

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
3	Actuaciones propuestas	5.4
3.1	Subsistema de movimiento de aeronaves	5.5
3.2	Subsistema de actividades aeroportuarias	5.6
3.3	Necesidades de terrenos	5.7
3.4	Zona de reserva	5.7
3.5	Resumen	5.8

4	Delimitaciones de la zona de servicio del desarrollo previsible propuesto y actividades previstas	5.8
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	5.15
6.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer	5.15
6.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.15

DESARROLLO PREVISIBLE

1 Introducción

Este capítulo tiene por objeto la delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Huesca-Pirineos 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 Huesca-Pirineos 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 Huesca-Pirineos. 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 de la demanda, sino que se enfocan desde otra perspectiva que se explicará oportunamente.

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

2.2.1 Problemática derivada del estudio de necesidades

2.2.1.1 Plataforma de aviación general

A partir del estudio de necesidades se ha detectado la falta de puestos de estacionamiento para aviación general desde el primer horizonte de estudio. En concreto, se necesita 1 puesto más para el primer horizonte, 3 puestos más en el segundo horizonte y 5 puestos más para el tercero.

2.2.2 Problemática no derivada del estudio de necesidades

Además de las necesidades indicadas en el apartado anterior, obtenidas de la comparativa con la situación actual del aeropuerto, existen también otras debidas 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. En concreto, se trata de la adecuación del camino perimetral.

En la actualidad hay una zona próxima a la cabecera 30L y otra zona próxima a la zona de prácticas del SSEI, en las que el camino perimetral discurre por el interior de la franja de la pista. Por ello se modificará su trazado para sacarlo fuera de la misma.

Por otro el SSEI del aeropuerto de Huesca-Pirineos es actualmente de categoría 4. Según las estimaciones realizadas en el Capítulo de Demanda, se espera que en el futuro se retomen las rutas comerciales de temporada y que se puedan operar algunos de estos vuelos con aeronaves de tipo Airbus A320. En la actualidad, según el *artículo 9.2.3 del Volumen I de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público aprobadas por el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo*, si el número de operaciones de aeronaves de la categoría más elevada es menos de 700 durante los tres meses consecutivos de mayor actividad, el nivel de protección que se proporcionará será un nivel que no se encuentre más de una categoría por debajo de la categoría fijada.

El modelo Airbus A320-200 es de categoría 6, por lo que, según la citada normativa vigente en el momento de la redacción de este documento, para que puedan operarse rutas con el avión propuesto sería necesario adaptar el SSEI a categoría 5, dado que en los horizontes de estudio no se espera que el A320-200 realice más de 700 operaciones durante los tres meses de mayor actividad.

Por otro lado, no se espera que las rutas comerciales con aviones de este modelo se inicien a corto plazo. Cuando lo hagan, la categoría del SSEI deberá ser adaptada a la normativa que esté vigente en la fecha de inicio de las rutas, y esta normativa podría no ser la misma que la actual a medio y largo plazo.

En relación con las necesidades de instalaciones eléctricas futuras, según el nuevo reglamento PBN, se prevé la implantación de las maniobras RNP APCH, con lo que, previsiblemente, en el futuro será necesario instalar en la cubierta de la TWR una antena receptora GNSS.

Además de lo mencionado con anterioridad, tal y como se presenta en la Capítulo 3. Evolución Previsible de la Demanda, no se produciría un cambio de escenario en cuanto a la verificación de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 862/2009 del Aeropuerto se refiere, ya que el tráfico del aeródromo crecería de forma sostenible pero no se prevé que por encima de los 10.000 pasajeros anuales. En caso de que fuera necesario el cumplimiento del Reglamento Europeo (UE) 139/2014 y el Reglamento (CE) 216/2008, sería necesario realizar las actuaciones oportunas para adecuar la infraestructura del aeródromo para que sea conforme a dicha normativa. Entre las actuaciones se incluirían la geometría de las plataformas de viraje, la nivelación de la franja, las dimensiones de las RESA y las mejoras de las ayudas visuales.

3 Actuaciones propuestas

Tras la determinación de necesidades mostrada 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 la 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 Huesca-Pirineos 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 Huesca-Pirineos 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 de movimiento de aeronaves

3.1.1 Campo de vuelos

No se prevén actuaciones en el campo de vuelos.

3.1.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

3.1.2.1 Plataforma de aviación comercial

No se prevén actuaciones en la plataforma de aviación comercial.

3.1.2.2 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.

En el horizonte de diseño, el número de puestos de aviación general necesarios asciende a 10. Dado que la plataforma de aviación comercial presenta un excedente de dos puestos y con el fin de aprovechar la infraestructura existente, se plantea reconfigurar la plataforma existente.

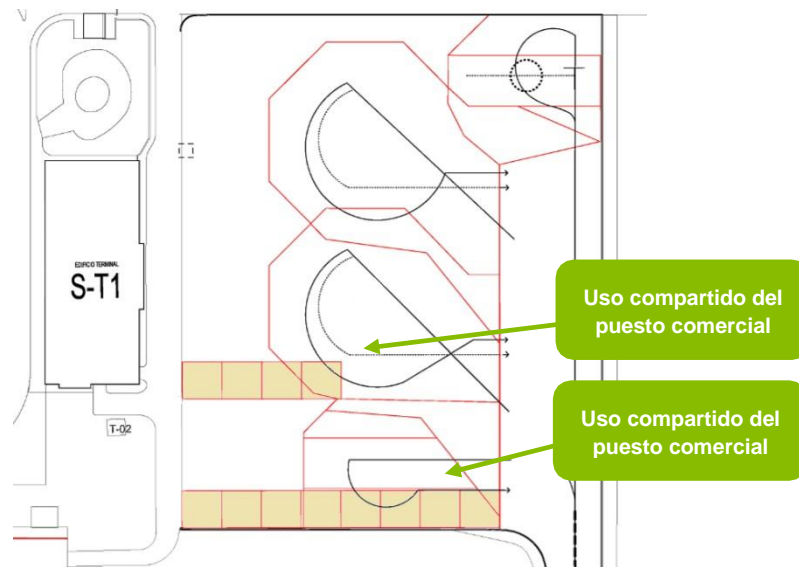
Se propone convertir el actual puesto nº1 en puesto de uso compartido, de modo que daría cabida al puesto comercial actual o a 8 puestos de aviación general en función de la demanda. Asimismo, se propone convertir también el nº2 en puesto de uso compartido, que de igual modo permitiría un puesto comercial o 4 puestos de aviación general en función de la demanda.

Con esta reconfiguración, la plataforma comercial dispondría de 2 puestos para una aeronave máxima MD80 (uno de ellos, el puesto nº2, incompatible con 4 puestos de Aviación General), 2 puestos para una aeronave máxima ATR72 (uno de ellos, el puesto nº1, incompatible con 8 puestos de Aviación General) y un puesto para estacionamiento de helicópteros (incompatible con el puesto nº4).

El acceso a los nuevos puestos de aviación general se hará de forma análoga a como se realiza por parte de la aviación comercial, por la calle de rodaje en plataforma.

En la Ilustración 5.1 se muestra la reconfiguración de la plataforma.

Ilustración 5.1.- Reconfiguración de la plataforma de estacionamiento



3.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

3.2.1 Zona de pasajeros

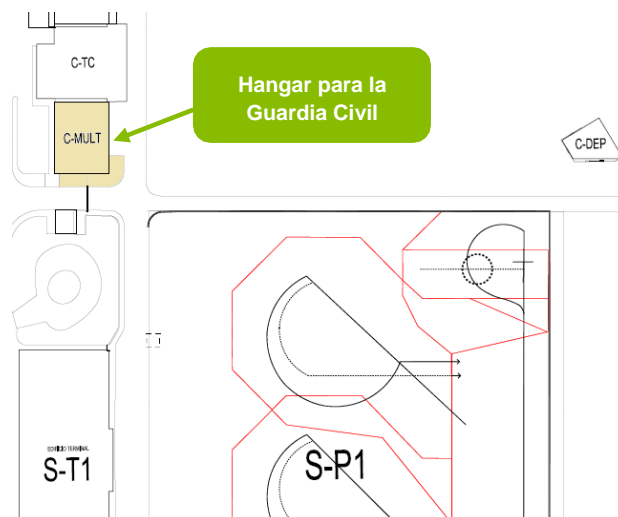
3.2.1.1 Aparcamientos

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. El aparcamiento actual dispone de plazas suficientes para dar cabida tanto a vehículos privados como a vehículos de **Aena SME, S.A.** y compañías.

3.2.2 Zona de servicios

Puesto que existe un compromiso previo por parte de Aena SME, S.A. por el que se compromete a la construcción de un hangar para la Guardia Civil, dentro del Plan Director se contempla para tal fin rehabilitar una zona en el actual Edificio Multiservicios. Concretamente se propone adecuar la zona actualmente destinada a talleres, almacenes y cochera, para albergar allí el hangar de la Guardia Civil. Estará por tanto al sur de la central eléctrica y de la zona de carga, y al norte del terminal de pasajeros.

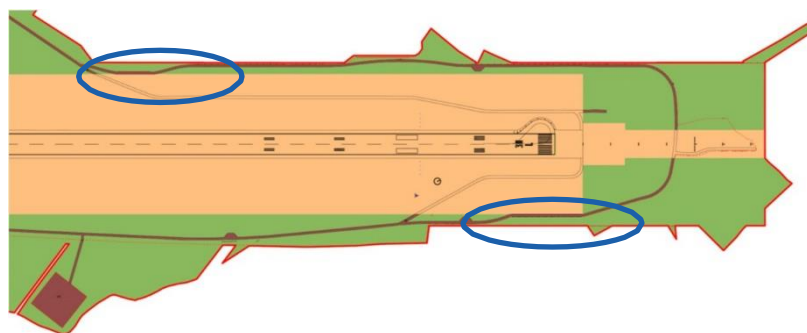
Ilustración 5.2.- Adecuación del Edificio Multiservicios para alojar el Hangar para la Guardia Civil



Además, se adecuará el trazado del camino perimetral en aquellas zonas en las que el mismo transcurra por el interior de la franja de la pista 12R-30L.

En la Ilustración 5.3 se señalan las dos zonas en la que se ha modificado dicho trazado.

Ilustración 5.3.- Adecuación del trazado del camino perimetral



Así mismo cuando se inicien las rutas con los Airbus A320 se adoptarán las medidas necesarias para adecuar la categoría del SSEI a la que corresponda según la normativa que esté vigente en esa fecha. Esto es, si fuera preciso se adquirirán los vehículos autoextintores adecuados para cumplir con la normativa que corresponda en ese momento.

3.3 Necesidades de terrenos

Para poder garantizar el acceso a la zona noroeste de la Zona de Servicio propuesta a través del camino existente y poder llevar a cabo las actuaciones propuestas en el presente Plan Director, se precisa la adquisición de nuevos terrenos. Se trata en concreto de una superficie inferior a 0,07 hectáreas que discurren entre el camino existente y el límite de propiedad actual del aeropuerto en dicha zona.

Sin embargo, se van excluir aquéllos terrenos por los que discurre la vía pecuaria – cañada real y que actualmente pertenecen a la zona de servicio vigente.

En el Plano 4.3: “Zona de Servicio propuesta. Necesidades de terrenos” se muestra el alcance del Desarrollo Previsible y se puede observar los terrenos necesarios para ejecutar las actuaciones propuestas. Asimismo, se puede comprobar que todos los terrenos desafectados están localizados al noroeste de la Zona de Servicio Propuesta.

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
Reconfiguración en la plataforma de Aviación Comercial
Subsistema de actividades aeroportuarias
Reasignación de plazas de aparcamiento
Adecuación del edificio multiservicios para alojar un hangar para la Guardia Civil
Adecuación del trazado del camino perimetral
Adecuación de la categoría del SSEI cuando se inicien rutas con A320

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

El Aeropuerto de Huesca-Pirineos, 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” y como aeródromo de letra de clave “B” por el Real Decreto 1840/2009, de 27 de noviembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Huesca-Pirineos.

El Plan Director vigente del Aeropuerto de Huesca-Pirineos fue aprobado mediante Orden Ministerial de 5 de noviembre de 2002 y publicado en el BOE con fecha 19 de noviembre de 2002.

Por las necesidades detectadas, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Huesca-Pirineos 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 2002, excluyéndose del ámbito anterior, 13,2 hectáreas situadas al noroeste de la Zona de Servicio Propuesta. Así mismo se han incluido 0,07 hectáreas en la misma zona situadas entre el camino y el límite de propiedad actual.

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 182,7 hectáreas, de las cuales 130,3 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 20,5 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias y 31,9 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, las plataformas de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 130,3 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1. Campo de vuelos: Está integrado por dos pistas, de denominación 12L-30R y 12R-30L respectivamente, una calle de salida perpendicular a la pista y a la plataforma comercial, dos calles de acceso a la plataforma de aviación general y franjas 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 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 20,5 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: 5,5 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 las instalaciones AFIS, el SSEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 6,1 hectáreas.

2.3. 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: 1,5 hectáreas.

2.4. Zona de Carga. Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,1 hectáreas.

2.5. Zona de Aviación General: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales y aviación privada y deportiva. Superficie: 2,7 hectáreas.

2.6. 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: 4,2 hectáreas.

2.7 Zona de Apoyo a Aeronaves: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,4 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 31,9 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.



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 huso 30) del límite de la Zona de Servicio propuesta

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
1	721.201,28	4.662.793,15	143	721.722,26	4.661.380,01
2	721.406,29	4.662.649,02	144	721.715,08	4.661.392,78
3	721.583,75	4.662.524,05	145	721.711,69	4.661.399,22
4	721.596,69	4.662.543,03	146	721.708,21	4.661.405,17
5	721.643,61	4.662.514,87	147	721.704,21	4.661.411,35
6	721.664,04	4.662.499,85	148	721.700,68	4.661.416,15
7	721.680,94	4.662.488,77	149	721.741,44	4.661.434,70
8	721.694,67	4.662.476,19	150	721.872,85	4.661.488,22
9	721.704,35	4.662.464,25	151	721.866,91	4.661.491,86
10	721.709,47	4.662.449,41	152	721.738,05	4.661.439,14
11	721.711,16	4.662.434,20	153	721.696,25	4.661.422,08
12	721.714,34	4.662.432,05	154	721.691,46	4.661.426,69
13	721.822,80	4.662.295,02	155	721.685,09	4.661.432,36
14	721.878,61	4.662.262,17	156	721.678,21	4.661.438,13
15	721.879,25	4.662.235,07	157	721.671,41	4.661.443,74
16	721.886,11	4.662.215,30	158	721.655,46	4.661.459,27
17	721.947,40	4.662.138,23	159	721.645,40	4.661.472,34
18	721.962,82	4.662.135,53	160	721.638,09	4.661.481,99
19	721.988,07	4.662.140,41	161	721.623,19	4.661.499,61
20	721.972,90	4.662.113,08	162	721.604,03	4.661.520,14
21	721.966,50	4.662.109,05	163	721.587,74	4.661.538,09
22	721.974,69	4.662.096,53	164	721.573,06	4.661.554,33
23	721.978,17	4.662.090,66	165	721.550,25	4.661.579,60
24	721.980,35	4.662.086,84	166	721.539,61	4.661.592,35
25	721.983,96	4.662.080,48	167	721.525,11	4.661.608,41
26	721.988,17	4.662.078,85	168	721.516,05	4.661.619,07
27	721.989,93	4.662.075,17	169	721.513,54	4.661.621,36
28	722.002,53	4.662.066,27	170	721.510,87	4.661.627,14
29	722.009,34	4.662.062,95	171	721.507,76	4.661.630,87
30	722.020,90	4.662.047,85	172	721.505,64	4.661.637,08
31	722.026,19	4.662.041,63	173	721.505,15	4.661.642,39

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
32	722.030,06	4.662.033,18	174	721.503,72	4.661.645,53
33	722.042,43	4.662.016,61	175	721.494,59	4.661.666,26
34	722.049,80	4.662.004,72	176	721.486,35	4.661.680,94
35	722.060,73	4.661.991,89	177	721.484,18	4.661.683,79
36	722.072,09	4.661.977,43	178	721.514,99	4.661.696,55
37	722.073,80	4.661.975,26	179	721.493,06	4.661.695,20
38	722.076,05	4.661.969,94	180	721.450,74	4.661.697,00
39	722.083,08	4.661.958,52	181	721.430,27	4.661.719,78
40	722.065,99	4.661.951,75	182	721.410,94	4.661.745,34
41	722.059,49	4.661.948,94	183	721.384,55	4.661.786,39
42	722.113,38	4.661.839,69	184	721.370,41	4.661.811,65
43	722.117,93	4.661.794,68	185	721.181,68	4.661.929,62
44	722.577,43	4.661.517,60	186	721.045,59	4.662.002,74
45	722.602,53	4.661.520,44	187	721.053,31	4.662.018,87
46	722.715,56	4.661.452,51	188	721.045,01	4.662.025,36
47	722.724,37	4.661.452,14	189	721.037,95	4.662.033,19
48	722.735,90	4.661.457,09	190	721.036,10	4.662.036,33
49	722.735,94	4.661.457,05	191	721.033,24	4.662.041,90
50	722.743,09	4.661.470,57	192	721.029,56	4.662.049,76
51	722.774,91	4.661.484,86	193	721.026,48	4.662.055,17
52	722.800,33	4.661.412,58	194	721.022,48	4.662.060,95
53	722.820,19	4.661.373,27	195	721.018,23	4.662.066,21
54	722.818,87	4.661.372,61	196	721.013,48	4.662.070,95
55	722.823,25	4.661.369,97	197	721.000,28	4.662.080,91
56	722.848,03	4.661.386,10	198	720.985,20	4.662.087,67
57	722.857,10	4.661.372,05	199	720.970,90	4.662.090,55
58	722.884,72	4.661.333,30	200	720.956,32	4.662.090,97
59	722.913,90	4.661.315,68	201	720.950,80	4.662.090,65
60	723.310,05	4.661.077,49	202	720.945,29	4.662.090,31
61	723.310,87	4.661.080,48	203	720.930,05	4.662.090,33
62	723.338,34	4.661.079,49	204	720.914,86	4.662.091,51
63	723.404,45	4.661.077,73	205	720.897,46	4.662.094,17
64	723.469,64	4.661.078,57	206	720.880,42	4.662.098,55
65	723.476,75	4.661.064,37	207	720.862,91	4.662.104,42
66	723.479,74	4.661.058,39	208	720.763,89	4.662.140,95
67	723.349,66	4.661.053,87	209	720.655,47	4.662.180,93
68	723.244,25	4.660.878,19	210	720.560,76	4.662.215,77
69	723.246,49	4.660.867,01	211	720.425,98	4.662.265,30
70	723.255,81	4.660.838,16	212	720.381,29	4.662.281,78
71	723.261,18	4.660.812,88	213	720.348,80	4.662.293,79

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
72	723.265,77	4.660.801,87	214	720.315,75	4.662.306,03
73	723.188,29	4.660.785,57	215	720.305,34	4.662.310,27
74	723.169,52	4.660.753,87	216	720.295,26	4.662.315,27
75	723.135,38	4.660.774,42	217	720.167,71	4.662.384,55
76	723.126,25	4.660.772,52	218	720.147,39	4.662.395,90
77	723.103,77	4.660.764,08	219	720.137,70	4.662.403,17
78	723.066,14	4.660.754,11	220	720.130,30	4.662.412,76
79	723.047,66	4.660.827,10	221	720.126,46	4.662.420,88
80	723.004,70	4.660.852,86	222	720.123,97	4.662.429,51
81	722.991,90	4.660.826,74	223	720.123,37	4.662.443,90
82	722.991,56	4.660.860,75	224	720.126,98	4.662.457,84
83	722.888,82	4.660.922,25	225	720.130,32	4.662.464,28
84	722.845,08	4.660.924,07	226	720.134,48	4.662.470,22
85	722.843,82	4.660.949,60	227	720.222,29	4.662.577,28
86	722.553,18	4.661.124,20	228	720.227,51	4.662.582,81
87	722.530,34	4.661.095,03	229	720.233,45	4.662.587,56
88	722.445,17	4.661.143,81	230	720.246,99	4.662.597,83
89	722.425,02	4.661.154,09	231	720.414,29	4.662.723,88
90	722.411,41	4.661.160,93	232	720.440,08	4.662.743,06
91	722.403,17	4.661.165,16	233	720.454,91	4.662.750,59
92	722.397,70	4.661.168,00	234	720.471,42	4.662.752,67
93	722.372,02	4.661.182,50	235	720.485,87	4.662.749,75
94	722.324,33	4.661.209,56	236	720.499,03	4.662.743,11
95	722.308,31	4.661.218,66	237	720.605,02	4.662.667,34
96	722.306,06	4.661.219,88	238	720.618,04	4.662.658,05
97	722.269,34	4.661.243,15	239	720.630,46	4.662.651,02
98	722.201,40	4.661.285,91	240	720.655,48	4.662.638,87
99	722.132,15	4.661.283,60	241	720.816,84	4.662.560,16
100	722.177,05	4.661.301,74	242	720.831,13	4.662.549,77
101	722.153,34	4.661.316,34	243	720.841,00	4.662.535,11
102	722.068,21	4.661.282,94	244	720.846,56	4.662.519,97
103	722.061,17	4.661.284,15	245	720.848,89	4.662.516,02
104	722.059,47	4.661.284,51	246	720.851,42	4.662.512,21
105	722.057,52	4.661.284,94	247	720.858,41	4.662.504,64
106	722.046,23	4.661.287,57	248	720.866,78	4.662.498,63
107	722.027,42	4.661.295,13	249	720.878,29	4.662.494,05
108	722.007,80	4.661.301,10	250	720.890,54	4.662.492,27
109	721.995,31	4.661.303,47	251	720.907,02	4.662.494,62
110	721.983,55	4.661.303,50	252	720.921,75	4.662.502,39
111	721.964,89	4.661.305,03	253	720.930,95	4.662.511,31

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
112	721.954,78	4.661.306,56	254	720.937,60	4.662.522,26
113	721.943,45	4.661.308,88	255	720.950,20	4.662.547,76
114	721.937,45	4.661.311,06	256	720.954,65	4.662.556,68
115	721.932,03	4.661.311,47	257	720.963,57	4.662.575,28
116	721.928,09	4.661.315,13	258	720.968,31	4.662.584,51
117	721.919,65	4.661.322,98	259	720.974,77	4.662.580,74
118	721.912,64	4.661.330,61	260	720.988,10	4.662.602,67
119	721.904,61	4.661.339,45	261	721.011,09	4.662.622,83
120	721.901,19	4.661.343,46	262	721.025,30	4.662.635,57
121	721.897,29	4.661.346,00	263	721.025,33	4.662.639,78
122	721.895,32	4.661.346,56	264	721.030,33	4.662.646,76
123	721.891,35	4.661.347,67	265	721.035,19	4.662.653,02
124	721.867,57	4.661.347,76	266	721.045,27	4.662.670,37
125	721.860,01	4.661.347,64	267	721.051,14	4.662.681,44
126	721.843,57	4.661.345,92	268	721.063,69	4.662.705,53
127	721.835,64	4.661.345,03	269	721.080,27	4.662.737,10
128	721.819,04	4.661.342,58	270	721.091,45	4.662.756,68
129	721.810,30	4.661.339,32	271	721.092,01	4.662.757,53
130	721.803,84	4.661.336,18	272	721.099,16	4.662.767,22
131	721.792,57	4.661.330,27	273	721.105,34	4.662.773,47
132	721.777,63	4.661.325,76	274	721.119,17	4.662.784,85
133	721.764,99	4.661.325,55	275	721.129,63	4.662.790,47
134	721.759,07	4.661.329,87	276	721.139,36	4.662.793,05
135	721.757,06	4.661.333,42	277	721.149,76	4.662.793,20
136	721.753,74	4.661.338,23	278	721.157,11	4.662.792,14
137	721.750,54	4.661.342,59	279	721.161,79	4.662.790,16
138	721.745,42	4.661.349,30	280	721.170,25	4.662.789,06
139	721.741,02	4.661.355,07	281	721.177,96	4.662.789,77
140	721.736,68	4.661.360,27	282	721.186,67	4.662.790,81
141	721.731,92	4.661.365,64	1	721.201,28	4.662.793,15
142	721.726,84	4.661.372,39			

5 Términos municipales afectados por la zona de servicio propuesta

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

- Recinto aeroportuario:
 - Término Municipal de Monflorite-Las Casas
 - Término Municipal de Alcalá del Obispo

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 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 y por las vigentes, 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 5.4.- Huella acústica del Aeropuerto de Huesca-Pirineos. Periodo día (7-19h)



El Plan Director incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de Huesca-Pirineos, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por L_d 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 5.5.- Área de afección acústica



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO