

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	5.3
2.3	Estudio y valoración de alternativas	5.5
3	Actuaciones propuestas	5.5
3.1	Subsistema movimiento de aeronaves	5.5
3.2	Subsistema de actividades aeroportuarias	5.6
3.3	Necesidades de terrenos	5.8
3.4	Zona de Reserva	5.9
3.5	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	5.16

- 6 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible 5.16
 - 6.1 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer 5.16
 - 6.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible 5.16



DESARROLLO PREVISIBLE

1 Introducción

Este capítulo tiene por objeto la delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Burgos (Villafría), en adelante Aeropuerto de Burgos, en el horizonte del Desarrollo Previsible propuesto en este documento, así como la definición de las actuaciones previstas en dicho desarrollo para cada subsistema aeroportuario. De este modo se obtendrán, en su caso, las necesidades de terreno precisas para lograr un desarrollo del aeropuerto que le permita dar servicio a la demanda de transporte aéreo prevista para los horizontes de tráfico considerados.

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 Burgos 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 Burgos. 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 situación actual y futura del aeropuerto de la que se desprende que se debe acometer algún tipo de actuación para satisfacer la futura demanda de aeronaves de aviación general.

También se han detectado necesidades a subsanar que no se derivan del estudio de 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 de necesidades

- Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves

Del estudio de necesidades realizado en el Capítulo 4 del presente documento, se desprende que los 3 puestos de aviación comercial con los que cuenta actualmente la plataforma son suficientes para dar cobertura a la demanda futura de este tipo de aeronaves. Por el contrario, los 3 puestos actuales de aviación general no podrán satisfacer una necesidad futura estimada en 6 puestos para este tipo de tráfico.

2.2.2 Problemática no derivada del estudio de necesidades

Las necesidades debidas a factores diferentes del análisis capacidad/demanda detectadas se resumen fundamentalmente en la necesidad de adecuación a la normativa y de mejora de la operatividad del conjunto de instalaciones aeroportuarias.

Son las que se describen a continuación:

- Dimensiones de la RESA de ambas cabeceras

El campo de vuelos actual tiene áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) de 90 m de largo por 150 m de ancho en ambas cabeceras.

El reglamento europeo de Certificación de Aeródromos, UE 139/2014, determina que la dimensiones de RESA de este aeropuerto deberían alcanzar en la medida de lo posible 240 m de largo por 150 m de ancho.

- Nuevos hangares de aviación general

A la necesidad de más puestos de aviación general descrita anteriormente se asocia la de nuevos hangares que den servicio a la futura demanda de este tipo de aeronaves.

- Traslado de la zona de abastecimiento

Se plantea la necesidad de trasladar la zona de combustibles a un nuevo emplazamiento más cercano a la plataforma de aviación comercial.

- Adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación

El sistema sencillo de luces de aproximación por la cabecera 22 es de 300 m en la actualidad, de acuerdo a lo exigido en el Reglamento UE 139/2014, es necesario adecuar este sistema extendiendo las luces hasta una longitud de 420 m.

- Desplazamiento del camino y vallado perimetral fuera de la franja

En la actualidad hay una zona próxima a la cabecera 22, en la que el camino y vallado perimetral discurre por el interior de la franja de la pista. Por ello, se modificará su trazado para sacarlo fuera de la misma.

- Delimitación de una zona de actividades complementarias

El Aeropuerto de Burgos se encuentra próximo a varias infraestructuras relacionadas con el transporte de mercancías que hace necesario la delimitación de un área que de cobertura a la instalación ante la posibilidad de especialización de la misma en el transporte de carga aérea.

2.3 Estudio y valoración de alternativas

Todas las actuaciones que se plantean para cubrir las necesidades del Aeropuerto de Burgos 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 amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas para las actuaciones que se plantean, 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.

Por otra parte, tanto el RD 862/2009 por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público como el Reglamento UE 139/2014 son las normativas de referencia para permitir garantizar en todo momento el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional. En ellas se establecen una serie de normas cuya aplicación se considera de obligado cumplimiento, así como una serie de métodos recomendados cuya aplicación uniforme se considera un estándar técnico deseable. Por ello, el cumplimiento de la normativa vigente no da pie al planteamiento de alternativas.

Por todo ello, en el presente Plan Director del Aeropuerto de Burgos no se han planteado alternativas para las actuaciones a llevar a cabo en cada subsistema aeroportuario.

