

### **III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE**



## Contenidos

### III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS

#### AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE ..... III.1

##### III.1. Información Territorial y Urbanística. Estado. Comunidades Autónomas y Ayuntamientos ... III.5

###### III.1.1. Introducción ..... III.5

###### III.1.2. Legislación Sectorial ..... III.5

###### III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo ..... III.8

###### III.1.4. Normativa Autonómica ..... III.9

###### III.1.5. Planeamiento vigente ..... III.12

##### III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local ..... III.15

###### III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales ..... III.15

###### III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma ..... III.20

##### III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes ..... III.22

###### III.3.1. Introducción ..... III.22

###### III.3.2. Servidumbres del aeródromo ..... III.24

###### III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas ..... III.24

###### III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves ..... III.26

###### III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes ..... III.27

##### III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual ..... III.31

###### III.4.1. Introducción ..... III.31

###### III.4.2. Servidumbres del aeródromo ..... III.33



III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.34
III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.35
III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual .....	III.36
III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible.....	III.41
III.5.1. Introducción.....	III.41
III.5.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.42
III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.43
III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.45
III.5.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible.....	III.46
III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto .....	III.51
III.6.1. Preámbulo .....	III.51
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios. ....	III.53
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios. ....	III.55
III.7. Áreas de coordinación .....	III.56



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



### **III.1. Información Territorial y Urbanística. Estado. Comunidades Autónomas y Ayuntamientos**

#### **III.1.1. Introducción**

Como es sabido el aeropuerto es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

El Sistema General Aeroportuario cuya competencia reside en la Administración General del Estado, está afectado también por la normativa de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autonómica y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

El sector de la navegación y transporte aéreo, tiene una normativa específica, que permite la integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante

#### **III.1.2. Legislación Sectorial**

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, la soberanía del espacio aéreo y su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar hasta la reorganización de la Administración del Estado mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, fija los criterios básicos para calificar los aeropuertos de interés general.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, y Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, que define el régimen estatutario por el que se regirá, adaptado a Entidad Pública Empresarial, según se establece en el art. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

La planificación de los Aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social - modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias, y la del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece que: "Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria"

Asimismo, se recoge los aspectos de tramitación de ambos planes; también indica que, las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras

públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1 b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, y para la coordinación con el entorno, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas, tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico del entorno del aeropuerto.

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto, así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Granada sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por el Decreto 2647/1973, de 11 de octubre, (BOE núm. 255 de 24 de octubre). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, así como a las maniobras de operación de aeronaves actualmente establecidas, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

Por otro lado, las servidumbres acústicas han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas, a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de septiembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición





adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, establece que los sectores del territorio afectados al funcionamiento de las infraestructuras del transporte, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas, las cuales deberán quedar delimitadas en los mapas de ruido.

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además se prevé que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe preceptivo del órgano sustantivo de la infraestructura.

### III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo

La disposición final segunda de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo, delegó en el Gobierno la potestad de dictar un Real Decreto Legislativo que refundiera el texto de ésta y los preceptos que aún quedaban vigentes del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Mediante el Real Decreto Legislativo 2/2008 de 20 de junio, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, la cual recoge en un solo cuerpo normativo el ordenamiento estatal. Dicha tarea refundidora, se afronta básicamente en dos objetivos: de un lado aclarar, regularizar y armonizar la terminología y el contenido dispositivo de ambos textos legales, y de otro, estructurar y ordenar en una única disposición general una serie de preceptos dispersos y de diferente naturaleza, procedentes del fragmentado Texto Refundido de 1992, dentro de los nuevos contenidos de la Ley de Suelo de 2007, adaptados a las competencias urbanísticas, de ordenación del territorio y de vivienda de las Comunidades Autónomas. De este modo, el objetivo final se centra en evitar la dispersión de tales normas y el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.





Esta Ley prescinde de regular técnicas específicamente urbanísticas, tales como los tipos de planes o las clases de suelo, y evita el uso de los tecnicismos propios de ellas para no prefigurar, siquiera sea indirectamente, un concreto modelo urbanístico. No es ésta una Ley urbanística, sino una Ley referida al régimen del suelo y la igualdad en el ejercicio de los derechos constitucionales a él asociados en lo que atañe a los intereses cuya gestión está constitucionalmente encomendada al Estado.

#### III.1.4. Normativa Autonómica

A partir de la *Constitución de 1978*, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas han mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la *Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985 de 9 de abril* otorgó a los municipios la competencia exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

La Comunidad Autónoma de Andalucía posee competencia legislativa en materia de ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el artículo 13.1 de su Estatuto de Autonomía de 1981. En esta comunidad se ha desarrollado una importante labor legislativa, plasmada en una serie de leyes y decretos sobre Ordenación del Territorio como son la *Ley 7/2002 del 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía*, publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de 31 de diciembre de 2002 y la *Ley 1/1994, de 11 de enero de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía*.

Son fines de la actividad urbanística los siguientes:

- a) Conseguir un desarrollo sostenible y cohesionado de las ciudades y del territorio en términos sociales, culturales, económicos y ambientales, con el objetivo fundamental de mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida en Andalucía.
- b) Vincular los usos del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales.
- c) Subordinar los usos del suelo y de las construcciones, edificaciones e instalaciones, sea cual fuere su titularidad, al interés general definido por esta Ley y, en su virtud, por la ordenación urbanística.



d) Delimitar el contenido del derecho de propiedad del suelo, usos y formas de aprovechamiento, conforme a su función social y utilidad pública.

e) Garantizar la disponibilidad de suelo para usos urbanísticos, la adecuada dotación y equipamiento urbanos y el acceso a una vivienda digna a todos los residentes en Andalucía, evitando la especulación del suelo.

f) Garantizar una justa distribución de beneficios y cargas entre quienes intervengan en la actividad transformadora y edificatoria del suelo.

g) Asegurar y articular la adecuada participación de la comunidad en las plusvalías que se generen por la acción urbanística.

