

5

Desarrollo Previsible

1	Introducción	5.3
2	Análisis de alternativas	5.3
	2.1 Objetivo del estudio	5.3
	2.2 Resumen de la problemática actual	5.4
3	Actuaciones propuestas	5.6
	3.1 Subsistema movimiento de aeronaves	5.6
	3.2 Subsistema de actividades aeroportuarias	5.7
	3.3 Actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria	5.9
	3.4 Necesidades de terrenos	5.9
	3.5 Zona de Reserva	5.9
	3.6 Resumen	5.9
4	Delimitaciones de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas	5.10

5	Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta	5.14
6	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.14
6.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer	5.14
6.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.14

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 Logroño-Agoncillo 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 Análisis de alternativas

2.1 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 Logroño-Agoncillo 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 Logroño-Agoncillo. 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.

2.2 Resumen de la problemática actual

Una vez que se han detectado las necesidades de cada subsistema aeroportuario, de acuerdo con la demanda estimada en el Capítulo 3, 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 se han detectado necesidades a subsanar que no se derivan del estudio capacidad/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 será necesario resolver.

2.2.1 Problemática derivada del estudio capacidad/necesidades

- Espacio Aéreo

Del estudio de capacidad del espacio aéreo se concluye que no existen problemas de capacidad en los horizontes analizados en el Desarrollo Previsible del aeropuerto.

- Campo de Vuelos

Del estudio de capacidad del campo de vuelos se deduce que no existen problemas de capacidad en los horizontes analizados en el Desarrollo Previsible del aeropuerto.

- Plataforma de Aviación Comercial

A partir del análisis capacidad/demanda del Capítulo 4 no se ha detectado la necesidad de ampliar la plataforma de aviación comercial.

- Plataforma de Aviación General

A partir del análisis capacidad/demanda se ha detectado la necesidad de ampliar la plataforma de aviación general.

- Aparcamiento

En el caso de los aparcamientos, de acuerdo con el estudio de necesidades del Capítulo 4, no es necesario aumentar el número total de plazas de estacionamiento disponibles en la actualidad, pero sí redistribuirlas en función de su uso.

- Edificio Terminal para Aviación General

En el capítulo 4 se estimó que las necesidades de superficie de Edificio Terminal para los pasajeros de OCT son de 104 m² en el último horizonte de estudio.

A pesar de estas necesidades no se estima necesario construir edificio alguno, puesto que se considera que el Edificio Terminal de Pasajeros puede absorber, sin disminución de sus niveles de calidad de servicio, la demanda de pasajeros de OCT.

- Depósitos de combustible

Con respecto a los depósitos de combustible, en el análisis capacidad/demanda del capítulo 4 no se detectó la necesidad de aumentar la capacidad de los depósitos para el último horizonte de estudio. Dado que los volúmenes que se muestran son anuales, basta con un aumento de la frecuencia de abastecimiento para satisfacer la demanda prevista.

2.2.2 Problemática no derivada del estudio capacidad/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:

- Certificación del aeropuerto

En el proceso de certificación del aeropuerto se han detectado algunas desviaciones que presentaba el campo de vuelos con respecto a los requerimientos recogidos en el reglamento europeo de Certificación de Aeródromos, Reglamento UE 139/2014; la mayor parte de ellas ya subsanadas o prevista su subsanación a muy corto plazo. Dentro de este marco cabe destacar la necesidad de mejorar la pendiente media que presenta la plataforma de estacionamiento de aeronaves de aviación general, que en la actualidad excede lo establecido en el citado reglamento UE.

- Sistema de iluminación

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo no dispone de sistema de iluminación para aproximaciones por la pista 11. La normativa actual establece que cuando sea materialmente posible se instalará un sistema sencillo de iluminación de aproximación para servir a una pista para aproximaciones de no precisión, como es la pista 11.

- Plataforma para equipos handling

El aeropuerto disponía de una plataforma para equipos handling colindante con el edificio terminal y cercana a la plataforma. La construcción de la nueva sala de autoridades en esa ubicación ha conllevado el consiguiente desplazamiento de los equipos por lo que se considera necesario dotar al aeropuerto de una plataforma contigua a la plataforma de aviación comercial para el estacionamiento de equipos de handling.

