

## COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

## Aeropuerto de Almería

	X	Y
1	555.109,4	4.078.366,1
2	555.532,7	4.078.503,3
3	555.872,7	4.078.570,3
4	556.294,2	4.078.704,2
5	556.908,4	4.078.844,2
6	556.972,8	4.078.560,9
7	557.094,2	4.078.623,9
8	557.137,2	4.078.641,8
9	557.294,7	4.078.664,8
10	557.375,8	4.078.655,0
11	557.454,6	4.078.666,4
12	557.593,4	4.078.649,1
13	557.577,3	4.078.711,2
14	557.611,4	4.078.722,4
15	557.629,6	4.078.728,4
16	557.696,7	4.078.656,4
17	557.756,0	4.078.667,8
18	557.780,1	4.078.652,4
19	558.079,5	4.078.702,2
20	558.126,4	4.078.591,6
21	558.647,4	4.078.755,0
22	558.682,5	4.078.642,9
23	558.136,6	4.078.526,0
24	558.152,1	4.078.476,5
25	558.128,5	4.078.343,0
26	557.623,1	4.078.635,6
27	557.616,2	4.078.645,0
28	557.623,1	4.078.635,6
29	557.478,6	4.078.594,6
30	557.377,5	4.078.649,6
31	557.142,4	4.078.634,6
32	557.102,3	4.078.603,0
33	554.455,0	4.077.494,0
34	554.430,0	4.077.372,8
35	554.483,9	4.077.325,7
36	554.502,5	4.077.211,9
37	554.489,6	4.077.210,8
38	554.471,0	4.077.213,8
39	554.463,7	4.077.223,2
40	554.449,9	4.077.271,8
41	554.431,0	4.077.308,7
42	553.837,6	4.077.122,8
43	553.802,2	4.077.234,7
44	554.421,7	4.077.367,8
45	554.419,9	4.077.428,8
46	554.455,2	4.077.494,0
47	554.504,2	4.077.553,4
48	554.539,6	4.077.618,9
49	554.558,9	4.077.707,3
50	555.237,2	4.077.927,3

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista (09-27) de 2.900 × 45 metros y una plataforma con 19 puestos de estacionamiento, de los que tan solo cinco son para aeronaves comerciales. Pese a las actuaciones que se llevarán a cabo a corto plazo en el lado aire, dotando a la pista de nuevas calles de salida, estableciendo un nuevo procedimiento de salida y ampliando la plataforma en cinco puestos de aviación comercial adicionales, la capacidad del espacio aéreo/campo de vuelos, que alcanzará las 11 aeronaves/hora con estas mejoras, se revela insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que palién las deficiencias en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Granada presenta cueillos de botella en las áreas de embarque y en el vestíbulo de salidas, por lo que también requiere de ampliación para ofrecer un adecuado servicio al pasajero. El aparcamiento de vehículos, por el mismo motivo, demanda mayor número de puestos, del orden de 120 adicionales a los existentes.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la provincia de Granada como del resto de la Comunidad andaluza, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica y dar 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 aprobar el Plan Director del aeropuerto de Granada 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, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Granada que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber un el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de

### 15736 **ORDEN de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Granada.**

El aeropuerto de Granada, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-D»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por 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 Decreto 2647/1973, de 11 de octubre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Granada.

El tráfico en el año 1999 fue cercano a los 440.000 pasajeros, con más de 8.400 operaciones de aeronaves. Es un aeropuerto no estacional, y sirve fundamentalmente un tráfico regular de conexión con Barcelona y Madrid, por lo que ofrece un servicio muy importante para el desarrollo socioeconómico de la provincia de Granada.

calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones, aparte de las ya planificadas y de inminente ejecución, consisten en la construcción de una rodadura paralela y aparcaderos de espera; la ampliación de la plataforma de aeronaves; la disposición de plataforma independiente para aviación general y de un puesto de estacionamiento aislado; la ampliación del edificio terminal y del aparcamiento de vehículos; y el desarrollo de las infraestructuras del INTA. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «Plan Director del aeropuerto de Granada» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreo que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 191,0 hectáreas, de las cuales 169,7 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 6,25 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 15,05 hectáreas a la Zona de Reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 6 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Este plano se incorpora como anexo de esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación suponen un total de 10,8 hectáreas que se distribuyen de la siguiente manera: 0,87 hectáreas en la cabecera 27 para completar su sistema de aproximación, 2,74 hectáreas para la calle de rodadura de la pista 27 y 4,09 hectáreas para la calle de rodadura de la pista 09, además de los terrenos próximos a la plataforma de estacionamiento aislado, con una superficie de 3,10 hectáreas. Estas necesidades de terreno están representadas en el plano número 5.2 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio del aeropuerto 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 5.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. «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, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 169,7 hectáreas que se representan en el plano número 5.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 09-27, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de esta-

cionamiento de aeronaves está situada al sur del campo de vuelos, frente al edificio terminal.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga 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 urbano provincial, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 6,25 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 7 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: 3,1 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,18 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,13 hectáreas.

2.4 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 0,84 hectáreas.

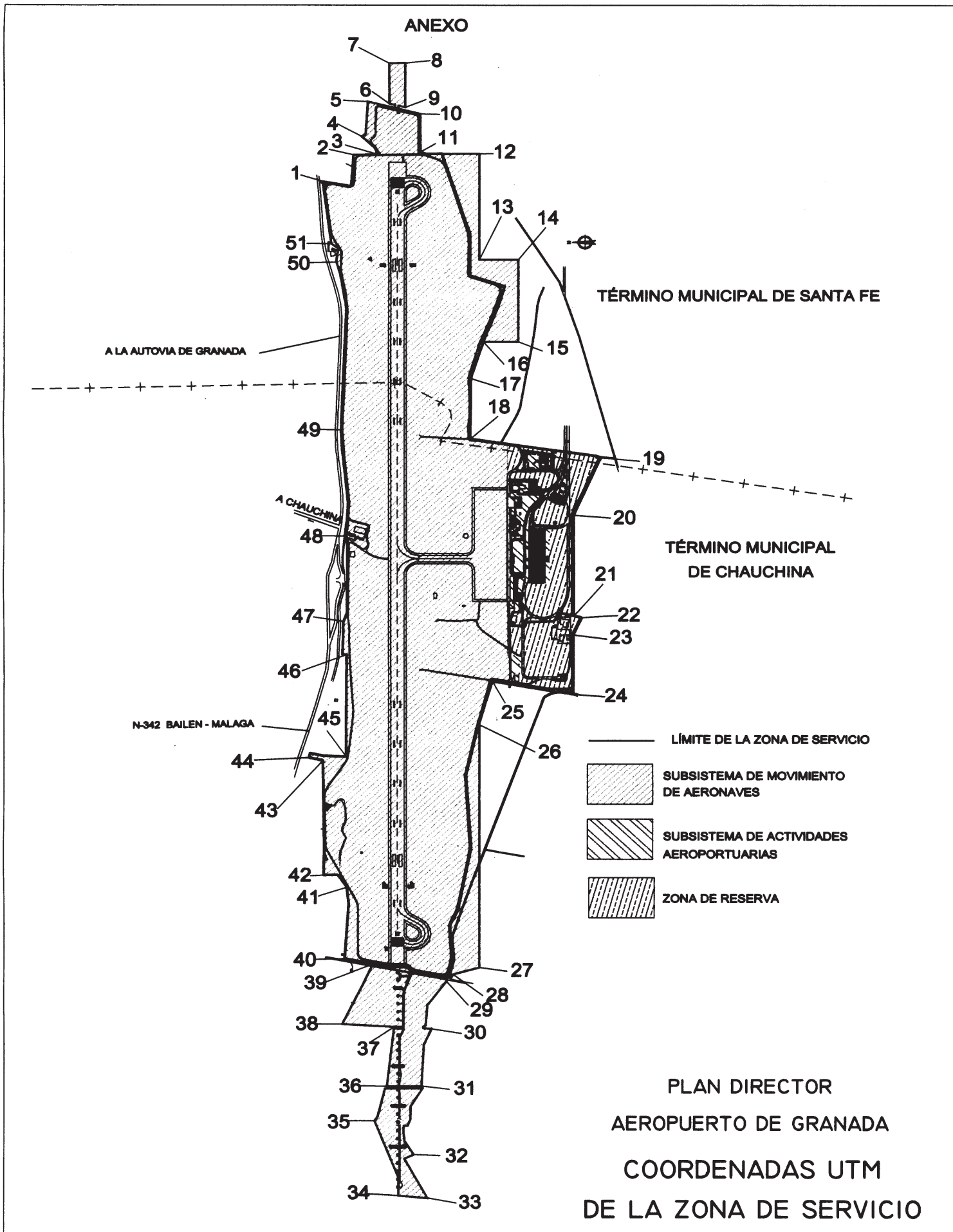
3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. La superficie de reserva aeroportuaria ocupa una superficie estimada de 15,05 hectáreas, y se representa en el plano número 5.1 del Plan Director.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, 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 de la 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.

Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 23 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



## COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

## Aeropuerto de Granada

	X	Y
1	432.653	4.116.547
2	432.654	4.116.442
3	432.655	4.116.360
4	432.722	4.116.413
5	432.855	4.116.392
6	432.847	4.116.318
7	432.999	4.116.320
8	433.000	4.116.265
9	432.833	4.116.266
10	432.808	4.116.215
11	432.664	4.116.215
12	432.658	4.116.014
13	432.259	4.116.014
14	432.259	4.115.882
15	431.949	4.115.882
16	431.949	4.116.000
17	431.811	4.116.043
18	431.583	4.116.045
19	431.512	4.115.601
20	431.295	4.115.694
21	430.917	4.115.693
22	430.911	4.115.666
23	430.845	4.115.695
24	430.621	4.115.695
25	430.670	4.115.970
26	430.508	4.116.014
27	429.593	4.116.014
28	429.567	4.116.104
29	429.540	4.116.126
30	429.361	4.116.177
31	429.146	4.116.211
32	428.888	4.116.237
33	428.724	4.116.190
34	428.734	4.116.290
35	429.015	4.116.370
36	429.145	4.116.328
37	429.369	4.116.304
38	429.380	4.116.480
39	429.606	4.116.374
40	429.626	4.116.472
41	429.894	4.116.464
42	429.940	4.116.543
43	430.372	4.116.545
44	430.383	4.116.593
45	430.386	4.116.466
46	430.772	4.116.465
47	430.896	4.116.475
48	431.218	4.116.471
49	431.618	4.116.484
50	432.250	4.116.499
51	432.319	4.116.517

**15737** ORDEN de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Jerez.

El aeropuerto de Jerez, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y de Orden Social, y de letra de clave «A» por el Decreto 2742/1969, de 28 de octubre, por el que se fijan las servidumbres aeronáuticas y las de los terrenos inmediatos a las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea de la Base Aérea de Jerez de la Frontera (Cádiz).

El aeropuerto de Jerez sirve un tráfico fundamental para la conexión con Madrid del extremo sur de la Península y para el desarrollo turístico

de la zona. Con respecto al año 1998 experimentó un crecimiento del 19 por 100. En el año 1999 superó los 585.000 pasajeros.

Dispone en la actualidad de una única pista (03-21) de 2.300 × 45 metros, con tres calles de salida ortogonales, dos de ellas interconectadas por una semicalle de rodadura paralela, y otra calle de rodadura a modo de raqueta en la cabecera 21. La capacidad de esta pista es de 10 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con 6 puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad similar a la de la pista: 10 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que mitiguen esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Jerez requiere la ampliación de la zona de facturación y de los vestíbulos de espera, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas. Por otra parte, el aeropuerto no dispone de instalaciones adecuadas para la aviación general, cuya importancia cualitativa y cuantitativa es significativa para la región sur de Andalucía.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad andaluza como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica para dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus clientes y del entorno.

Para ello, resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Jerez 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, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el Plan Especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Jerez que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.