762.732,93	4.072.095,23	299	762.068,79	4.069.014,98
128	762.748,01	4.072.074,80	300	762.065,29	4.069.014,37
129	762.755,29	4.072.064,66	301	762.062,25	4.069.012,58
130	762.984,16	4.072.703,97	302	762.050,12	4.069.008,97
131	763.131,92	4.072.651,07	303	762.035,97	4.069.005,07
132	763.198,50	4.072.837,34	304	762.024,22	4.069.002,13
133	763.284,54	4.072.855,45	305	762.008,71	4.068.998,15
134	763.309,89	4.072.926,25	306	761.990,05	4.068.993,01
135	763.295,82	4.072.931,29	307	761.968,55	4.068.987,53
136	763.302,56	4.072.950,12	308	761.956,41	4.068.984,49
137	763.316,63	4.072.945,08	309	761.933,79	4.068.979,34
138	763.361,29	4.073.069,83	310	761.899,60	4.068.971,28
139	763.343,66	4.073.076,14	311	761.865,85	4.068.963,33
140	763.350,40	4.073.094,97	312	761.831,80	4.068.955,28
141	763.368,04	4.073.088,66	313	761.792,01	4.068.945,92
142	763.411,85	4.073.211,05	314	761.757,81	4.068.937,87
143	763.391,82	4.073.218,23	315	761.730,64	4.068.931,50
144	763.398,56	4.073.237,06	316	761.723,65	4.068.935,91
145	763.418,59	4.073.229,88	317	761.723,22	4.068.936,16
146	763.469,99	4.073.373,46	318	761.700,72	4.068.950,64
147	763.500,59	4.073.362,51	319	761.697,76	4.068.952,53
148	763.492,17	4.073.338,97	320	761.682,95	4.068.962,07
149	763.487,46	4.073.340,65	321	761.673,28	4.068.968,29
150	763.444,48	4.073.220,61	322	761.638,61	4.068.990,56
151	763.464,52	4.073.213,44	323	761.587,95	4.069.023,25
152	763.457,78	4.073.194,61	324	761.539,88	4.069.054,28
153	763.437,74	4.073.201,78	325	761.483,10	4.069.090,87
154	763.393,93	4.073.079,39	326	761.463,85	4.069.103,26

Punto	X	Y	Punto	X	Y
155	763.411,56	4.073.073,08	327	761.431,70	4.069.124,06
156	763.405,26	4.073.054,09	328	761.393,74	4.069.148,54
157	763.387,19	4.073.060,56	329	761.344,19	4.069.180,50
158	763.342,53	4.072.935,81	330	761.289,39	4.069.215,86
159	763.356,60	4.072.930,77	331	761.270,39	4.069.228,07
160	763.349,86	4.072.911,94	332	761.225,11	4.069.257,24
161	763.335,78	4.072.916,98	333	761.188,06	4.069.281,17
162	763.310,44	4.072.846,18	334	761.177,36	4.069.288,00
163	763.367,48	4.072.775,32	335	761.135,98	4.069.314,63
164	763.294,22	4.072.570,35	336	761.089,39	4.069.344,62
165	763.378,00	4.072.473,42	337	761.041,14	4.069.375,74
166	763.069,89	4.071.612,78	338	761.012,10	4.069.394,44
167	763.082,98	4.071.600,80	339	760.951,16	4.069.433,83
168	763.087,90	4.071.593,77	340	760.891,81	4.069.472,14
169	763.103,68	4.071.572,18	341	760.847,24	4.069.500,88
170	763.114,76	4.071.555,08	342	760.823,52	4.069.516,18
171	763.129,14	4.071.535,18	343	760.804,88	4.069.528,17
172	763.139,86	4.071.520,58	1	760.789,15	4.069.538,48

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 2					
344	762.725,42	4.069.203,36	375	762.818,20	4.069.265,04
345	762.743,37	4.069.226,51	376	762.816,09	4.069.263,84
346	762.749,39	4.069.234,09	377	762.814,69	4.069.262,94
347	762.755,29	4.069.240,89	378	762.813,99	4.069.262,49
348	762.760,29	4.069.247,04	379	762.811,74	4.069.260,89
349	762.766,04	4.069.254,29	380	762.808,69	4.069.258,59
350	762.770,34	4.069.259,69	381	762.807,14	4.069.257,39
351	762.776,99	4.069.267,59	382	762.804,84	4.069.255,49
352	762.781,90	4.069.273,29	383	762.803,34	4.069.254,19
353	762.783,82	4.069.275,54	384	762.802,59	4.069.253,64
354	762.785,50	4.069.277,89	385	762.801,24	4.069.252,49
355	762.787,30	4.069.280,19	386	762.800,69	4.069.251,99
356	762.791,00	4.069.284,59	387	762.799,69	4.069.251,19
357	762.794,70	4.069.288,99	388	762.797,79	4.069.249,19
358	762.798,50	4.069.293,54	389	762.794,29	4.069.245,62
359	762.801,30	4.069.296,89	390	762.791,44	4.069.242,69
360	762.804,32	4.069.300,45	391	762.785,89	4.069.237,59
361	762.806,55	4.069.303,29	392	762.783,19	4.069.234,94

Punto	X	Y	Punto	X	Y
362	762.808,10	4.069.305,29	393	762.778,49	4.069.229,89
363	762.809,70	4.069.307,29	394	762.775,94	4.069.227,14
364	762.812,55	4.069.310,79	395	762.772,54	4.069.224,09
365	762.814,60	4.069.313,29	396	762.771,24	4.069.222,99
366	762.816,55	4.069.315,59	397	762.770,59	4.069.222,29
367	762.818,70	4.069.318,24	398	762.769,99	4.069.221,69
368	762.819,70	4.069.319,39	399	762.768,12	4.069.220,06
369	762.828,89	4.069.330,81	400	762.765,44	4.069.217,54
370	762.830,39	4.069.306,95	401	762.763,74	4.069.216,09
371	762.830,07	4.069.290,10	402	762.760,39	4.069.213,79
372	762.829,53	4.069.278,51	403	762.749,72	4.069.208,06
373	762.828,11	4.069.273,60	344	762.725,42	4.069.203,36
374	762.821,90	4.069.267,84			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 3					
404	762.839,47	4.069.343,99	483	763.228,92	4.069.668,67
405	762.854,43	4.069.362,60	484	763.229,82	4.069.652,18
406	762.861,77	4.069.371,72	485	763.230,59	4.069.628,05
407	762.875,77	4.069.392,61	486	763.230,72	4.069.618,94
408	762.878,30	4.069.396,15	487	763.231,77	4.069.597,95
409	762.897,87	4.069.423,27	488	763.232,00	4.069.569,78
410	762.911,30	4.069.441,84	489	763.232,68	4.069.556,03
411	762.916,68	4.069.449,12	490	763.233,49	4.069.540,73
412	762.932,87	4.069.471,94	491	763.234,41	4.069.507,41
413	762.937,91	4.069.478,90	492	763.234,54	4.069.498,93
414	762.942,68	4.069.485,47	493	763.235,14	4.069.488,15
415	762.949,85	4.069.495,86	494	763.236,34	4.069.462,14
416	762.956,87	4.069.505,74	495	763.237,25	4.069.442,28
417	762.961,58	4.069.512,37	496	763.236,04	4.069.421,09
418	762.965,65	4.069.518,14	497	763.236,23	4.069.403,12
419	762.970,43	4.069.524,64	498	763.235,69	4.069.398,28
420	762.972,29	4.069.527,35	499	763.235,44	4.069.397,23
421	762.976,43	4.069.533,26	500	763.234,57	4.069.393,55
422	762.981,52	4.069.540,54	501	763.232,86	4.069.388,99
423	762.986,35	4.069.547,41	502	763.230,63	4.069.384,65
424	762.989,03	4.069.550,82	503	763.227,87	4.069.380,65
425	762.994,49	4.069.557,94	504	763.224,65	4.069.377,01
426	762.999,13	4.069.563,91	505	763.220,99	4.069.373,78

Punto	X	Y	Punto	X	Y
427	763.001,94	4.069.567,34	506	763.216,98	4.069.371,03
428	763.004,46	4.069.570,57	507	763.216,32	4.069.370,68
429	763.007,03	4.069.573,76	508	763.212,65	4.069.368,79
430	763.009,56	4.069.577,80	509	763.208,06	4.069.367,09
431	763.012,26	4.069.581,94	510	763.206,82	4.069.366,53
432	763.018,78	4.069.592,21	511	763.186,73	4.069.360,99
433	763.024,94	4.069.601,62	512	763.173,05	4.069.357,61
434	763.031,28	4.069.611,57	513	763.164,05	4.069.355,11
435	763.032,98	4.069.614,50	514	763.162,65	4.069.354,71
436	763.038,53	4.069.623,44	515	763.153,73	4.069.352,15
437	763.046,26	4.069.635,32	516	763.143,78	4.069.349,36
438	763.054,59	4.069.648,62	517	763.132,87	4.069.347,03
439	763.061,03	4.069.658,92	518	763.130,81	4.069.346,50
440	763.065,46	4.069.665,81	519	763.122,05	4.069.344,50
441	763.069,84	4.069.672,46	520	763.108,35	4.069.340,90
442	763.077,09	4.069.683,76	521	763.094,03	4.069.337,33
443	763.083,56	4.069.693,42	522	763.080,42	4.069.333,93
444	763.089,49	4.069.701,96	523	763.075,55	4.069.332,71
445	763.093,93	4.069.708,96	524	763.067,98	4.069.330,93
446	763.098,13	4.069.715,43	525	763.055,48	4.069.328,00
447	763.100,78	4.069.719,60	526	763.042,98	4.069.324,56
448	763.104,59	4.069.725,63	527	763.031,77	4.069.321,90
449	763.110,34	4.069.734,56	528	763.023,78	4.069.320,35
450	763.115,79	4.069.743,20	529	763.021,55	4.069.319,93
451	763.121,16	4.069.750,95	530	763.004,43	4.069.315,06
452	763.126,99	4.069.759,45	531	762.993,08	4.069.311,75
453	763.131,12	4.069.765,11	532	762.972,65	4.069.307,21
454	763.133,93	4.069.768,95	533	762.953,33	4.069.302,36
455	763.137,38	4.069.773,85	534	762.946,05	4.069.300,46
456	763.141,43	4.069.779,33	535	762.923,87	4.069.295,26
457	763.145,56	4.069.784,31	536	762.905,43	4.069.291,20
458	763.149,53	4.069.788,93	537	762.904,12	4.069.290,87
459	763.150,84	4.069.790,45	538	762.873,68	4.069.283,57
460	763.155,54	4.069.795,31	539	762.865,81	4.069.281,73
461	763.159,76	4.069.799,35	540	762.863,89	4.069.281,28
462	763.164,59	4.069.804,13	541	762.856,58	4.069.279,57
463	763.169,10	4.069.808,09	542	762.848,93	4.069.277,74
464	763.173,36	4.069.811,76	543	762.847,48	4.069.277,64
465	763.178,04	4.069.815,35	544	762.846,33	4.069.277,96

Punto	X	Y	Punto	X	Y
466	763.182,56	4.069.818,56	545	762.844,75	4.069.278,92
467	763.190,59	4.069.823,16	546	762.843,46	4.069.279,61
468	763.193,68	4.069.824,66	547	762.841,95	4.069.280,57
469	763.196,76	4.069.825,66	548	762.841,02	4.069.281,94
470	763.201,34	4.069.826,66	549	762.840,76	4.069.282,67
471	763.203,88	4.069.827,39	550	762.840,37	4.069.283,84
472	763.211,40	4.069.824,72	551	762.839,98	4.069.286,07
473	763.218,23	4.069.807,35	552	762.839,77	4.069.288,82
474	763.223,27	4.069.788,93	553	762.839,77	4.069.293,07
475	763.223,31	4.069.788,81	554	762.839,65	4.069.298,17
476	763.225,23	4.069.772,93	555	762.839,60	4.069.299,41
477	763.226,13	4.069.764,33	556	762.839,45	4.069.304,32
478	763.227,07	4.069.750,59	557	762.839,27	4.069.310,64
479	763.227,60	4.069.730,16	558	762.839,58	4.069.318,22
480	763.227,46	4.069.721,14	559	762.839,50	4.069.335,21
481	763.228,07	4.069.708,46	404	762.839,47	4.069.343,99
482	763.228,78	4.069.685,01			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 4					
560	762.819,78	4.069.219,97	604	763.246,68	4.069.601,38
561	762.814,04	4.069.224,29	605	763.245,74	4.069.629,58
562	762.813,39	4.069.225,99	606	763.244,13	4.069.678,08
563	762.813,19	4.069.227,74	607	763.241,96	4.069.741,89
564	762.812,94	4.069.230,59	608	763.240,62	4.069.784,09
565	762.812,94	4.069.232,19	609	763.240,52	4.069.787,26
566	762.813,09	4.069.233,79	610	763.240,12	4.069.788,93
567	762.813,49	4.069.235,49	611	763.236,35	4.069.804,69
568	762.813,94	4.069.237,14	612	763.234,55	4.069.811,56
569	762.814,89	4.069.239,54	613	763.232,45	4.069.818,34
570	762.816,09	4.069.241,64	614	763.230,03	4.069.825,01
571	762.817,69	4.069.243,54	615	763.227,29	4.069.831,55
572	762.819,09	4.069.244,79	616	763.224,06	4.069.838,67
573	762.821,49	4.069.246,34	617	763.216,17	4.069.852,28
574	762.823,34	4.069.247,39	618	763.217,54	4.069.870,38
575	762.826,09	4.069.248,84	619	763.219,59	4.069.899,50
576	762.828,74	4.069.249,99	620	763.244,87	4.069.945,74
577	762.832,14	4.069.250,99	621	763.270,80	4.069.993,30
578	762.835,39	4.069.251,69	622	763.271,38	4.069.967,45

Punto	X	Y	Punto	X	Y
579	762.838,29	4.069.252,49	623	763.272,11	4.069.937,26
580	762.840,24	4.069.253,29	624	763.273,11	4.069.896,13
581	762.846,23	4.069.254,80	625	763.274,09	4.069.855,93
582	762.953,59	4.069.281,37	626	763.275,07	4.069.815,31
583	762.953,46	4.069.281,94	627	763.275,88	4.069.781,69
584	762.982,49	4.069.289,28	628	763.277,20	4.069.727,29
585	763.021,16	4.069.299,37	629	763.278,38	4.069.678,49
586	763.099,42	4.069.319,82	630	763.279,51	4.069.632,09
587	763.146,77	4.069.332,18	631	763.281,06	4.069.568,09
588	763.210,66	4.069.348,87	632	763.282,48	4.069.509,48
589	763.212,84	4.069.349,44	633	763.283,62	4.069.461,88
590	763.224,27	4.069.356,43	634	763.284,81	4.069.412,69
591	763.229,74	4.069.360,19	635	763.285,74	4.069.374,49
592	763.234,70	4.069.364,58	636	763.286,52	4.069.342,51
593	763.235,53	4.069.365,51	637	763.287,00	4.069.320,13
594	763.239,12	4.069.369,55	638	763.230,69	4.069.306,32
595	763.242,88	4.069.375,04	639	763.207,09	4.069.299,11
596	763.245,93	4.069.380,93	640	763.168,67	4.069.290,27
597	763.248,25	4.069.387,14	641	763.126,07	4.069.280,48
598	763.249,79	4.069.393,59	642	763.060,04	4.069.264,45
599	763.251,59	4.069.400,74	643	763.006,36	4.069.253,50
600	763.251,27	4.069.413,58	644	762.957,54	4.069.244,35
601	763.249,96	4.069.466,82	645	762.907,87	4.069.235,03
602	763.248,97	4.069.507,59	646	762.865,23	4.069.227,03
603	763.247,61	4.069.563,33	560	762.819,78	4.069.219,97

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 5					
647	763.134,85	4.069.998,27	653	763.213,56	4.070.022,34
648	763.164,80	4.070.025,96	654	763.188,06	4.069.974,75
649	763.194,52	4.070.053,44	655	763.165,49	4.069.942,16
650	763.224,27	4.070.081,90	656	763.149,19	4.069.971,99
651	763.267,60	4.070.123,98	647	763.134,85	4.069.998,27
652	763.241,70	4.070.075,34			

7 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible**

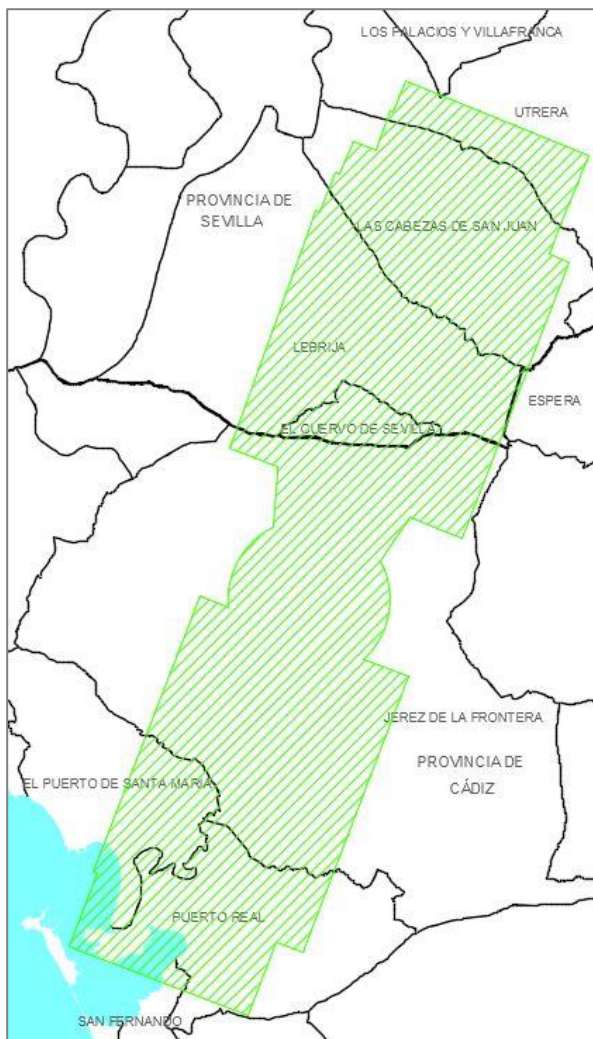
7.1 **Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer**

La propuesta del Capítulo 5 del presente Plan Director contempla una serie de actuaciones, de las cuales la ampliación de la pista en 900 metros por el umbral 20 afecta al diseño de las servidumbres aeronáuticas. Esta ampliación conlleva la adecuación de la posición del GP y DME del ILS (IJR) al nuevo umbral.

En los planos nº 5 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Jerez, tanto las establecidas en el Real Decreto 762/2017, de 21 de julio, como las propuestas hasta su desarrollo previsible.

Tal y como se recoge en el documento III, los términos municipales afectados total o parcialmente por las Servidumbres Aeronáuticas del desarrollo previsible son los que se listan a continuación:

Ilustración 5.9- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible



Pertencientes a la provincia de Cádiz

- El Puerto de Santa María
- Espera
- Jerez de la Frontera
- Puerto Real
- San Fernando

Pertencientes a la provincia de Sevilla

- El Cuervo de Sevilla
- Las Cabezas de San Juan
- Lebrija
- Los Palacios y Villafranca
- Utrera*

*El municipio de El Palmar de Troya se segregó del municipio de Utrera el 2 de octubre de 2018, mediante Decreto 183/2018, de 2 de octubre, por el que se aprueba la creación del municipio de El Palmar de Troya por segregación del término municipal de Utrera (Sevilla). Esta segregación se produjo con posterioridad a la aprobación del Real Decreto 762/2017, de 21 de julio, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Jerez.

7.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible

El análisis de la afección acústica del territorio está destinado a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en el entorno de dichas infraestructuras.

A continuación, se ilustra el área de afección acústica para el Aeropuerto de Jerez, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por L_d 60 dB (A), L_e 60 dB (A) y L_n 50 dB (A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, para los escenarios actual y desarrollo previsible del Plan Director.

Ilustración 5.10.- Área de afección acústica