- Adecuación del edificio del servicio de control de fauna

Las condiciones actuales de la edificación hacen necesario una remodelación de dichas instalaciones.

- Actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria

Las habituales crecidas de los ríos Ebro y Leza, debido a elevadas precipitaciones o deshielos, vienen provocando repetidos problemas en el recinto aeroportuario. Así, durante el invierno 2014/2015, se registraron especiales daños que tuvieron que ser reparados de modo urgente.

En el momento de redacción de este documento se están estudiando una serie de medidas de protección de la infraestructura aeroportuaria, en particular para prevenir derrumbes o descalzamientos de los taludes del campo de vuelos.

- Maniobras PBN

El nuevo reglamento PBN establece para este aeropuerto la implantación a corto plazo de maniobras RNP APCH. Dicha implantación requerirá instalar en la cubierta del fanal de la Torre de Control una antena receptora GNSS para cálculo de prestaciones e interferencias.

3 Actuaciones propuestas

Tras la determinación de necesidades, recogidas en el apartado anterior, se ha obtenido una visión global de la problemática existente en el aeropuerto de cara a dar un servicio adecuado, en cuanto a seguridad y calidad, así como dar respuesta a la demanda de tráfico prevista en los horizontes considerados.

Todas las actuaciones que se plantean para cubrir las necesidades de ampliación del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual.

Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos puntuales que mejoran o adecuan los existentes, que no suponen actuaciones de envergadura, y se integran en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil plantear alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos.

En consecuencia, en el presente Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo únicamente se van a plantear las actuaciones a llevar a cabo en cada subsistema aeroportuario que permitirán dar servicio a la demanda de transporte aéreo prevista para los horizontes de tráfico considerados, optimizando en todo caso la funcionalidad de la infraestructura existente.

3.1 Subsistema movimiento de aeronaves

3.1.1 Campo de vuelos

Se dotará al aeropuerto de un sistema sencillo de iluminación para aproximaciones por la pista 11. Dado que el cauce del río Ebro es contiguo a la cabecera 11, se instalará un sistema de iluminación de 300 m de longitud, que incluirá la barra transversal a 300 m del umbral 11.

3.1.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

Plataforma de aviación general

De acuerdo a los resultados obtenidos en el Capítulo 4 de la Memoria, se desprende que es necesario llevar a cabo algún tipo de actuación en la plataforma para cubrir la demanda prevista de puestos de aviación general en el Desarrollo Previsible del Plan Director.

La ampliación de plataforma se llevará a cabo en el largo plazo y deberá diseñarse de modo que resuelva o minimice en la medida de lo posible los incumplimientos normativos que presenta la instalación actual en lo que a pendiente media máxima admisible se refiere. Las necesidades de puestos de aviación general necesarios en el corto y medio plazo serán compensadas con el exceso de puestos de aviación comercial, permitiendo el uso compartido de la plataforma de aviación comercial.

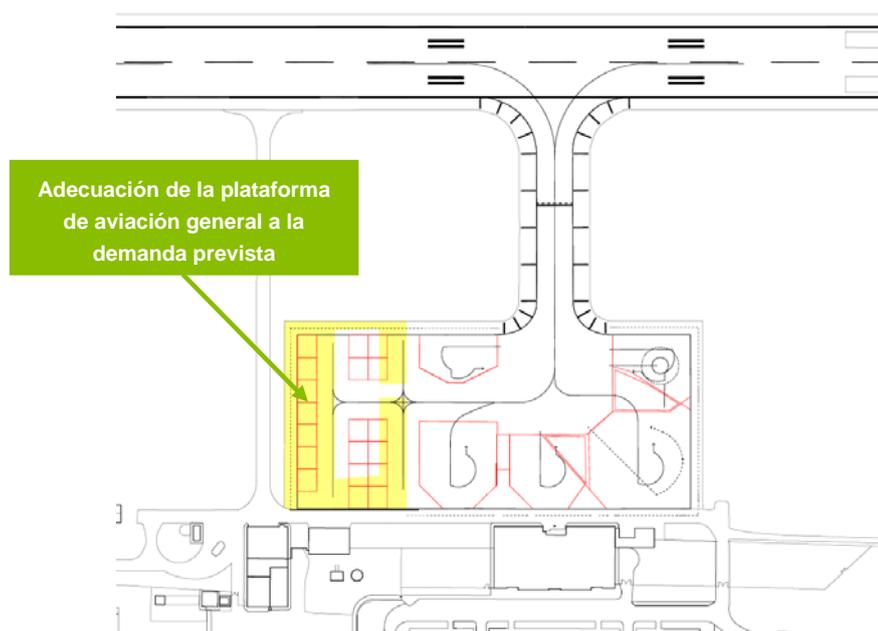
Por ello y para aprovechar la infraestructura existente, se propone ampliar la plataforma de aviación general hacia ambos lados. Por el lado este se ampliará hasta unirse con la plataforma de aviación comercial de modo que se dará continuidad a la misma. El acceso a la plataforma de aviación general se seguirá realizando como en la actualidad.

Esta actuación permite dotar a la plataforma de los 18 puestos necesarios en el último horizonte de estudio. Estos puestos, así como el sistema de calles de rodaje, se han diseñado para aeronaves de hasta 11 m de envergadura máxima.

Además, se incorporará a la plataforma de aviación general el vial de servicio que transcurriría paralelamente al lado oeste de la plataforma, razón por la que será necesario repavimentar el mismo.

En la Ilustración 5.1 se muestra la actuación en la plataforma de aviación general.

Ilustración 5.1.- Adecuación de la plataforma de aviación general



3.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

3.2.1 Zona de Pasajeros

Aparcamientos

De acuerdo con los resultados obtenidos del Capítulo 4 de Necesidades, no es necesario realizar una ampliación del aparcamiento, pero si una reasignación de las plazas del mismo. Dado que el aparcamiento público presenta un excedente de plazas bastará con asignar a los empleados tantas plazas como sean necesarias del aparcamiento público para cubrir las necesidades detectadas.

3.2.2 Zona de Servicios

En este subsistema únicamente se plantea remodelar el edificio del servicio de control de fauna, ya que la edificación existente en la actualidad se encuentra en muy mal estado.

Asimismo, será preciso instalar una antena receptora GNSS en la cubierta del fanal de la Torre de Control para cálculo de prestaciones e interferencias en las maniobras RNP APCH previstas implantar en este aeropuerto.

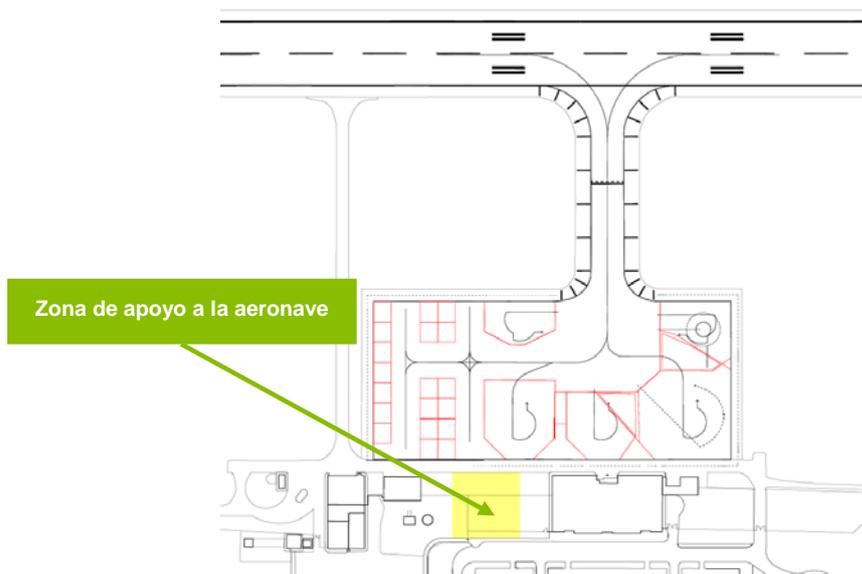
3.2.3 Zona de Apoyo a la Aeronave

Como ya se ha comentado en la problemática existente, la nueva sala de autoridades ocupa parte del terreno antes empleado para el estacionamiento de los equipos de handling. Por motivos de seguridad y para acercar

los equipos de handling a la plataforma es necesario dotar al aeropuerto de otra zona para el estacionamiento de los equipos.

Por ello se construirá se pavimentará un área para el estacionamiento de equipos handling al oeste del edificio terminal. Además, esta zona podrá atender posibles solicitudes de hangares.

Ilustración 5.2.- Plataforma para equipos handling

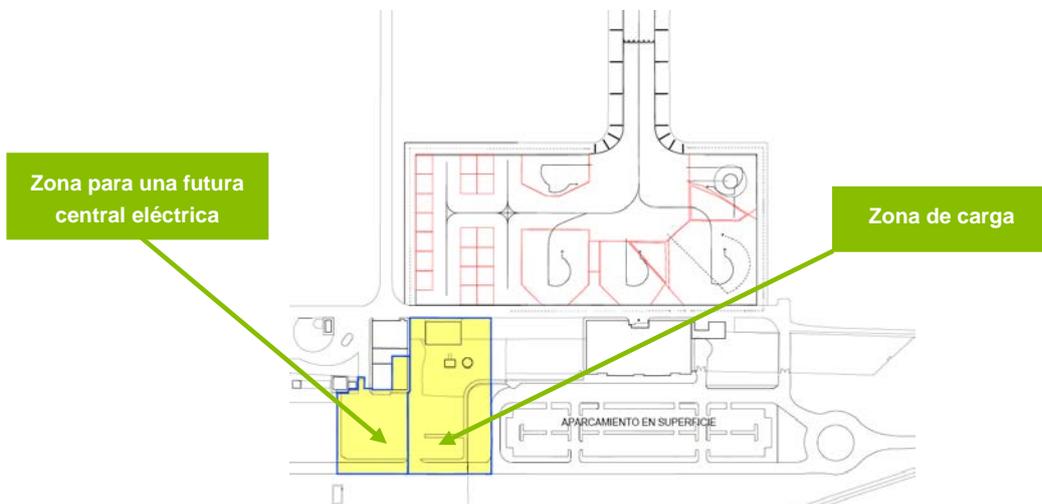


3.2.4 Zona de Carga y de Abastecimiento

Si bien en el Capítulo 4 de Necesidades no se han estimado necesarias actuaciones en estas zonas, se considera conveniente la reserva de una zona de carga en primera línea de plataforma para el posible establecimiento, más allá del horizonte de desarrollo de este Plan Director, de un futuro terminal de carga asociado al desarrollo de un posible Centro Logístico Aeroportuario.

Por la misma razón se reserva una zona para la ubicación de una futura central eléctrica, necesaria en el caso de que se desarrollara dicho Centro Logístico Aeroportuario, ya que la actual se encuentra constreñida en el edificio multiservicio junto con el Servicio de Extinción de incendios y el almacén de carga.

Ilustración 5.3.- Zona de carga y de abastecimiento



3.3 Actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria

Está previsto ejecutarse una serie de actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria en terrenos del aeropuerto que tienen por objeto solucionar los problemas generados por las continuas crecidas de los ríos Ebro y Leza y prevenir derrumbes o descalzamientos de los taludes del campo de vuelos.

Previsiblemente estas actuaciones deberán actuar en tres zonas bien diferenciadas, a saber:

Zona 1.- Cercana a la cabecera 11 de la pista de vuelo, al oeste.

Zona 2.- Coincidente con el margen del río Ebro que discurre paralelo a la pista de vuelo, al norte de aquélla.

Cabe la posibilidad de tener que actuar con posterioridad en otras zonas para dar respuesta a aquellas problemáticas de esta índole que no pudieran quedar resueltas con la actuación anterior.

Destacar que algunas de las actuaciones mencionadas pueden requerir actuar en terrenos declarados en la actualidad como dominio público hidráulico. En tal caso, su ejecución requerirá una coordinación previa con aquellos Organismos y/o Entidades que presenten competencias en esta u otras materias relevantes para el proyecto.

3.4 Necesidades de terrenos

Para poder llevar a cabo las actuaciones propuestas en el presente Plan Director no se requiere de nuevos terrenos.