3 Actuaciones propuestas

3.1 Subsistema movimiento de aeronaves

3.1.1 Campo de vuelos

Adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves

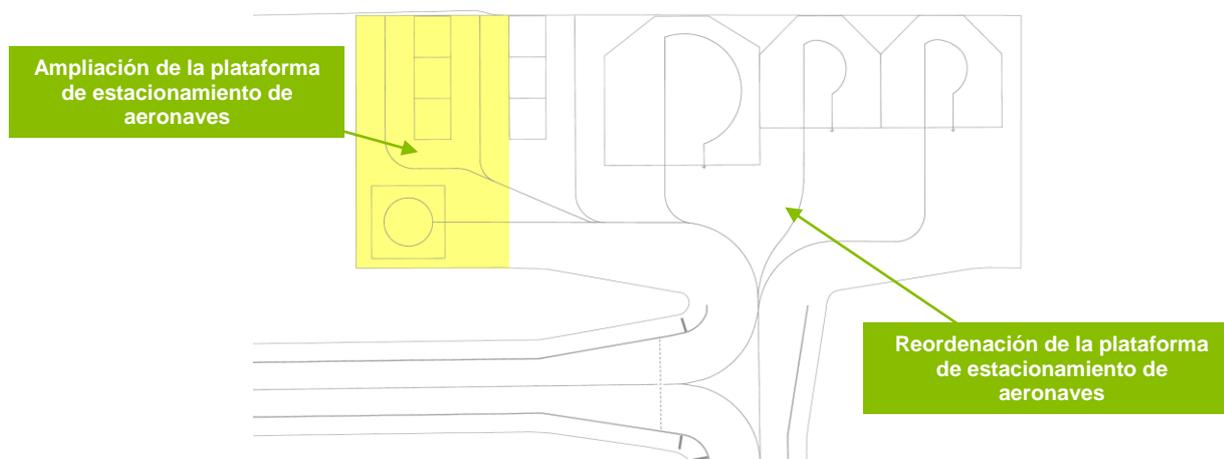
Actualmente la plataforma del Aeropuerto de Burgos cuenta con 3 puestos de aviación comercial, de los que únicamente 2, son necesarios a la luz de lo expuesto en el Capítulo 4 del presente documento. Así mismo, en dicho Capítulo, se expone la necesidad de disponer de 3 puestos adicionales de Aviación General que junto con los 3 existentes permitirían satisfacer las futuras necesidades de este tipo de aviación.

Las necesidades de estacionamientos de aviación general -determinadas en el Capítulo 4. Necesidades Futuras- pueden ser atendidas mediante un uso flexible y compartido de los estacionamientos disponibles en la plataforma actual.

Por otra parte, la creación de una zona de hangares que se propone instalar al sureste del edificio terminal de pasajeros, requiere de un acceso desde la plataforma hasta los hangares. Por ello y, atendiendo a criterios operativos y de reordenación, en el horizonte de desarrollo de este Plan Director se propone ampliar la plataforma y reordenarla de acuerdo a los usos previstos para el resto de instalaciones del aeropuerto. Además, la actuación propuesta permite segregar los movimientos en plataforma de las aeronaves comerciales y de aviación general a la vez que habilita un acceso desde plataforma a la nueva zona de hangares.

Todo ello conduciría a la configuración que se muestra en la Ilustración 5.1.

Ilustración 5.1.- Plataforma de estacionamiento de aeronaves del Aeropuerto de Burgos



Adecuación del sistema de luces de aproximación de la pista 22

De cara al cumplimiento de lo exigido por el Reglamento UE 139/2014 y el Real Decreto 862/2009, se plantea la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación que presta servicio a la pista 22, pasando de los 300 m existentes en la actualidad, a 420 m. Para llevar a cabo dicha actuación, es necesario adquirir una pequeña parcela al norte de la cabecera 22.

Dimensiones de RESA

De acuerdo a lo determinado en los estudios y análisis llevados a cabo dentro del proceso de certificación de este aeropuerto, se propone mantener las dimensiones actuales de las áreas de seguridad de extremo de pista por no considerarse razonablemente viable su ampliación.

Todo ello, en base a las implicaciones técnicas, económicas, operativas, medioambientales y socioeconómicas asociadas a las actuaciones que sería preciso acometer para resolver esta desviación.

3.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

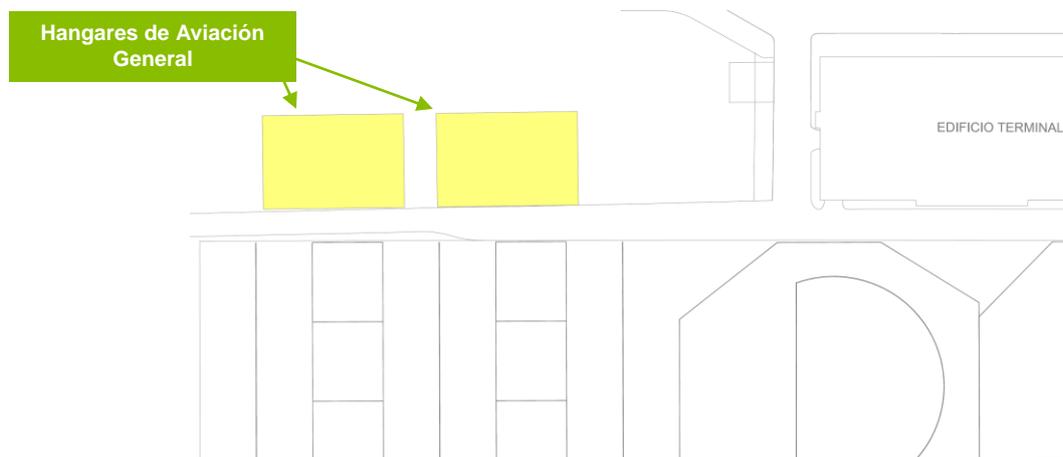
3.2.1 Zona de Aviación General

Construcción de dos nuevos hangares

En línea con la actuación propuesta que concentra la aviación general en el extremo suroeste de la plataforma ampliada, es necesaria la construcción de dos nuevos hangares que den servicio a este tipo de tráfico.

Ambos hangares se situarán con su fachada lado aire alineada con el Edificio Terminal, y tendrán una superficie aproximada de 600 m² cada uno.

Ilustración 5.2. - Hangares de Aviación General



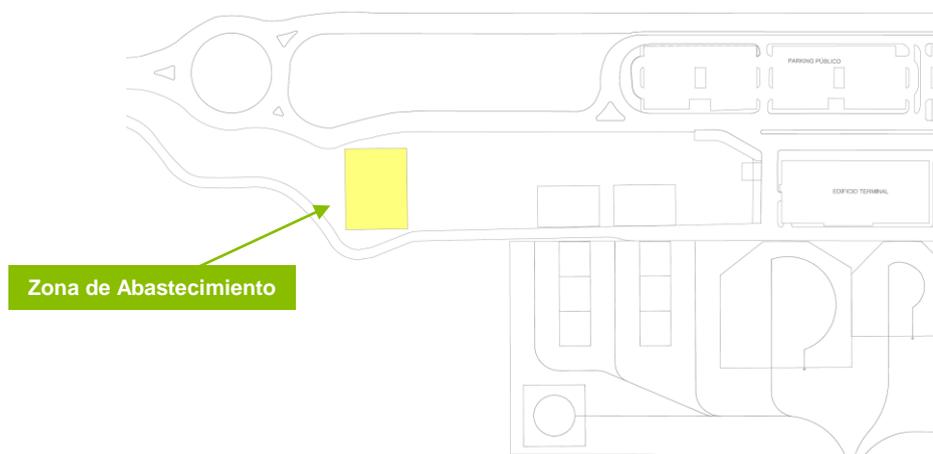
3.2.2 Zona de Abastecimientos

Reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustibles

Asimismo, ligado a la actuación propuesta que concentra la aviación general en el extremo suroeste de la plataforma, se plantea el traslado de las instalaciones de combustibles junto a los nuevos hangares.

La nueva parcela de combustibles dispondrá de una superficie aproximada de 1.200 m²; y, además, su nueva ubicación permite un acceso directo e independiente.

Ilustración 5.3 Zona de Abastecimiento



3.2.3 Zona de Servicios

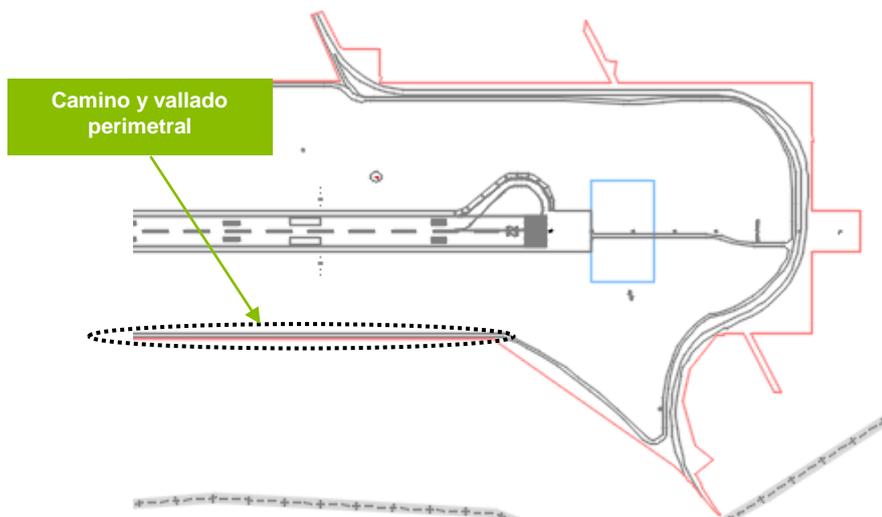
Desplazamiento del camino y vallado perimetral fuera de la franja

Se adecuará el trazado del camino y vallado perimetral en aquellas zonas en que discorra por el interior de la franja de pista.

En el momento de redacción de este documento, la zona del camino y vallado perimetral que se encuentra al este de la pista, próximo a la cabecera 22, se halla dentro de la franja. Se plantea por tanto su traslado

fuera de la franja de pista, que se extiende 150 m a cada lado del eje. Esta actuación requiere la adquisición de una pequeña parcela de terreno, como se indica en el Plano 4.3. La zona afectada se puede observar en la Ilustración 5.4.

Ilustración 5.4.- Adecuación del trazado del camino perimetral

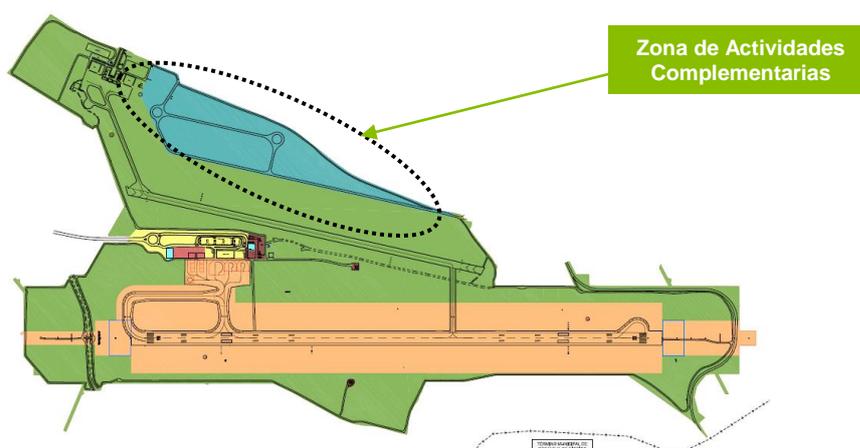


3.2.4 Zona de Actividades Complementarias

Delimitación de una zona de actividades complementarias

Debido a la localización del Aeropuerto junto a la línea férrea, el Centro de Transportes y la N-I se desprende la posibilidad de que la instalación se especialice en el transporte de mercancías por vía aérea. En este sentido, el Aeropuerto de Burgos se integraría como parte de una gran infraestructura logística intermodal haciendo necesaria la delimitación de una Zona de Actividades Complementarias tal y como se observa en la Ilustración 5.5.

Ilustración 5.5.- Zona de Actividades Complementarias

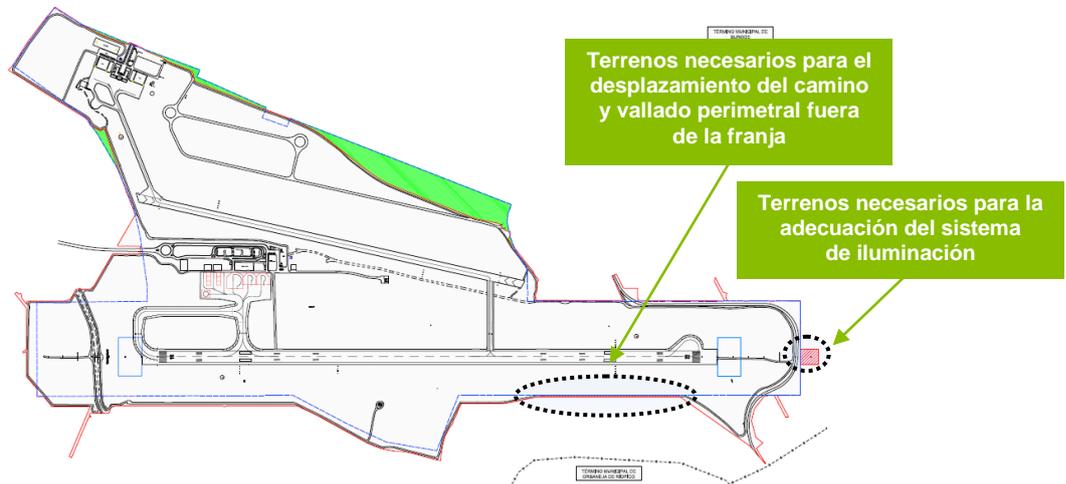


3.3 Necesidades de terrenos

Para poder llevar a cabo las actuaciones propuestas en el presente Plan Director es necesario adquirir nuevos terrenos al sur de la pista de vuelo, en las proximidades del umbral de la pista 22. Estos terrenos se

requieren para poder llevar a cabo el desplazamiento del camino perimetral fuera de la franja de pista. Se requiere además adquirir una parcela situada al norte del recinto aeroportuario para llevar a cabo la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la pista 22.

Ilustración 5.6. - Necesidades de terrenos



En el Plano 4.3: “Zona de Servicio propuesta. Necesidades de terrenos” se pueden observar los terrenos que es preciso adquirir para ejecutar las actuaciones propuestas en el desarrollo previsto para este aeropuerto; este plano recoge también aquellos terrenos que se desafectan de la Zona de Servicio vigente para esta instalación.

3.4 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.

3.5 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
Adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves
Adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de pista 22 (420 m)
Subsistema de actividades aeroportuarias
Construcción de 2 hangares de Aviación General
Reubicación de la instalaciones de abastecimiento de combustibles
Desplazamiento del camino y vallado perimetral fuera de la franja
Delimitación de una zona de actividades complementarias

4 Delimitaciones de la zona de servicio del desarrollo previsible propuesto y actividades previstas

El Aeropuerto de Burgos, 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 Burgos fue aprobado mediante Orden Ministerial de 18 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 1 de agosto de 2001.

Con objeto de adaptar el Aeropuerto de Burgos a la normativa vigente (Real Decreto 862/2009 y Reglamento UE 139/2014), resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Burgos 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.

Como resultado de las modificaciones introducidas, la Zona de Servicio ha experimentado alguna variación con respecto a la delimitada en 2001, excluyéndose del ámbito anterior 7,883 ha, situadas al noroeste del recinto aeroportuario, y adquiriendo 0,757 Ha, al norte de la cabecera 22 y al sur de la pista.

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.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por este Plan Director tiene una superficie estimada de 240,3 hectáreas, de las cuales 82,9 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 27,9 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias 129,5 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 82,9 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 04-22, 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 27,9 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: 4,4 hectáreas.

2.2. 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: 0,8 hectáreas.

2.3. Zona de Aviación General: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,6 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: 0,3 hectáreas.

2.5. 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 21,8 hectáreas.

3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene 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 129,5 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 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.

A continuación, se indican las coordenadas UTM ETRS89 de los vértices principales de las líneas que delimitan la Zona de Servicio propuesta.

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

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO Aeroportuario					
1	447.484,37	4.689.528,41	172	449.681,71	4.689.602,87
2	447.589,42	4.689.553,39	173	449.684,46	4.689.594,56
3	447.623,27	4.689.561,44	174	449.689,24	4.689.581,12
4	447.672,45	4.689.578,85	175	449.693,30	4.689.571,74
5	447.680,61	4.689.582,38	176	449.698,15	4.689.563,37
6	447.718,52	4.689.600,00	177	449.701,55	4.689.554,80
7	447.784,38	4.689.632,13	178	449.704,99	4.689.543,93
8	447.781,28	4.689.638,85	179	449.708,43	4.689.534,56
9	447.783,18	4.689.640,89	180	449.709,80	4.689.531,68
10	447.785,87	4.689.643,10	181	449.713,11	4.689.529,49
11	447.786,27	4.689.643,33	182	449.714,77	4.689.523,49
12	447.786,10	4.689.643,78	183	449.715,99	4.689.520,56
13	447.791,75	4.689.646,21	184	449.716,68	4.689.513,62
14	447.802,44	4.689.651,17	185	449.718,15	4.689.506,56
15	447.804,92	4.689.651,76	186	449.719,30	4.689.500,93
16	447.834,45	4.689.663,81	187	449.720,96	4.689.495,56
17	447.844,46	4.689.663,23	188	449.722,87	4.689.489,93
18	447.864,45	4.689.671,51	189	449.727,49	4.689.477,99
19	447.917,38	4.689.695,63	190	449.729,21	4.689.471,73
20	447.935,12	4.689.696,15	191	449.734,21	4.689.462,74
21	448.014,16	4.689.733,77	192	449.741,05	4.689.451,37
22	448.019,98	4.689.735,95	193	449.746,40	4.689.443,24
23	448.025,46	4.689.737,76	194	449.758,05	4.689.426,93
24	448.028,17	4.689.738,55	195	449.765,61	4.689.417,37
25	448.031,71	4.689.739,05	196	449.771,90	4.689.409,24
26	448.034,73	4.689.738,79	197	449.775,61	4.689.404,99
27	448.037,79	4.689.737,84	198	449.781,52	4.689.398,37
28	448.060,78	4.689.723,21	199	449.786,61	4.689.392,56
29	448.063,06	4.689.722,00	200	449.779,37	4.689.386,49
30	448.066,76	4.689.721,67	201	449.761,74	4.689.374,99
31	448.074,02	4.689.724,34	202	449.755,37	4.689.370,80
32	448.158,72	4.689.763,09	203	449.726,49	4.689.353,93
33	448.196,49	4.689.781,36	204	449.711,52	4.689.344,99
34	448.322,17	4.689.837,81	205	449.695,68	4.689.335,43
35	448.387,04	4.689.868,95	206	449.678,49	4.689.323,99
36	448.408,54	4.689.879,58	207	449.661,58	4.689.311,37

Punto	X	Y	Punto	X	Y
37	448.416,66	4.689.883,33	208	449.648,49	4.689.299,99
38	448.425,35	4.689.886,53	209	449.641,30	4.689.291,93
39	448.436,66	4.689.890,30	210	449.628,79	4.689.282,06
40	448.453,04	4.689.897,82	211	449.616,51	4.689.273,12
41	448.486,38	4.689.911,79	212	449.604,07	4.689.263,93
42	448.506,10	4.689.918,69	213	449.595,51	4.689.258,37
43	448.520,55	4.689.923,13	214	449.588,98	4.689.255,12
44	448.540,88	4.689.928,64	215	449.582,36	4.689.251,99
45	448.564,52	4.689.933,25	216	449.573,36	4.689.247,68
46	448.626,75	4.689.942,07	217	449.564,67	4.689.243,30
47	448.703,99	4.689.952,92	218	449.554,26	4.689.238,62
48	448.757,15	4.689.960,53	219	449.544,14	4.689.234,43
49	448.810,20	4.689.970,28	220	449.533,54	4.689.230,87
50	448.830,48	4.689.974,94	221	449.522,04	4.689.227,30
51	448.841,93	4.689.978,39	222	449.501,60	4.689.220,68
52	448.875,80	4.689.990,30	223	449.469,14	4.689.210,94
53	448.908,73	4.690.004,54	224	449.439,82	4.689.201,44
54	449.039,34	4.690.064,17	225	449.405,57	4.689.191,07
55	449.104,98	4.690.094,23	226	449.379,98	4.689.182,38
56	449.137,39	4.690.109,19	227	449.363,52	4.689.177,65
57	449.191,60	4.690.134,73	228	449.354,92	4.689.175,19
58	449.196,96	4.690.137,37	229	449.324,17	4.689.165,38
59	449.201,94	4.690.140,37	230	449.302,73	4.689.157,13
60	449.206,75	4.690.143,69	231	449.283,70	4.689.150,07
61	449.265,82	4.690.184,71	232	449.274,92	4.689.146,00
62	449.270,94	4.690.187,80	233	449.261,98	4.689.141,44
63	449.273,75	4.690.188,97	234	449.254,51	4.689.138,19
64	449.276,55	4.690.189,68	235	449.249,33	4.689.135,70
65	449.279,61	4.690.189,89	236	449.062,84	4.688.939,41
66	449.282,58	4.690.189,83	237	449.061,82	4.688.932,19
67	449.294,47	4.690.188,25	238	449.056,89	4.688.930,94
68	449.297,48	4.690.188,00	239	449.053,82	4.688.929,91
69	449.301,48	4.690.188,04	240	448.769,29	4.688.630,42
70	449.306,44	4.690.188,71	241	448.762,54	4.688.612,46
71	449.309,39	4.690.189,32	242	448.771,95	4.688.591,09
72	449.313,31	4.690.190,86	243	448.723,01	4.688.539,57
73	449.326,09	4.690.201,00	244	448.727,89	4.688.528,50
74	449.332,76	4.690.195,19	245	448.733,97	4.688.534,19
75	449.334,71	4.690.192,93	246	448.731,42	4.688.520,49
76	449.337,51	4.690.187,67	247	448.798,33	4.688.368,67
77	449.343,21	4.690.173,14	248	448.789,07	4.688.364,90

Punto	X	Y	Punto	X	Y
78	449.426,77	4.690.163,75	249	448.704,31	4.688.557,22
79	449.497,60	4.690.157,63	250	448.602,70	4.688.450,26
80	449.502,17	4.690.157,45	251	448.550,98	4.688.453,24
81	449.503,88	4.690.152,01	252	448.534,47	4.688.435,69
82	449.508,05	4.690.154,63	253	448.513,59	4.688.455,39
83	449.510,80	4.690.154,50	254	448.448,59	4.688.459,13
84	449.512,55	4.690.152,31	255	448.378,88	4.688.525,35
85	449.517,08	4.690.150,63	256	448.375,97	4.688.513,70
86	449.519,83	4.690.151,50	257	448.369,97	4.688.515,20
87	449.522,65	4.690.151,94	258	448.373,44	4.688.530,53
88	449.528,99	4.690.151,38	259	448.255,31	4.688.642,76
89	449.532,30	4.690.151,69	260	448.185,38	4.688.648,76
90	449.538,18	4.690.147,19	261	448.186,25	4.688.658,71
91	449.539,43	4.690.144,44	262	448.197,06	4.688.657,78
92	449.540,43	4.690.140,88	263	448.200,97	4.688.667,20
93	449.543,43	4.690.137,88	264	448.207,97	4.688.662,20
94	449.546,18	4.690.134,81	265	448.215,47	4.688.657,20
95	449.548,68	4.690.132,38	266	448.216,56	4.688.656,11
96	449.552,46	4.690.130,69	267	448.246,24	4.688.653,56
97	449.555,49	4.690.127,75	268	448.237,64	4.688.661,68
98	449.558,96	4.690.121,57	269	448.338,49	4.688.767,83
99	449.562,02	4.690.118,75	270	448.348,45	4.688.790,48
100	449.564,83	4.690.114,88	271	448.335,87	4.688.832,42
101	449.566,74	4.690.110,31	272	448.373,44	4.688.871,97
102	449.568,33	4.690.105,19	273	448.373,43	4.688.893,53
103	449.571,24	4.690.101,38	274	448.354,00	4.688.958,25
104	449.574,48	4.690.096,88	275	448.332,80	4.689.029,31
105	449.581,46	4.690.093,94	276	448.344,23	4.689.041,38
106	449.587,11	4.690.088,88	277	448.359,04	4.689.056,48
107	449.588,23	4.690.087,53	278	448.374,93	4.689.072,85
108	449.662,29	4.690.165,05	279	448.406,34	4.689.107,01
109	449.667,40	4.690.172,57	280	448.385,60	4.689.126,80
110	449.668,64	4.690.171,69	281	448.350,49	4.689.090,86
111	449.819,92	4.690.330,04	282	448.326,15	4.689.064,35
112	449.720,97	4.690.365,56	283	448.322,17	4.689.064,93
113	449.728,02	4.690.382,99	284	448.282,74	4.689.197,10
114	449.784,09	4.690.365,42	285	448.274,47	4.689.200,26
115	449.788,29	4.690.366,39	286	448.269,63	4.689.202,39
116	449.824,44	4.690.404,45	287	448.266,91	4.689.203,58
117	449.853,42	4.690.376,92	288	448.257,85	4.689.207,20
118	449.857,34	4.690.377,30	289	448.248,38	4.689.211,01



Punto	X	Y	Punto	X	Y
119	449.858,92	4.690.370,86	290	448.240,59	4.689.214,32
120	450.091,01	4.690.613,78	291	448.232,06	4.689.217,89
121	450.008,93	4.690.637,33	292	448.221,53	4.689.222,58
122	450.000,40	4.690.650,30	293	448.211,41	4.689.226,08
123	450.007,17	4.690.648,24	294	448.195,97	4.689.232,32
124	450.041,46	4.690.638,39	295	448.187,13	4.689.236,64
125	450.061,44	4.690.632,66	296	448.181,35	4.689.239,01
126	450.068,54	4.690.636,61	297	448.172,44	4.689.243,58
127	450.074,72	4.690.640,06	298	448.165,85	4.689.246,51
128	450.085,64	4.690.625,72	299	448.158,19	4.689.249,82
129	450.098,80	4.690.621,94	300	448.150,41	4.689.253,45
130	450.292,50	4.690.824,68	301	448.141,85	4.689.257,32
131	450.347,46	4.690.772,61	302	448.132,81	4.689.261,26
132	450.355,38	4.690.766,62	303	448.126,91	4.689.263,76
133	450.354,62	4.690.765,83	304	448.121,44	4.689.266,64
134	450.427,89	4.690.696,42	305	448.117,31	4.689.268,08
135	450.476,38	4.690.747,46	306	448.111,22	4.689.270,95
136	450.519,88	4.690.706,14	307	448.102,06	4.689.275,08
137	450.471,45	4.690.655,15	308	448.094,38	4.689.278,70
138	450.558,50	4.690.572,68	309	448.086,69	4.689.281,95
139	450.496,78	4.690.507,71	310	448.077,78	4.689.285,89
140	450.588,14	4.690.481,49	311	448.071,09	4.689.288,89
141	450.581,05	4.690.473,12	312	448.061,19	4.689.293,51
142	450.489,02	4.690.499,54	313	448.053,94	4.689.297,39
143	450.470,36	4.690.479,89	314	448.046,13	4.689.300,58
144	450.472,41	4.690.477,62	315	448.040,47	4.689.303,08
145	450.464,87	4.690.471,02	316	448.030,91	4.689.307,70
146	450.474,22	4.690.407,71	317	448.022,31	4.689.311,32
147	450.500,27	4.690.367,74	318	448.014,00	4.689.315,08
148	450.559,37	4.690.335,61	319	448.005,59	4.689.318,95
149	450.592,67	4.690.340,69	320	447.998,06	4.689.322,45
150	450.591,11	4.690.308,00	321	447.978,94	4.689.331,26
151	450.603,45	4.690.304,54	322	447.958,03	4.689.340,26
152	450.611,84	4.690.302,20	323	447.953,97	4.689.324,20
153	450.646,11	4.690.295,40	324	447.951,47	4.689.323,20
154	450.658,06	4.690.293,75	325	447.910,97	4.689.309,70
155	450.657,41	4.690.290,98	326	447.908,47	4.689.310,70
156	450.645,22	4.690.292,14	327	447.901,05	4.689.314,23
157	450.624,53	4.690.292,55	328	447.888,47	4.689.320,20
158	450.617,97	4.690.292,92	329	447.878,23	4.689.317,18
159	450.608,94	4.690.292,86	330	447.852,97	4.689.309,71

Punto	X	Y	Punto	X	Y
160	450.601,05	4.690.294,09	331	447.783,97	4.689.292,21
161	450.598,81	4.690.294,73	332	447.678,47	4.689.264,71
162	450.594,03	4.690.295,48	333	447.598,47	4.689.245,21
163	450.590,13	4.690.295,05	334	447.538,47	4.689.229,21
164	450.584,09	4.690.295,23	335	447.536,39	4.689.258,32
165	450.578,74	4.690.295,56	336	447.534,92	4.689.263,88
166	450.576,35	4.690.295,49	337	447.525,80	4.689.298,42
167	450.568,94	4.690.295,30	338	447.518,88	4.689.324,65
168	450.563,12	4.690.295,33	339	447.511,75	4.689.351,08
169	450.244,20	4.690.232,61	340	447.510,45	4.689.356,59
170	449.863,25	4.689.831,63	341	447.490,69	4.689.475,17
171	449.794,29	4.689.721,36	342	447.487,72	4.689.510,15
			1	447.484,37	4.689.528,41

5 Términos municipales afectados por la zona de servicio propuesta

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

- Recinto aeroportuario: Término Municipal de Burgos

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 al 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 del estado actual, descrito en el capítulo 2 de la Memoria.

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

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

Ilustración 5.7.- Huella acústica del Aeropuerto de Burgos. Periodo día (7-19h)



El Plan Director incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de Burgos correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por $L_d 60 \text{ dB (A)}$ y $L_e 60 \text{ dB (A)}$, 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 5.8.- Área de afección acústica