La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, tiene por objeto, en todo caso:

a) La organización racional y conforme al interés general de la ocupación y los usos del suelo, mediante su clasificación y calificación.

b) La determinación, reserva, afectación y protección del suelo dotacional, entendiéndose por éste el que deba servir de soporte a los servicios públicos y usos colectivos; es decir, las infraestructuras, parques, jardines, espacios públicos, dotaciones y equipamientos públicos, cualquiera que sea su uso.

c) El cumplimiento de los deberes de conservación y rehabilitación de las construcciones y edificaciones existentes.

d) La fijación de las condiciones de ejecución y, en su caso, de la programación de las actividades de urbanización y edificación.

e) La formalización de una política de intervención en el mercado del suelo, especialmente mediante la constitución de patrimonios públicos de suelo, así como el fomento de la construcción de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública.

f) La protección del patrimonio histórico y del urbanístico, arquitectónico y cultural.

g) La protección y adecuada utilización del litoral.



h) La incorporación de objetivos de sostenibilidad que permitan mantener la capacidad productiva del territorio, la estabilidad de los sistemas naturales, mejorar la calidad ambiental, preservar la diversidad biológica, y asegurar la protección y mejora del paisaje

La ordenación urbanística se establece, en el marco de esta Ley y de las normas reglamentarias generales a que la misma remite y de las dictadas en su desarrollo, así como de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio en los términos dispuestos por la *Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía*, por los siguientes instrumentos de planeamiento:

- a) Planeamiento general: Planes Generales de Ordenación Urbanística, Planes de Ordenación Intermunicipal y Planes de Sectorización.
- b) Planes de desarrollo: Planes Parciales de Ordenación, Planes Especiales y Estudios de Detalle.
- c) Catálogos.

Las Normativas Directoras para la Ordenación Urbanística, las Ordenanzas Municipales de Edificación y las Ordenanzas Municipales de Urbanización contribuyen a la correcta integración de la ordenación urbanística y, en su caso, complementan la establecida por los instrumentos de planeamiento.

La *Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA)* se puede considerar como una ley marco para todo el territorio. Esta Ley se encuentra desarrollada por el *Decreto 77/1994, de 5 de abril*, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, determinándose los órganos a que se atribuye.

Dicho Decreto ha sufrido una modificación el 1 de junio de 1999. Así, el *título II* se refiere a la delegación de competencias urbanísticas en los Ayuntamientos y establece: "La Junta de Andalucía delegará el ejercicio de competencias urbanísticas en los Ayuntamientos.", y establece que se delegará a los Ayuntamientos las competencias siempre que no afecten a las materias recogidas en el *artículo 22* del citado decreto, de entre las que destacan las que se refieren a los Planes Especiales y Servidumbres.

Sobre la base de la *Ley Reguladora de Bases de Régimen Local*, la competencia exclusiva en materia de urbanismo corresponde a los municipios. No obstante, la aprobación definitiva debe ser otorgada por La Junta de Andalucía, al haberse reservado ésta la competencia urbanística en determinadas materias, entre ellas los Planes Generales y los Planes Especiales.



### III.1.5. Planeamiento vigente

#### III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial.

Mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 190 de 9 de agosto de 2001), se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Granada, que delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015.

Asimismo persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como única puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

#### III.1.5.2. Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

##### - Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Granada

Como desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Granada de 23 de julio de 2001, se formuló por Aena el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Granada (PESGA-2004), siendo aprobado definitivamente por Acuerdo de 15 de abril de 2004, de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes Ordenación del Territorio y Urbanismo, de la Junta de Andalucía, publicado en el B.O.P. de Granada núm. 86, de 6 de mayo de 2004.

##### - Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía

Las Directrices de Ordenación del Territorio, que se redactan de acuerdo con el Decreto 206/2006, aprobado el 28 de noviembre de 2006 y publicado en el *BOJA del 29 de diciembre del mismo año*, constituyen el marco de referencia para la formulación de los demás instrumentos de ordenación territorial y urbana, tienen como finalidad principal establecer las pautas espaciales de asentamiento de las actividades, de acuerdo con las políticas sociales, económicas y culturales emanadas de la comunidad; y deben dar respuesta a un objetivo prioritario de desenvolvimiento y bienestar para el conjunto de la población del territorio.

Las determinaciones del Plan en el ámbito aeroportuario se orientan hacia la plena integración del conjunto de aeropuertos andaluces en el Sistema Intermodal de Transporte, valorando



especialmente la conexión de los mismos con las redes viarias de alta capacidad y ferroviarias de alta velocidad y potenciando las funciones de los aeropuertos andaluces como nodos del sistema aeroportuario internacional, especialmente en el caso del aeropuerto de Málaga. Hacia ese objetivo apuntan, entre otras, las determinaciones relativas a:

- Apoyar la implantación de comunicaciones aéreas de tercer nivel entre las ciudades andaluzas y los ámbitos territoriales próximos (Magreb, arco mediterráneo, arco atlántico).
- Desarrollar planes estratégicos en los aeropuertos (coordinados entre la autoridad aeroportuaria, la Junta de Andalucía y los Ayuntamientos) mediante los cuales se potencien sus funciones económicas y logísticas en los ámbitos metropolitanos en que se insertan.
- Impulsar la participación de la Comunidad Autónoma en la gestión de los aeropuertos, y su integración en la planificación del transporte de Andalucía.

Complementariamente, se redactan los llamados Planes de Ordenación del Territorio subregionales (POT) seguido de la denominación del ámbito de planeamiento que desarrollan. El POT de la Aglomeración Urbana de Granada se recoge en el Decreto 244/1999 de 27 de diciembre de 2000 (BOJA NUM. 37 de 28 de marzo de 2000), a su vez modificado por la Resolución de 16 de diciembre de 2004 (BOJA NUM. 6 de 11 de enero de 2000). Dicho Plan abarca gran parte de Granada, incluyendo el Aeropuerto, y los términos municipales de Santa Fe, Chauchina y Cijuela, sobre los cuales se asienta. Entre los objetivos establece la necesidad de potenciar las funciones a desarrollar en este documento, y favorecer su integración en los principales ejes de desarrollo económico españoles y comunitarios, así como estructurar y optimizar las condiciones de accesibilidad y conectividad. Igualmente dicho documento contiene el esquema de infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de ámbito supramunicipal.

### III.1.5.3. Escala Local. Planeamiento Municipal

El Aeropuerto de Granada-Jaén, se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Santa Fe, Chauchina y Cijuela, a los que afecta en parte de su territorio.

- Santa Fe NN SS (Normas Subsidiarias de Planeamiento) revisadas el 27 de abril de 1998, publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Granada el 20 de junio de 1998, y posteriormente modificadas el 26 de octubre de 2004 y el 4 de octubre de 2005.
- Chauchina NNSS revisadas el 19 de diciembre de 2002, publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Granada el 31 de enero de 2003, y modificadas el 5 de mayo de 2006, tal y como se recoge en el mismo Boletín a fecha de 29 de mayo de 2006.





Cijuela NNSS (Normas Subsidiarias de Planeamiento) revisadas el 7 de mayo de 1993, publicadas en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía el 29 de junio de 1993. Estas normas han sido objeto de modificación el 1 de marzo de 1995, el 24 de octubre de 1995 y, por último, el 3 de abril de 1997.

En el planeamiento vigente, se menciona muy poco el aeropuerto, y únicamente se señala que se le dará un tratamiento especial de los Equipamientos de interés Público y Social. En este sentido se considera el Aeropuerto de FGL Granada- Jaén como suelo urbano en Área No Urbanizable. Las posibles edificaciones genéricas que se establecen para el suelo no urbanizable, deberán contemplar las que establezca la subsecretaría de aviación Civil.

En lo que se refiere al entorno del Aeropuerto delimitado por el Plan Director vigente, ahora en revisión, se encuentra rodeado por Suelo Rústico. Al norte del Suelo Rústico se localiza un área de Suelo Urbanizable Industrial, y una franja de Suelo Urbano, que enlaza con el casco urbano.

Las Normas Subsidiarias de los tres municipios afectados por el aeropuerto recogen el Aeropuerto como un Sistema General, dentro de un suelo No Urbanizable de Protección de Sistemas Generales. Establece que en este Suelo sólo podrán autorizarse edificaciones o instalaciones en relación con los equipamientos que se pretendan proteger. También queda recogido que en las zonas de afección y servidumbre de carreteras, cauces y aeropuerto, requerirá la autorización expresa del organismo competente.

El entorno del aeropuerto se encuentra clasificado como Suelo no Urbanizable de Protección de Vega, tanto en el norte, como en el sur del Sistema General.

- Granada, Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en marzo de 2001. En la actualidad se encuentra muy avanzada la revisión del Plan General.
- El PGOU de Lachar, la aprobación Definitiva fue concedida por la Comisión Provincial de Urbanismo el día 26 de marzo del año 2003. Tras completar lo requerido, se publicó en el BOP núm. 286, el día 15 de diciembre de 2003.
- Normas Subsidiarias de Pinos Puente, aprobadas por Acuerdo de 8 de octubre de 1992, de la Comisión Provincial de Urbanismo de Granada, por el que se aprueba definitivamente la revisión de las normas subsidiarias de Pinos Puente.





## III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local.

### III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales.

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, tanto Comunitaria, como Estatal y Autonómica. El Ministerio de Fomento interviene no sólo en las propias infraestructuras de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos de Estado, etc, sino que a este panorama se debe añadir la competencia autonómica, especialmente en el sistema viario, y la Comunitaria dictando la política común del Transporte.

- Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante la **Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las Orientaciones Comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte**, que busca establecer las líneas principales de las medidas previstas para realizar la red transeuropea de transporte y determinar los proyectos de interés común cuya realización debe contribuir al desarrollo de la red.

Esta Decisión recoge que la red aeroportuaria está compuesta por los aeropuertos de interés común situados en el territorio comunitario y abiertos a la circulación aérea comercial. Los componentes regionales de la red facilitan el acceso al centro de la misma o contribuyen a comunicar las regiones periféricas y aisladas. Igualmente recoge que la red de gestión del tráfico aéreo incluye el plan de navegación aérea (espacio aéreo reservado a la circulación aérea general, rutas aéreas y ayudas a la navegación aérea), el sistema de gestión de los flujos de tráfico y el sistema de control del tráfico aéreo.

- Por otro lado, la Comisión presentó el 12 de septiembre de 2001 el **Libro Blanco de la política Europea de transportes de cara al 2010**. El objetivo de dicho libro es conciliar el desarrollo económico y las exigencias de una sociedad que demanda calidad y seguridad al efecto de fomentar un transporte moderno y sostenible de cara al 2010. Su revisión se presentó en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 22 de junio de 2006.

En lo que respecta al transporte aéreo, el Libro incluye como objetivo: controlar el crecimiento del transporte aéreo, combatir la saturación del espacio aéreo y preservar el nivel de seguridad garantizando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. Recoge como medida





prioritaria la creación del cielo europeo único y una utilización más eficaz de las capacidades aeroportuarias.

- A nivel estatal el **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020 (PEIT)**, fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. Desarrolla sus objetivos generales sobre 4 ámbitos:
  - Eficiencia del sistema
  - Cohesión social y territorial
  - Compatibilidad ambiental
  - Desarrollo económico

En particular para el transporte aéreo el PEIT recoge como directrices específicas:

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas
- Impulso a la especialización progresiva de los aeropuertos españoles
- Corrección de una centralidad excesiva
- Inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público







- Desarrollo futuro de las instalaciones desde una perspectiva intermodal
- Inserción del sistema aeroportuario dentro de la cadena intermodal de transporte de mercancías
- Adaptación de la capacidad de los sistemas de navegación aérea a la demanda
- Impulso de las actividades españolas dentro del Cielo Único Europeo

Las prioridades definidas por el PEIT para el periodo 2005-2008 se dirigen a mejorar progresivamente la Sostenibilidad y el rendimiento ambiental del transporte aéreo, integrarlo progresivamente con los demás modos de transporte y facilitar la inserción del sistema aeroportuario en su entorno local.

A partir de 2009 los objetivos se dirigen a integrar progresivamente los servicios de transporte aéreo en el sistema intermodal de viajeros y mercancías y a asegurar la compatibilidad a largo plazo entre el transporte aéreo y los objetivos ambientales establecidos para el sector del transporte.

El PEIT recoge para el Plan Sectorial de Ferrocarriles 2005-2012, que se plantee como objetivo que, de manera progresiva, se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Para el Plan Sectorial de Carreteras, las prioridades se dirigen a mejorar y homogeneizar las condiciones de servicio en el conjunto de la red, en: seguridad, terminación de itinerarios de alta capacidad en ejecución y puesta en marcha de un sistema de servicios al usuario, desplegando las posibilidades de los Sistemas ITS.

- El **Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA)**, actualmente en tramitación, responde a lo recogido en el PEIT y tiene como objetivos generales:
  1. Aumentar la seguridad integral del transporte aéreo.
  2. Aumentar la calidad de los servicios
  3. Adaptar las infraestructuras y servicios a la demanda de transporte aéreo
  4. Conseguir un desarrollo ambientalmente sostenible



5. Incrementar la eficiencia económica y competitividad del sector
6. Potenciar la intermodalidad, reforzando la cohesión social y territorial
7. Fomentar la presencia internacional de España en el sector del Transporte Aéreo
8. Modernizar la legislación aeronáutica y los modelos de gestión

Para lograr el máximo cumplimiento de objetivos se plantean un conjunto de actuaciones, según las cuatro grandes aéreas previstas en el PEIT:

a) Actuaciones Infraestructurales en las instalaciones aeroportuarias:

- revisión de los planes directores de los aeropuertos de Aena
- inversiones necesarias en los ámbitos del transporte aéreo para su desarrollo y modernización para adaptar las capacidades a la demanda prevista en el año horizonte del PEIT (2020). Ello con el control ambiental de las EAE para la planificación y las EIA para los proyectos.

b) Actuaciones en accesos terrestres a las instalaciones aeroportuarias. Se plantean desde la coordinación y concertación con todas las administraciones, para mejorar la conectividad con otros modos de transporte.

c) Actuaciones no infraestructurales:

- planes de seguridad aeronáutica de la DGAC
- planes de seguridad operacional de Aena
- calidad del servicio
- eficiencia económica y competitividad
- modernización de la legislación aeronáutica y modelos de gestión

d) Actuaciones en Navegación aérea. Tienen carácter transnacional: Reglamentos, bloques de decisión del Cielo Único.



### III.2.1.1. Sistema ferroviario

Respecto los proyectos de la infraestructura ferroviaria, destaca la conexión de Granada con la Alta Velocidad, a través del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, que siendo impulsado conjuntamente el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía. Esta A-92 ferroviaria es el gran eje articulador de Andalucía, que se inserta dentro del corredor de altas prestaciones Faro-Huelva-Sevilla- Antequera-Granada-Almería-Murcia.

La línea Bobadilla-Granada (112 km) está incluida en la Red Ferroviaria de Interés General, estando prevista su adaptación como línea de altas prestaciones en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT). El coste estimado de la línea asciende a unos 650 millones de euros.

La Junta de Andalucía está ya ejecutando las obras en el tramo Sevilla-Antequera, mientras que el Ministerio de Fomento asume la responsabilidad del tramo Granada- Bobadilla-Almería, en el que acaba de sacar a licitación la ejecución de las primeras obras.

Cuando entre en servicio el tramo Córdoba-Bobadilla, de la línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, los tiempos a Granada se reducirán considerablemente, y se podrá realizar el trayecto Madrid-Granada en menos de 3 h 30 min. Mientras que cuando se concluyan adicionalmente las actuaciones previstas en la línea Bobadilla- Granada, servicios directos Madrid-Granada con trenes de Alta Velocidad y ancho internacional se realizarán en 2 h 30 min.

Todo ello se observa en la ilustración siguiente:



Ilustración III.1.- Propuesta de Alta Velocidad del PEIT.



### III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma

En el entorno del Aeropuerto de Granada-Jaén hay prevista una serie de actuaciones en infraestructuras de transporte, tanto por carretera, como por ferrocarril.

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, aprobó el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) 2007-2013

Las propuestas relativas a la red ferroviaria se dirigen a garantizar las conexiones exteriores de altas prestaciones de las capitales andaluzas con el resto de la Península, así como las conexiones transversales dentro del territorio andaluz.





Respecto a la red viaria, el PISTA incluye nuevas conexiones exteriores de gran capacidad y autovías interiores, así como la modernización de la red convencional para hacer más accesible el territorio andaluz. Los proyectos de nuevas vías y mejora de las existentes se llevarán a cabo en 3.000 kilómetros, mientras que los programas de renovación de firme alcanzarán los 6.000 kilómetros. En este caso, se persigue que "el 97% de los habitantes de Andalucía se encuentre a menos de 25 minutos de una vía de gran capacidad". Estas medidas posibilitarán, además, que el transporte público genere "tiempos competitivos" con respecto al uso del vehículo privado, apostilló el responsable de Obras Públicas.

La mejora del sistema aeroportuario, integrado por seis aeropuertos que transportaron más de 22 millones de pasajeros en 2007, es otro de los apartados incluidos en el PISTA. El objetivo principal es mejorar su conexión con medios de transporte, de forma que el 85% de la población se encuentre a menos de 55 minutos de un aeropuerto.

Asimismo, se crearán nuevas variantes, circunvalaciones y accesos a cascos urbanos, con un diseño que prestará especial atención a su adaptación al transporte público y al fomento de los modos no motorizados, además de impulsar nuevas infraestructuras como los metros de Sevilla, Granada y Málaga



### III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### III.3.1. Introducción

##### III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Granada-Jaén fueron aprobadas por *Decreto num. 2647/1973 de 11 de octubre (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 1973)*. Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por decreto 2490/1974 de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)* y correspondían a la configuración del campo de vuelos, con una pista de vuelo, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves establecidas.

##### III.3.1.2. Base Legal

El *Decreto 584/1972, de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas*, modificado por *Decreto 2490/1974, de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)*, fija con carácter general las normas que deben regir para las servidumbres de los aeródromos y aeropuertos nacionales.

Posteriormente, el *Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE núm.303, de 19 de diciembre)* indica en su Disposición Adicional Única que las referencias al Ministerio de Aire deben sustituirse por el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Defensa, según corresponda.

Por otra parte, en el *Capítulo 4 del Volumen I de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público aprobadas mediante el Real Decreto 862/ 2009, de 14 de mayo, en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137)* y en el *Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves"*, estos dos últimos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones en materia de restricción de obstáculos.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Decreto y sus modificaciones, y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Granada-Jaén aprobadas por el *Decreto num. 2647/1973 de 11 de octubre (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 1973)*.



### III.3.1.3. Datos generales del aeropuerto

#### III.3.1.3.1. Punto de Referencia del aeropuerto

El punto de referencia del aeropuerto, establecido a efectos de situación del campo de vuelos e identificación del aeropuerto de conformidad con lo dispuesto en el apartado 10 del artículo 5º, del Capítulo 1º del Decreto 584 /1972, es aquel cuyas coordenadas (elipsoide ED-50) se muestran en la Tabla III.1.

Tabla III.1.- Puntos de referencia del aeropuerto

Punto de referencia del aeródromo	
Latitud	37º 11' 24, 03" N
Longitud	03º 46' 32, 51" W
Elevación	564 m sobre el nivel del mar

Fuente: Decreto 2647/1973 de 11 de octubre

#### III.3.1.3.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Granada-Jaén dispone de una pista de vuelo, la 09-27, cuyas características y dimensiones se especifican en la Tabla III.2, (coordenadas ED-50).

Tabla III.2.- Características de la pista de vuelo

Pista de vuelo	
Longitud	2.900 m
Anchura	-
Orientación con relación al Norte Geográfico	90º

Fuente: Decreto 2647/1973 de 11 de octubre

En el Decreto 2647/1973 de 11 de octubre no se especifican datos de umbral ni anchura de pista

#### III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º del Decreto num. 2647/1973 de 11 de octubre (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 1973), el Aeropuerto de Granada-Jaén se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972 de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave "A"





### III.3.2. Servidumbres del aeródromo

#### III.3.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

#### III.3.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida de despegue, aproximación, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

### III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.3.3.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

#### III.3.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas.** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad.** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.





En el artículo 16, del Capítulo 2º del Decreto 584 /1972, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

III.3.3.3. Instalaciones radioeléctricas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º del Decreto num. 2647/1973 de 11 de octubre (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 1973), las instalaciones consideradas en este Decreto son las que se relacionan en la Tabla III.3, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (elipsoide ED-50) y su elevación en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.3.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Granada-Jaén

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	Coord. Geográficas ED50		Altitud (m)
	Latitud	Longitud	
Torre de control con equipos de VHF	37º 11' 11,09" N	03º 46' 26,29" W	600
Centro de emisores VHF	37º 11' 05,73" N	03º 46' 51,38" W	572
Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental(LOC/ ILS)	37º 11' 24,27" N	03º 45' 23,56" W	568
Equipo de trayectoria de Planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ ILS)	37º 11' 28,57" N	03º 47' 21,22" W	562
Radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental (MM/ ILS)	37º 11' 23,33" N	03º 48' 15,92" W	562
Radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental (OM/ ILS)	37º 11' 21,48" N	03º 52' 37,50" W	575
Radiobaliza "L"	37º 11' 22,46" N	03º 50' 22,66" W	580
Radiobaliza "L"	37º 11' 26,22" N	03º 40' 33,58" W	600

Fuente: Decreto 2647/1973 de 11 de octubre



### III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

#### III.3.4.1. Generalidades

De acuerdo al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquellas que es necesario establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.3.4.2. Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS

No existe una información que sirva de base para describir las servidumbres operacionales correspondientes. La única fuente de datos disponible es el plano de servidumbres de la operación de aeronaves vigente, a partir del cual se puede deducir que existen maniobras ILS de aproximación por instrumentos.

Tabla III.4.- Maniobras vigentes de aproximación por instrumentos

Tipo de ayuda	RWY
ILS	09

Como hecho remarcable, cabe destacar que la frustrada de dicha maniobra de aproximación presenta un giro a derechas.

Las servidumbres vigentes se muestran en el plano 5.1.



### III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes

#### III.3.5.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

#### III.3.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:

- |                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| • ATARFE               | • LÁCHAR               |
| • CHAUCHINA            | • LAS GABIAS           |
| • CHIMENEAS            | • MARACENA             |
| • CHURRIANA DE LA VEGA | • MORALEDA DE ZAFAYONA |
| • CIJUELA              | • PINOS PUENTE         |
| • FUENTE VAQUEROS      | • SANTA FE             |
| • GRANADA              | • VEGAS DEL GENIL      |
| • ILLORA               |                        |

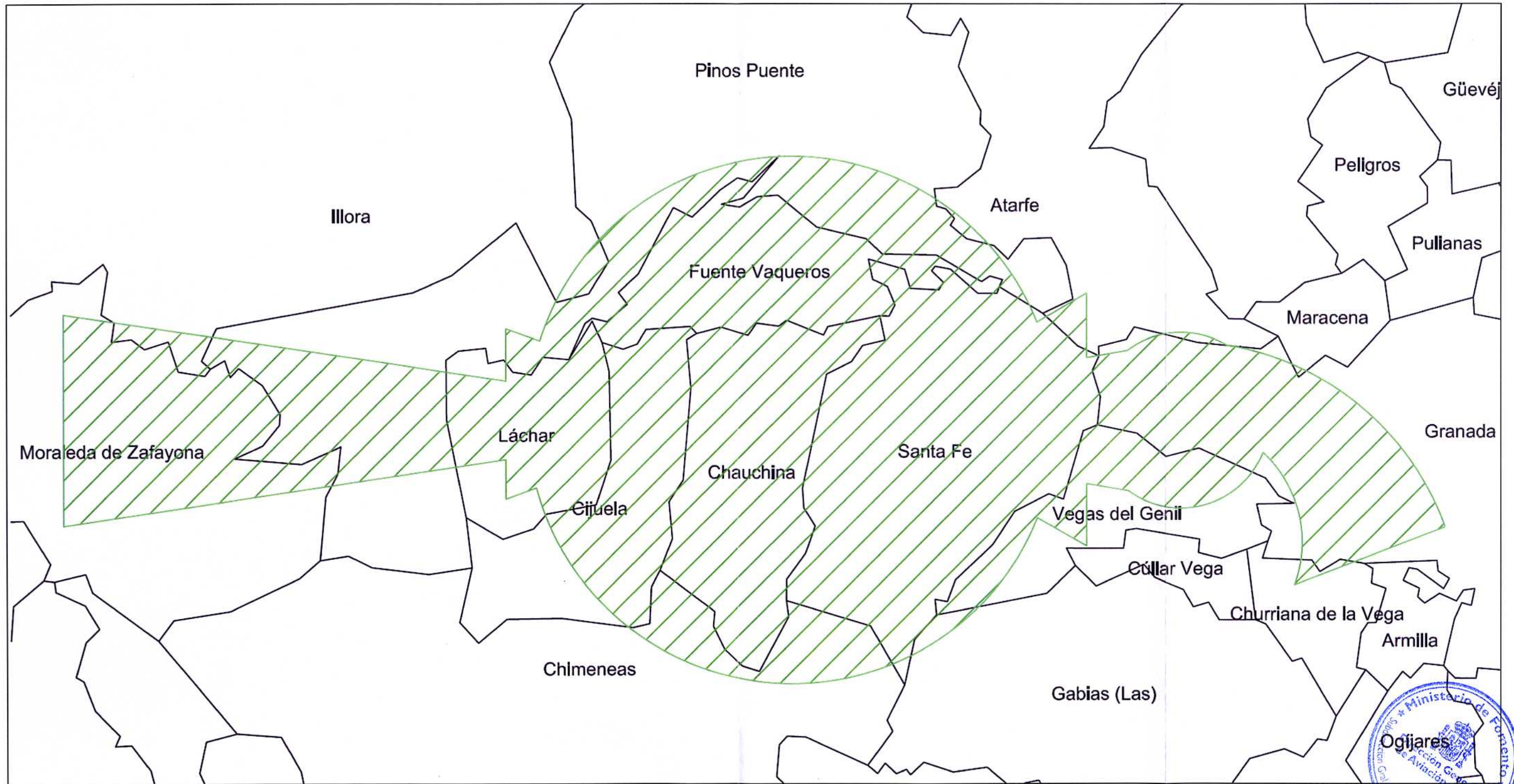
Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, según se manifiesta en la Ilustración III.2.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.2.- Municipios afectados por las servidumbres vigentes



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



### III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual

#### III.4.1. Introducción

##### III.4.1.1. Datos generales del aeropuerto

###### III.4.1.1.1. Punto de Referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.5. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 564 metros.

Tabla III.5.- Punto de referencia

PUNTO	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. UTM ED50			
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.) (m)	Huso
PR	37° 11' 19,43"	03° 46' 38,48"	431.117	4.116.298	564	30

Fuente: Aena

###### III.4.1.1.2. Pistas de vuelo

Aeropuerto de Granada cuenta actualmente con una única pista denominada 09-27.

La pista actual tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.900 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos son las siguientes:

Tabla III.6.- Distancias Declaradas pista 09-27

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
09	2.900	2.960	2.900	2.900	60 x 150	No
27	2.900	2.960	2.900	2.900	60 x 150	No

Fuente: Aena





### III.4.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

Según el "Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.", la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una **longitud básica** que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de *elevación*. A continuación se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1° C en que la *temperatura* de referencia del aeródromo (34° C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de *pendiente* de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista de 0,183%.

El coeficiente medio de reducción por elevación, temperatura y pendiente, para la pista de vuelo del aeropuerto es de 1,4145 tal como se muestra a continuación:

Por elevación:  $F_h = 1,1323$

Por temperatura:  $F_t = 1,2268$

Por pendiente de pista:  $F_p = 1,0183$

Multiplicando los tres factores:

$$F_h * F_t * F_p = 1,4145$$

Aplicando este coeficiente a la longitud física de pista se obtiene la longitud básica siguiente:

$$\text{Longitud básica} = 2900 / 1,4145 = 2.050 \text{ m}$$

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas*, según la longitud básica de la pista el Aeropuerto de Granada-Jaén se clasifica como de **letra de clave "B"**.





### III.4.2. Servidumbres del aeródromo

#### III.4.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *Decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de la pista y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo:

**Tabla III-7.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	(metros)
<b>PR</b>	37° 11' 19,43"	03° 46' 38,48"	431.117	4.116.298	564
<b>Umbral 09</b>	37° 11' 18,99"	03° 47' 37,27"	429.667	4.116.296	561
<b>Umbral 27</b>	37° 11' 19,86"	03° 45' 39,70"	432.566	4.116.299	567

Fuente: Aena

#### III.4.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (superficies de aproximación, subida de despegue, horizontal interna, cónica y de transición), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8º del *Decreto 584/1972*, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, "deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal



altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea”.

### III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.4.3.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

#### III.4.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

#### III.4.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al Aeropuerto de Granada-Jaén son las que se relacionan en la Tabla III.8, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.



Tabla III.8.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Granada-Jaén

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICA	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
TWR Centro Emisores VHF	602	37° 11' 06,70"	03° 46' 31,75"	431.280	4.115.905
TWR Radiogoniómetro	602	37° 11' 06,70"	03° 46' 31,75"	431.280	4.115.905
DVOR_GDA	597	37° 10' 59,44"	03° 59' 27,26"	412.156	4.115.859
DME_GDA	597	37° 10' 59,93"	03° 59' 27,25"	412.156	4.115.874
NDB/L_GR	581	37° 11' 17,71"	03° 50' 27,59"	425.468	4.116.294
NDB/L_GRA	599	37° 11' 21,66"	03° 40' 39,77"	439.961	4.116.299
LLZ 09_GRD	567	37° 11' 19,93"	03° 45' 29,81"	432.810	4.116.300
GP 09_GRD	559	37° 11' 23,10"	03° 47' 23,98"	430.021	4.116.421
RBZ_OM_GRD	573	37° 11' 16,49"	03° 52' 42,06"	422.152	4.116.286
RBZ_MM_GRD	563	37° 11' 18,75"	03° 48' 21,17"	428.585	4.116.299

Fuente: Aena

#### III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

##### III.4.4.1. Generalidades

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalarlos.



#### III.4.4.2. Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS y VOR

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Granada-Jaén:

- Aproximación instrumental de precisión ILS Y a la pista 09 (ILS Y RWY 09, de fecha 16 de Enero de 2006).
- Aproximación instrumental de precisión ILS Z a la pista 09 (ILS Z RWY 09, de fecha 19 de Enero de 2006).
- Aproximación instrumental no de precisión VOR a la pista 09 (VOR RWY 09, de fecha 19 de Enero de 2006).

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas y superficies de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres aeronáuticas del estado actual se muestran en el plano 5.2.

#### **III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual**

##### III.4.5.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.

##### III.4.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:



- |                        |                   |                        |
|------------------------|-------------------|------------------------|
| • ALBOLOTE             | • CÚLLAR VEGA     | • MONTEFRÍO            |
| • ALGARINEJO           | • FUENTE VAQUEROS | • MORALEDA DE ZAFAYONA |
| • ALHAMA DE GRANADA    | • GRANADA         | • PINOS PUENTE         |
| • ARCHIDONA            | • HUÉTOR TÁJAR    | • PULIANAS             |
| • ATARFE               | • ILLORA          | • SALAR                |
| • CHAUCHINA            | • IZNÁJAR         | • SANTA FÉ             |
| • CHIMENEAS            | • LÁCHAR          | • VEGAS DEL GENIL      |
| • CHURRIANA DE LA VEGA | • LAS GABIAS      | • VILLANUEVA MESÍA     |
| • CIJUELA              | • LOJA            | • ZAGRA                |
|                        | • MARACENA        |                        |

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual, según se manifiesta en la Ilustración III.3.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





### III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

#### III.5.1. Introducción

La propuesta de desarrollo previsible que recoge el Capítulo 5 del presente documento, contempla únicamente una actuación que afectaría al diseño de las servidumbres aeronáuticas: la construcción de una nueva torre de control que sustituiría a la presente en el estado actual.

##### III.5.1.1.1. Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encontraría, previsiblemente, localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto coincidirían con las presentes en el estado actual.

Tabla III.9.- Punto de referencia

PUNTO	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. UTM ED50			
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.) (m)	Huso
PR	37° 11' 19,43"	03° 46' 38,48"	431.117	4.116.298	564	30

Fuente: Aena

##### III.5.1.1.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Granada, tras su desarrollo previsible, dispondría de una pista de vuelo, la 09-27 cuyas características y dimensiones coincidirían con las presentes en la situación actual. La pista conservaría entonces unas dimensiones pavimentadas de 2.900 x 45 metros. Dispondría de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carecería de Zona de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos seguirían siendo las siguientes:



Tabla III.10.- Distancias Declaradas pista 11-29

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
11	2.900	2.960	2.900	2.900	60 x 150	No
29	2.900	2.960	2.900	2.900	60 x 150	No

Fuente: Aena

### III.5.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

La clasificación del aeropuerto de Granada, de acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, según la longitud básica de pista, no se ve alterada respecto a la calculada para el estado actual. En consecuencia, según la longitud básica de la pista, el Aeropuerto de Granada en su desarrollo previsible se clasificaría como de **letra de clave "B"**.

## III.5.2. Servidumbres del aeródromo

### III.5.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de la pista y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo:



Tabla III.11.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	(metros)
<b>PR</b>	37° 11' 19,43"	03° 46' 38,48"	431.117	4.116.298	564
<b>Umbral 09</b>	37° 11' 18,99"	03° 47' 37,27"	429.667	4.116.296	561
<b>Umbral 27</b>	37° 11' 19,86"	03° 45' 39,70"	432.566	4.116.299	567

Fuente: Aena

### III.5.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida de despegue, aproximación, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *“deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea”*.

### III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.5.3.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que son necesarias establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

#### III.5.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:



- **Zona de limitación de alturas.** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad.** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

### III.5.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas en el desarrollo previsible coinciden con las presentes en la situación actual.

Las instalaciones radioeléctricas previsibles coincidirían con las presentes en el estado actual salvo en la posición de la Torre de Control. En el desarrollo previsible, la Torre de Control seguiría actuando como centro de emisores y radiogoniómetro. En la Tabla III.12 se hace una relación de las instalaciones radioeléctricas previsibles indicando la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), así como sus altitudes en metros sobre el nivel del mar

**Tabla III.12.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Granada-Jaén**

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICA	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
TWR futura Centro Emisores VHF	603	37° 11' 06,03"	03° 46' 52,00"	430.781	4.115.896
TWR futura Radiogoniómetro	603	37° 11' 06,03"	03° 46' 52,00"	430.781	4.115.896
DVOR_GDA	597	37° 10' 59,44"	03° 59' 27,26"	412.156	4.115.859
DME_GDA	597	37° 10' 59,93"	03° 59' 27,25"	412.156	4.115.874
NDB/L_GR	581	37° 11' 17,71"	03° 50' 27,59"	425.468	4.116.294

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICA	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
NDB/L_GRA	599	37° 11' 21,66"	03° 40' 39,77"	439.961	4.116.299
LLZ 09_GRD	567	37° 11' 19,93"	03° 45' 29,81"	432.810	4.116.300
GP 09_GRD	559	37° 11' 23,10"	03° 47' 23,98"	430.021	4.116.421
RBZ_OM_GRD	573	37° 11' 16,49"	03° 52' 42,06"	422.152	4.116.286
RBZ_MM_GRD	563	37° 11' 18,75"	03° 48' 21,17"	428.585	4.116.299

Fuente: Aena

### III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

#### III.5.4.1. Generalidades

De acuerdo al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.5.4.2. Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS y VOR

No hay previstas nuevas maniobras de aproximación por instrumentos al Aeropuerto de Granada-Jaén, conservándose los procedimientos instrumentales de aproximación presentes en la Situación Actual, que, de acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), son las siguientes:



- Aproximación instrumental de precisión ILS Y a la pista 09 (ILS Y RWY 09, de fecha 16 de Enero de 2006).
- Aproximación instrumental de precisión ILS Z a la pista 09 (ILS Z RWY 09, de fecha 19 de Enero de 2006).
- Aproximación instrumental no de precisión VOR a la pista 09 (VOR RWY 09, de fecha 19 de Enero de 2006).

Para cada procedimiento se determinan las áreas y superficies de protección de aproximación intermedia, final y frustrada según se establece en el *Decreto 584/1972*.

Las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible se muestran en el plano 5.3.

### **III.5.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible**

#### III.5.5.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.

#### III.5.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas descritas en los capítulos anteriores son los siguientes:

- |                     |                        |                   |
|---------------------|------------------------|-------------------|
| • ALBOLOTE          | • ATARFE               | • CIJUELA         |
| • ALGARINEJO        | • CHAUCHINA            | • CÚLLAR VEGA     |
| • ALHAMA DE GRANADA | • CHIMENEAS            | • FUENTE VAQUEROS |
| • ARCHIDONA         | • CHURRIANA DE LA VEGA | • GRANADA         |





- HUÉTOR TÁJAR
- ILLORA
- IZNÁJAR
- LÁCHAR
- LAS GABIAS
- LOJA
- MARACENA
- MONTEFRÍO
- MORALEDA DE ZAFAYONA
- PINOS PUENTE
- PULIANAS
- SALAR
- SANTA FÉ
- VEGAS DEL GENIL
- VILLANUEVA MESÍA
- ZAGRA

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, según se manifiesta en la Ilustración III.4.



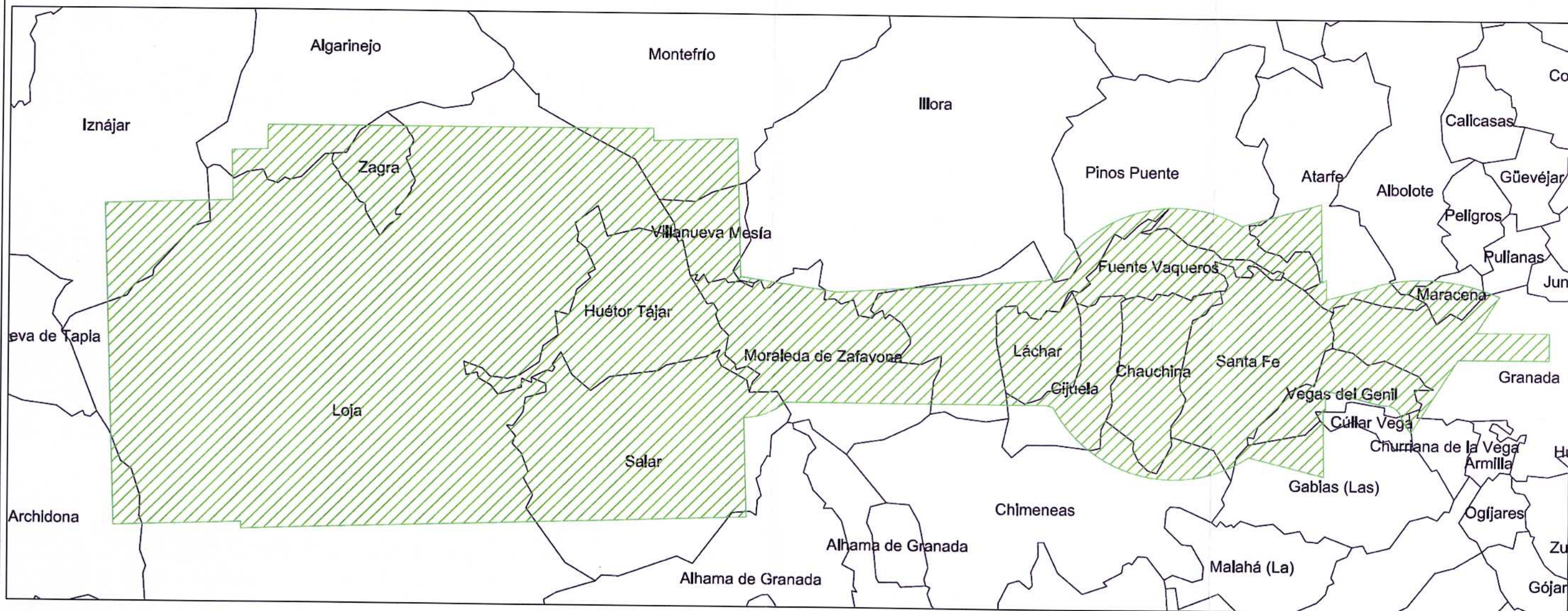


HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





Ilustración III.4.- Municipios afectados por las servidumbres del desarrollo previsible



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



## III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto

### III.6.1. Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, en este Apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico u otros que se encuentren afectados.

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que: "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

En la misma línea se refiere el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que dispone en su artículo 8 que: "a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

Para verificar el cumplimiento de lo anterior, la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, establece que: "Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio".

En este mismo sentido, la Disposición Adicional Única a la Ley 48/60, sobre Navegación Aérea, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, establece que: "el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos".

Por ello, a continuación se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del





medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que tendrán que tenerse en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.



### III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente ámbitos incluidos dentro de curvas isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta dichas huellas de ruido, tanto las correspondientes a la situación actual como las relativas al desarrollo previsible.

A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A) se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas, en terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural.

En ámbitos que se hallen en situación básica de suelo urbanizado incluidos en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), se consideran incompatibles las modificaciones urbanísticas relativas a usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios que supongan incremento del número de personas afectadas.

Para la consolidación de los citados usos o legalización de las edificaciones que los alberguen en cualquier categoría de suelo incluido en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), el planeamiento exigirá la adopción de medidas de insonorización con arreglo al documento básico DB-HR "Protección frente al Ruido" del Código Técnico de la Edificación a cargo de los interesados, indicando que en ningún caso correrán dichas medidas a cargo del gestor aeroportuario.

Asimismo, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos incluidos en las isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, según lo expuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la ley 37/2003 del Ruido, de 17 de Noviembre.

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente terrenos incluidos en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer representadas en los planos 5.1, 5.2 y 5.3 que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta las superficies limitadoras de obstáculos que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberían ser sobrepasadas por ninguna nueva edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) modificación del





terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

Por ello, no podrán aprobarse las alteraciones de planeamiento que establezcan o aumenten alturas de edificaciones, instalaciones y construcciones, cuando, incluidos todos sus elementos, se superen las referidas superficies limitadoras en ámbitos que se hallen en la situación básica de suelo urbanizado. En terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural no podrán aprobarse alteraciones de planeamiento ni se podrán autorizar actuaciones que permitan superar las alturas máximas determinadas por las citadas superficies limitadoras.

Excepcionalmente, podrán informarse favorablemente los planes territoriales o urbanísticos o autorizarse las actuaciones que superen las superficies limitadoras de obstáculos, en aquellos casos en que, mediante estudio aeronáutico, se acredite, a juicio de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el artículo 7º del Decreto 584/1972, sobre servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1541/2003.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies limitadoras de obstáculos presentar el correspondiente estudio aeronáutico firmado por profesional competente y visado por el colegio profesional correspondiente. No podrán aprobarse documentos de planeamiento territorial o urbanístico o autorizarse actuaciones sin que se haya pronunciado expresamente en sentido favorable la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, previa consulta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea.

Dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.

### III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto y el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre. En el supuesto de que las actuaciones para las que se solicite autorización recaigan en zona de servicio aeroportuario cuya titularidad no corresponda todavía al operador del aeropuerto, se recabará informe del mismo.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas a que se refiere el epígrafe anterior serán de aplicación las limitaciones derivadas del artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas actividades o instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial, en cumplimiento de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

De acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, y, consiguientemente, los informes y autorizaciones relativos a servidumbres aeronáuticas sólo podrán dar lugar a indemnización cuando impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.



### III.7. Áreas de coordinación

En el Capítulo 5. Desarrollo Previsible, de la Memoria, se proponen soluciones para satisfacer las necesidades del aeropuerto a largo plazo. En concreto, se propone desviar el tramo de la carretera que pasa cerca de la cabecera 27.

Esta carretera se ve afectada tras llevarse a cabo la ampliación del límite del aeropuerto con el fin de que se cumplan las recomendaciones del R.D. 862/ 2009 de mantener el localizador del ILS dentro del límite aeroportuario. Hasta ahora este límite permanecía separado sin cumplir esta recomendación.

Para realizar dichas actuaciones se deberán establecer las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas (**Aena**, Ayuntamiento de Santa Fe, Diputación de Granada, Junta de Andalucía y Ministerio de Fomento) para conseguir el menor impacto posible en el entorno aeroportuario y mantener los niveles de seguridad, operatividad y funcionalidad de la instalación.