En el Plano 4.3: "Zona de Servicio propuesta. Necesidades de terrenos" se muestra el alcance del Desarrollo Previsible y se puede observar que no se adquieren terrenos para ejecutar las actuaciones propuestas.

3.5 Zona de Reserva

Tras analizar las necesidades de espacio para cada una de las actividades del aeropuerto y estimar las superficies necesarias para cubrir dichas necesidades previstas en el Desarrollo Previsible, quedan determinadas áreas dentro de la Zona de Servicio que no tienen asignado ningún uso específico y que se catalogan como Zona de Reserva.

3.6 Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.1.

Tabla 5.1.- Resumen de las actuaciones propuestas

Actuaciones propuestas por zona afectada
Subsistema de movimiento de aeronaves
Campo de vuelos
Instalación de un sistema sencillo de iluminación para aproximaciones por la pista 11
Plataforma de estacionamiento de aeronaves
Adecuación de la plataforma de aviación general a la demanda prevista
Subsistema de actividades aeroportuarias
Remodelación del edificio para el servicio de control de fauna
Instalación de antena receptora GNSS
Nuevo área para el estacionamiento de equipos de handling
Reasignación de plazas de aparcamiento
Recinto aeroportuario
Actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria

4 Delimitaciones de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) “4-C”.

El Plan Director vigente del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo fue aprobado mediante Orden Ministerial de 5 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 13 de julio de 2001.

Con objeto de adaptar el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo a la normativa vigente, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo 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, para introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo 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.

Aprovechando las mejoras tecnológicas de la Red de Control Topográfico Aeroportuaria actual (RCTA) se ha llevado a cabo una regularización de los terrenos afectados por Zona de Servicio aeroportuaria adecuando esta delimitación a la propiedad actual del aeropuerto. Como resultado de estas modificaciones la Zona de Servicio ha experimentado alguna variación con respecto a la Zona de Servicio delimitada en 2001, reduciéndose 5,07 ha en su cómputo global.

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.

Como consecuencia de la singularidad y complejidad del transporte aéreo, pueden surgir necesidades originadas en los mencionados subsistemas, entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro, que sean

aconsejables para el óptimo funcionamiento del aeropuerto. Por esta razón, la zonificación y las líneas de delimitación entre subsistemas y zonas definidas en los planos de este Plan Director, dentro de los límites establecidos en la Zona de Servicio propuesta, deben considerarse de naturaleza conceptual, y no se traducen necesariamente en una segregación espacial, por lo que el desarrollo de cualquiera de las áreas en ellas reflejadas se podrá realizar en el área prevista para otras, o en la Zona de Reserva Aeroportuaria, debiendo ser justificadas por Aena dichas variaciones o modificaciones.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por este Plan Director tiene una superficie estimada de 227,23 hectáreas, de las cuales 91,15 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 13,70 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias y 122,38 hectáreas a la Zona de Reserva aeroportuaria.

La delimitación de la Zona de Servicio queda configurada por un conjunto de líneas reflejadas en el plano 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 91,15 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1. Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 11-29, una calle de salida perpendicular a la pista y plataforma y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales está situada frente al Edificio Terminal de pasajeros.

1.2. 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, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 13,70 hectáreas, 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: 4,77 hectáreas.

2.2. Zona de Apoyo a la Aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,21 hectáreas.

2.3. 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 SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 7,11 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: 0,91 hectáreas.

2.5. Zona de Carga. Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,70 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. Su superficie es de 122,38 hectáreas, 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 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.

Las actuaciones propuestas en el Plan Director del aeropuerto se irán ejecutando conforme se alcancen los niveles de tráfico que las requieren, para lo que se realizará un seguimiento del Plan Director y se desarrollarán los estudios detallados de necesidad en cada caso, incluyendo análisis de rentabilidad de las inversiones, con el tiempo suficiente para la ejecución de cada actuación y entrada en funcionamiento en el momento adecuado.

A continuación, se indican las coordenadas UTM de los vértices principales de las líneas que delimitan la Zona de Servicio propuesta.

Tabla 5.2.- Coordenadas UTM (ETRS89; huso 30) del límite de la Zona de Servicio propuesta

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
1	554.571,06	4.701.599,46	26	557.248,78	4.700.848,35
2	554.637,35	4.701.631,67	27	557.174,39	4.700.773,14
3	554.715,06	4.701.694,70	28	557.152,60	4.700.730,99
4	554.782,89	4.701.749,72	29	557.124,39	4.700.687,11

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
5	554.920,96	4.701.921,78	30	557.083,31	4.700.651,90
6	554.995,95	4.701.960,75	31	557.052,25	4.700.594,44
7	555.124,09	4.701.981,74	32	557.064,79	4.700.506,41
8	555.223,55	4.701.971,25	33	557.088,85	4.700.406,72
9	555.307,42	4.701.951,54	34	557.017,96	4.700.026,30
10	555.386,93	4.701.909,47	35	556.986,35	4.699.960,26
11	555.536,48	4.701.774,76	36	556.902,10	4.700.021,77
12	555.660,86	4.701.638,17	37	556.975,91	4.700.207,86
13	555.838,35	4.701.445,48	38	557.011,43	4.700.371,17
14	556.067,85	4.701.288,20	39	556.911,20	4.700.466,09
15	556.209,45	4.701.227,32	40	556.155,71	4.700.471,03
16	556.381,72	4.701.185,52	41	555.830,75	4.700.521,79
17	556.551,45	4.701.192,43	42	555.012,74	4.700.847,83
18	556.777,65	4.701.236,85	43	554.974,38	4.700.864,72
19	556.874,02	4.701.224,83	44	554.945,47	4.700.944,64
20	556.956,39	4.701.186,66	45	554.919,12	4.701.010,10
21	557.065,60	4.701.113,67	46	554.860,26	4.701.148,18
22	557.280,04	4.700.940,73	47	554.732,62	4.701.327,89
23	557.390,06	4.700.877,75	48	554.645,03	4.701.367,85
24	557.369,17	4.700.872,97	49	554.560,85	4.701.537,40
25	557.316,54	4.700.877,36	1	554.571,06	4.701.599,46

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 2					
50	557.214,36	4.700.692,95	77	557.764,24	4.700.508,18
51	557.237,54	4.700.684,78	78	557.771,78	4.700.514,21
52	557.241,35	4.700.689,58	79	557.777,79	4.700.504,72
53	557.266,21	4.700.674,69	80	557.785,90	4.700.491,90
54	557.302,02	4.700.662,07	81	557.813,48	4.700.482,26
55	557.304,86	4.700.667,97	82	557.812,38	4.700.479,11
56	557.316,64	4.700.659,91	83	557.828,35	4.700.454,79
57	557.315,65	4.700.657,27	84	557.815,03	4.700.445,87
58	557.316,34	4.700.657,03	85	557.797,81	4.700.437,46
59	557.394,45	4.700.629,52	86	557.793,67	4.700.425,62
60	557.451,97	4.700.619,17	87	557.782,00	4.700.429,71
61	557.498,10	4.700.611,49	88	557.776,26	4.700.426,19

Punto	X	Y	Punto	X	Y
62	557.509,88	4.700.611,25	89	557.769,93	4.700.422,31
63	557.528,48	4.700.617,36	90	557.758,42	4.700.437,95
64	557.528,40	4.700.610,43	91	557.693,75	4.700.460,14
65	557.531,71	4.700.599,79	92	557.688,07	4.700.457,43
66	557.561,25	4.700.570,76	93	557.686,13	4.700.463,23
67	557.579,37	4.700.564,38	94	557.656,12	4.700.473,73
68	557.588,71	4.700.574,37	95	557.603,74	4.700.492,18
69	557.605,45	4.700.557,10	96	557.570,77	4.700.490,56
70	557.617,23	4.700.569,18	97	557.551,99	4.700.489,42
71	557.624,98	4.700.569,92	98	557.556,70	4.700.508,75
72	557.656,10	4.700.537,35	99	557.296,99	4.700.600,23
73	557.673,58	4.700.531,19	100	557.219,52	4.700.627,52
74	557.690,78	4.700.545,27	101	557.171,78	4.700.644,34
75	557.708,29	4.700.519,05	50	557.214,36	4.700.692,95
76	557.756,35	4.700.502,24			

5 Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta

Los términos municipales afectados por la Zona de Servicio propuesta del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo son los que se listan a continuación:

- Recinto aeroportuario:

Término Municipal de Agoncillo

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

6.1 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer

El desarrollo previsible de las servidumbres aeronáuticas no se prevé que cambie con respecto a las servidumbres vigentes y las del escenario actual. Por lo tanto, el ámbito afectado por la propuesta de servidumbres del desarrollo previsible será análogo al afectado por la propuesta de servidumbres aeronáuticas vigentes, descrito en el capítulo 2.

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

A continuación, se muestran las isófonas correspondientes al periodo día y tarde del escenario de desarrollo previsible.

Ilustración 5.4.- Huellas acústicas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo del desarrollo previsible. Periodo día (7-19h)

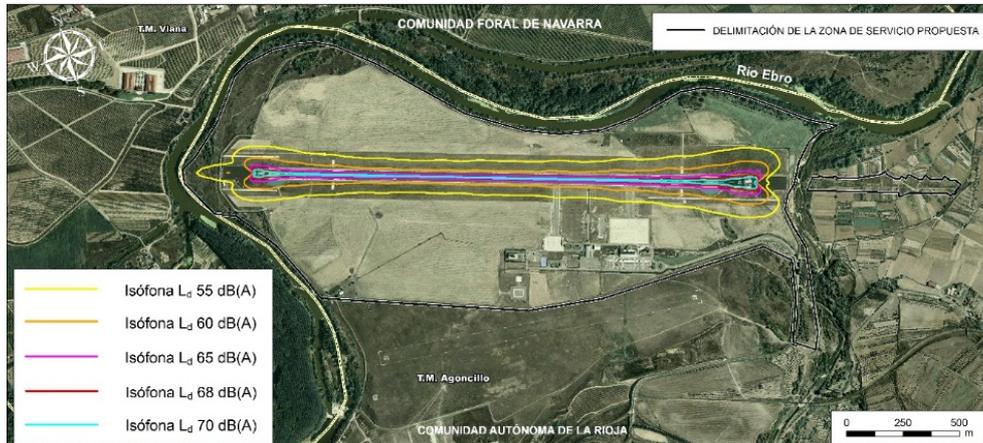
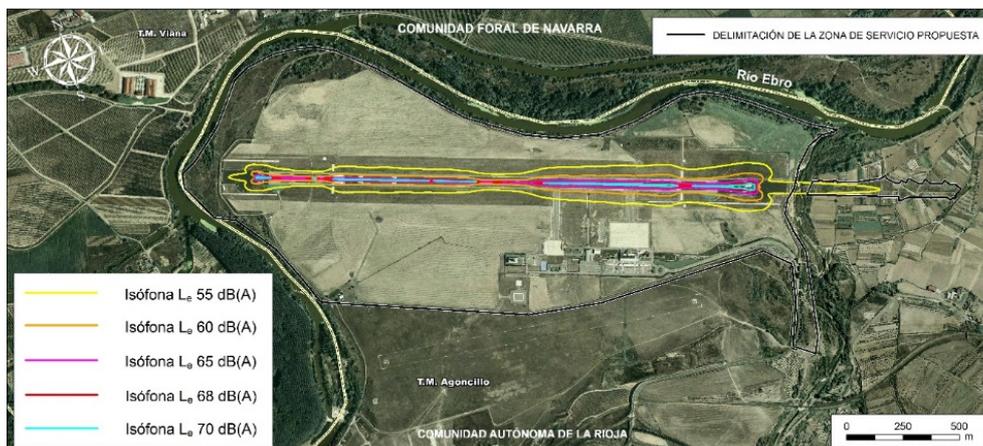


Ilustración 5.5.- Huellas acústicas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo del desarrollo previsible. Periodo tarde (19-23h)



El Plan Director incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de Logroño-Agoncillo, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por $L_d 60$ dB (A) y $L_e 60$ dB (A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para los escenarios actual y desarrollo previsible del plan director.

Ilustración 5.6.-Área de afección acústica



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO