

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**9622** *Resolución de 31 de mayo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto del Hospital Río Hortega de Valladolid.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto de explotación del helipuerto del Hospital Río Hortega de Valladolid se encuentra en este supuesto, por estar encuadrado en el apartado d) del Grupo 7 del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Objeto, localización del proyecto, promotor y órgano sustantivo.

El promotor del proyecto es SACYL, Gerencia Regional de Salud de Castilla y León, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

Se trata de una plataforma de transporte para situaciones de emergencia del hospital. No se trata de una base heliportuaria con tráfico habitual y sede permanente de aparatos, por lo que el número de operaciones será escaso y la frecuencia de las mismas, aleatoria.

El promotor indica que la infraestructura se encuentra ya ejecutada, junto con el resto de las obras del hospital, dado que de esta manera se minimizaban los impactos y las molestias a los usuarios del mismo, considerando que el empezar unas nuevas obras con el hospital en funcionamiento supondría un mayor impacto, y teniendo en cuenta además la escasa relevancia de la infraestructura, en relación con el conjunto de las obras del hospital.

Por tanto, se realiza la tramitación ambiental respecto a la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 08/07/2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

Según informa el promotor, en fecha 15 de noviembre de 2005 obtuvo de la entonces Dirección General de Aviación Civil respuesta favorable a la consulta previa acerca de la valoración sobre la compatibilidad del emplazamiento del helipuerto con el espacio aéreo. Con fecha 7 de noviembre de 2008, se adopta el acuerdo, por parte de la Junta de Gobierno del Área de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Valladolid, de informar favorablemente la solicitud de licencia ambiental y de obras del Hospital público (nuevo Río Hortega), sin hacer referencia al helipuerto.

## 2. Tramitación y consultas.

Con fecha 8 de agosto de 2009 se recibe en este Departamento el documento ambiental del proyecto realizado por Acciona Infraestructuras y Vermenouze Consultores, S. L., para adoptar la decisión de someterlo o no al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. El documento incluye las características de la infraestructura heliportuaria, la definición de los posibles impactos en el medio ambiente, y las medidas preventivas y correctoras a ejecutar durante la fase de explotación, puesto que la fase de construcción ya está concluida, las cuales serán objeto de seguimiento ambiental. El 12 de octubre de 2009 se reciben los ejemplares para realizar el preceptivo trámite de consultas previas, que tuvieron salida el 21 de octubre de 2009. En la tabla siguiente se recogen las administraciones y organizaciones consultadas, señalando con una «X» aquellas que han remitido contestación en relación con la documentación ambiental:

Consultados	Respuestas
Confederación Hidrográfica del Duero, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	—
Ayuntamiento de Valladolid . . . . .	—
Asociación Vallisoletana Defensa Medio Ambiente-AVDEM . . . . .	—
SEO . . . . .	—
Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León . . . . .	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. . . . .	—
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León . . . . .	X
Diputación Provincial de Valladolid. . . . .	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León . . . . .	—
Ecologistas en Acción de Castilla y León. . . . .	—
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León. . . . .	—
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León . . . . .	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	X
Dirección General de Salud Pública e Investigación, Desarrollo e Innovación de la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León . . . . .	—

De las respuestas recibidas con contenido ambiental cabe destacar lo siguiente:

La Diputación de Valladolid, en su contestación a las consultas, no considera necesaria modificación alguna del proyecto, por considerar que recoge las características más significativas de la actuación y del entorno en el que se ubica.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, una vez consultado el Servicio Territorial de Cultura de Valladolid, informa que debido a las características de la obra (una plataforma de reducidas dimensiones en una zona ya urbanizada) no se detectan afecciones directas a bienes del Patrimonio Cultural, por lo que no estima necesario realizar ningún estudio previo relativo a dicho patrimonio. Únicamente recuerda que en el caso de hallazgos casuales, se estará a lo dispuesto en los artículos 59 y 60 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León adjunta un informe de su Servicio de Evaluación Ambiental y Auditorías Ambientales, en el que se consideran compatibles los impactos que se pueden producir, relativos principalmente al ruido y a los

residuos, siempre que se ejecuten durante la fase de explotación los planes de vuelo y el mantenimiento y limpieza de la instalación que se describen en el documento ambiental del proyecto. En vista de ello, dicha Dirección General propone no someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino no detecta espacios incluidos en la red Natura 2000 que puedan verse afectados, ni directa ni indirectamente, por el proyecto, ni hábitats de interés comunitario ubicados fuera de la red Natura 2000, ni otros espacios naturales potencialmente afectados por el mismo. Detecta riesgo de colisión para las aves y los quirópteros asociados a los ecosistemas de los campos de cultivo cercanos al proyecto y del lugar de importancia comunitaria fluvial riberas del río Duero y afluentes, ubicado al sur del mismo.

A pesar de ello, no considera necesaria la realización de estudios complementarios, siempre y cuando se cumplan las recomendaciones y las medidas ambientales siguientes:

Se utilizarán aparatos perfectamente revisados y con todos los controles pertinentes realizados, que deberán cumplir además la legislación vigente, para evitar que se incrementen los niveles de gases y de ruido.

Con el fin de detectar impactos potenciales a especies protegidas, se elaborará un inventario de las especies que se encuentren en el área de afección del proyecto, y se estudiará el impacto de las rutas de vuelo en las especies asociadas al LIC ES4170083 riberas del río Duero y afluentes así como a los campos de cultivo adyacentes, evitándose que los aparatos sobrevuelen estas zonas, para no provocar molestias ni colisiones.

La mencionada respuesta de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino se remitió al promotor, con fecha 27 de enero de 2010, recibándose contestación por su parte el 8/04/2010. En su contestación, el promotor acepta las medidas establecidas, con las siguientes consideraciones:

a) Las rutas de vuelo corresponden a urgencias hospitalarias. Entiende que las rutas de entrada y salida de los helicópteros en el helipuerto no afectan a un LIC situado a 7-8 km del mismo.

b) Se adjuntan planos en los que se aprecia que, en el área entre el Helipuerto y el LIC se están desarrollando los siguientes proyectos:

Nuevo complejo ferroviario de Valladolid (instalaciones de mantenimiento del AVE).

Red arterial ferroviaria de Valladolid. Variante este (AVE), en construcción.

Ronda exterior de Valladolid (autovía), en funcionamiento o ejecución.

Teniendo esto en cuenta los campos de cultivo más cercanos al proyecto se encuentran a unos 3 km aproximadamente.

c) El nuevo Hospital Río Hortega elaborará un Plan de Seguimiento, para la detección de las afecciones sobre la fauna, durante tres años. Para ello, se compromete a:

Redacción de un procedimiento de actuación ante afecciones a la fauna, que incluirá preferentemente los siguientes puntos: tipo de incidente (choque, colisión, otros), altitud a la que se ha producido, datos del ejemplar (especie, envergadura, otros), e informe tipo para comunicación de incidentes.

Diseño e impartición de un curso para comandantes de vuelo y auxiliares, que incluirá preferentemente los siguientes puntos: especies protegidas potencialmente afectadas, procedimiento de actuación ante afecciones a la fauna, y propuesta de rutas de vuelo prioritarias (de menor impacto ambiental).

### 3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la contestación recibida del promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad o no de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

3.1. Características del proyecto. Se trata de un helipuerto de superficie, constituido por:

Área de aproximación final y de despegue (FATO): un cuadrado de 26 m de lado, con una pendiente máxima del 2%.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): un círculo de 6 m de diámetro situado dentro de la FATO.

Área de seguridad (SA), que se extiende 4,5 m fuera de la periferia de la FATO.

Toda la losa del helipuerto (FATO, incluyendo la TLOF, más área de seguridad, formando un cuadrado de 35 × 35 m) está constituida por el mismo material y de las mismas características (hormigón armado del tipo HM-25/P/20/IIa y armaduras de acero tipo B 500 S).

El helipuerto cuenta en su plataforma con rejillas para evacuar vertidos y aguas de limpieza, una canaleta en el lateral noreste de la plataforma, una arqueta, pozo y separadores de grasas. En los lados oeste y sur de la plataforma dispone de una red de seguridad, por encontrarse situado a una cota superior a la del vial adyacente.

El helipuerto está diseñado para operaciones en condiciones de vuelo visual (VFR), previéndose la posibilidad de operaciones de día y de noche. A tal efecto, los helicópteros deberán estar equipados para las Reglas de Vuelo Instrumental (IFR) y las licencias de los pilotos deberán cumplir con la normativa vigente. Los procedimientos de operación en el helipuerto bajo estas condiciones estarán contenidos en la carta operacional.

Se ha realizado un estudio meteorológico, con datos de la estación del Servicio Meteorológico Nacional de Valladolid-Villanubla. A partir de datos del período 2001-2005 se ha obtenido la correspondiente Rosa de los Vientos, resultando que para el helicóptero de diseño (Bell 412, el de mayor peso y tamaño utilizado por algunos servicios de salud en España, que puede soportar hasta 35 nudos –65 km/h– de viento lateral o de cola en vuelo), cualquier dirección de aterrizaje y despegue tiene un índice de frecuencia de utilización del helipuerto del 100%. Por otro lado, la frecuencia relativa de techo de nubes (base de la capa nubosa más baja que cubre más de la mitad del cielo) inferior a 300 m es, en media, poco significativa en la zona (del orden del 5% de las observaciones), siendo los meses de diciembre y enero los más críticos desde el punto de vista de visibilidad y techo de nubes. La dotación del helipuerto con un correcto sistema de señalización e iluminación contribuirá a facilitar las operaciones con los helicópteros cuando las condiciones de visibilidad y de altura de techo de nubes sean adversas.

Por tanto, los factores meteorológicos no han sido limitantes a la hora de plantear la ubicación exacta del helipuerto dentro del entorno del hospital, ni a la hora de establecer las trayectorias, aunque sí han sido importantes para recomendar la adopción de medidas preventivas y/o correctoras.

Tras la inspección del entorno circundante, el análisis de los planos topográficos de la zona, así como de la ordenanza municipal y planes de desarrollo urbanístico en los alrededores del nuevo hospital, la configuración de éste y la situación de la zona cercana de aparcamiento de vehículos, aparece una dirección preferente que evita en lo posible sobrevolar el núcleo urbano, para minimizar el riesgo de accidente en zona poblada y las molestias por ruido a los ciudadanos. Se han elegido las dos orientaciones siguientes, separadas 180° entre sí:

Dirección principal de aterrizaje y despegue: 243° respecto del norte magnético (241° respecto del norte geográfico).

Dirección secundaria de aterrizaje y despegue: 63° respecto del norte magnético (61° respecto del norte geográfico).

En función de estas orientaciones, se han estudiado las posibles interferencias con las superficies limitadoras de obstáculos, para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones previstas, y se han tomado medidas contra potenciales obstáculos, tales como varias farolas en las direcciones de vuelo desde y hacia el helipuerto, así como restricciones de aparcamiento de vehículos en estacionamientos cercanos, y de circulación por el vial al noroeste de la plataforma durante las operaciones con helicópteros.

3.2 Ubicación del proyecto. La parcela donde se ubica el hospital se encuentra al sur del casco urbano de Valladolid, en el sector definido por las carreteras de Ávila y Segovia y junto al cinturón de circunvalación este de la ciudad. La zona constituye el actual borde del casco urbano, y es un espacio de transición entre áreas residenciales y dotacionales consolidadas y antiguas áreas industriales. Los accesos primarios al hospital se producen desde las vías rápidas cercanas: Ronda del este (VA-20, a unos 150 m del hospital), y carretera de Segovia (CL-601, a unos 250 m), que además se estiman las fuentes de ruido más potentes en la zona (sobre todo, la primera).

Las coordenadas del punto de referencia del helipuerto son las siguientes:

Coordenadas geográficas: latitud: 41° 32' 43,7" N; longitud: 04° 42' 40,9" W.

Coordenadas UTM: XUTM = 357.551,47; YUTM = 4.610.185,41; ZUTM = 708,82.

De acuerdo con el Plano de Usos del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, el nuevo Hospital Río Hortega está dentro del tipo de zona urbana clasificada como suelo con predominio de uso sanitario, docente y cultural. El uso residencial no es el predominante en esta zona, aunque la zona este del polígono en el que se encuentra el solar del hospital ha estado en pleno desarrollo, con diversos Planes Parciales en marcha para edificación residencial e industrial. No obstante, las vías de acceso a la parcela, la urbanización de la misma, y las edificaciones en parcelas anexas ya construidas, implican que el número de potenciales viviendas a construir en el entorno más inmediato del helipuerto no puede ser demasiado alto.

3.3 Características del potencial impacto. La parcela hospitalaria en la que se ubica el helipuerto se encuentra en las afueras de Valladolid, no existiendo en las cercanías ningún espacio natural protegido, de interés florístico o faunístico. El espacio ocupado es pequeño, y está localizado dentro de la parcela destinada al complejo hospitalario. Un estudio geotécnico demostró la existencia de un suelo muy compacto y con una elevada capacidad portante. La zona es llana, abierta y no presenta desniveles importantes ni obstáculos potenciales que pudieran suponer un riesgo significativo para la operación de los helicópteros.

El entorno del hospital corresponde a una zona urbana sin gran densidad de edificación, con edificios (no muy altos) a cierta distancia de la parcela (más de 100 m). En los espacios libres existentes no hay cobertura vegetal de importancia, sólo arbolado de alineación y pequeños ajardinamientos, que no tienen por qué verse afectados por las emisiones de humos, gases y partículas generadas por el funcionamiento del helipuerto, sobre todo si se comparan con las procedentes del tráfico rodado. Algo más alejadas hay zonas verdes de mayor entidad (Parque de Canterac, Canal del Duero), sobre las que no se prevén impactos ambientales.

Respecto a la fauna, los animales presentes en la zona son los habituales de un entorno periurbano, por lo tanto acostumbrados a la presencia humana y actividades asociadas a ésta. Al tratarse de una zona de reciente urbanización y rodeada de edificaciones y otras zonas urbanas consolidadas, no existen especies animales protegidas. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino cita especies de aves y quirópteros catalogados como vulnerables y de interés especial en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, en el LIC riberas del río Duero y afluentes y en los campos de cultivo cercanos.

Desde el punto de vista paisajístico, la afección visual es prácticamente nula, al no introducir elementos discordantes con el actual paisaje urbano: se trata de una pequeña explanada dentro del recinto del hospital, situada a una baja cota, junto a los edificios del hospital. Los elementos auxiliares existentes en el helipuerto (focos, indicadores, equipos

de incendios, etc.), son escasamente visibles o están ocultos. Además, en los bordes del área de seguridad se han implantado cubiertas de césped y se han aprovechado pequeños espacios libres e isletas para realizar pequeñas plantaciones herbáceas y arbustivas que sirven de límite y separación entre las vías de acceso y las parcelas colindantes.

Los posibles vertidos estarían formados por lubricantes y carburantes, o elementos de limpieza y productos químicos procedentes del funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura. Los riesgos sobre el medio hídrico son prácticamente inexistentes debido a la superficie de la infraestructura, impermeabilizada, a que la instalación cuenta con un separador de agua y combustible (aunque sólo es obligatorio en el caso de helipuertos elevados), y a que las zonas de agua superficial más cercanas (Canal del Duero), se encuentran a una distancia considerable (a casi 200 m, al otro lado, además, de la Ronda del Este).

En circunstancias normales, las instalaciones se mantienen libres de elementos tales como depósitos de combustible, tanques de hidrocarburos, etc. (a excepción de los dos depósitos de espuma para extinción de incendios, que no suponen un peligro de contaminación, dada sus características y naturaleza), por lo que las incidencias sobre el suelo son inexistentes. La contaminación del suelo se produciría sólo en caso de vertidos accidentales debido a manipulaciones incorrectas de elementos de limpieza, fugas, ..., en zonas aledañas al helipuerto, puesto que el pavimento de hormigón del mismo impide su infiltración al suelo.

Dado que no se prevé la realización de operaciones de mantenimiento de las aeronaves en el recinto del helipuerto, el volumen de residuos generados será muy reducido. Durante las labores de limpieza y mantenimiento del helipuerto y (en situaciones puntuales y excepcionales) de aeronaves, se generarán residuos de variada naturaleza (RTP, RSU, envases), cada uno de los cuales será gestionado adecuadamente, para minimizar la afección al medio ambiente.

Las emisiones de ruido constituyen el impacto más importante que se va a producir. En un estudio acústico realizado en octubre de 2008 para caracterizar el nivel acústico del recinto hospitalario y sus fuentes de ruido cercanas, se elaboraron mapas de isófonas en la zona, con estimaciones de aforos de tráfico para el horizonte 2009 para el tramo de la Ronda Este, que se prevé sea el foco de mayor contaminación acústica en el entorno del complejo del hospital, con una Intensidad Media Diaria considerada para ese tramo de 21.685 vehículos. El edificio más afectado se encuentra en la esquina sureste (la ocupada por el helipuerto), por ser la parte más próxima a la Ronda. En los períodos día, tarde y noche, se superarían los niveles de 60, 60 y 55 dB(A), respectivamente.

El ruido debido a las operaciones de aterrizaje y despegue desde el helipuerto, en su entorno inmediato y en el corredor de las rutas de vuelo, es un impacto de período irregular y de corta duración, dado que no será una base fija de vehículos sino que se usará de forma esporádica y únicamente para el transporte de pacientes o materiales en situaciones de emergencia. Los edificios hospitalarios más cercanos al helipuerto están destinados a uso dotacional (lavandería, cocina, esterilización...) y no son zonas tan sensibles a los niveles sonoros como las habitaciones de los pacientes, que se encuentran en los edificios interiores del complejo y, por tanto, aisladas en parte por los edificios que las rodean. Respecto a los edificios colindantes, los más cercanos se encuentran a una cierta distancia, y sólo algunos acogen viviendas permanentes. El impacto que pueda suponer el helipuerto es reducido, en comparación con el impacto mucho más continuado del tráfico rodado. No se considera que la actividad del helipuerto vaya a influir sensiblemente en los niveles de ruido previstos en la zona, la cual por otro lado, y en función del Mapa Estratégico de Ruido que se apruebe, probablemente requerirá un Plan de Acción, de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

El promotor remarca el impacto positivo que tiene el helipuerto en relación a la rapidez y facilidad de traslado de pacientes, equipos o materiales al hospital, lo que redundará en un beneficio a la población no sólo de Valladolid, sino del entorno, dentro del radio de acción de los helicópteros.

3.4 Medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente. Para el correcto funcionamiento de la infraestructura y para impedir la afección a los elementos del medio ambiente y urbano, el helipuerto dispone de instalaciones y equipos técnicos, así como de manuales de buenas prácticas ambientales. Las emisiones de gases y partículas contaminantes en el aire debido a la combustión de los carburantes quedan disminuidas con el uso de helicópteros modernos y en buen estado.

Del mismo modo, unas instalaciones técnicas suficientes y en buen estado son básicas para garantizar el buen funcionamiento del helipuerto y, por consiguiente, para evitar accidentes que puedan derivar en afecciones al medio. Entre ellas están las ayudas visuales instaladas en el helipuerto (manga de viento, señal de identificación de helipuerto de hospital, señales de área de aproximación final y de despegue, luces para facilitar las operaciones en condiciones de baja visibilidad: faro de helipuerto, luces de área de aproximación final y de despegue, del área de toma de contacto y elevación inicial, señalización de obstáculos). La iluminación del helipuerto se ha dispuesto evitando que incida directamente sobre los edificios más cercanos, de forma que no produzca molestias en el vecindario.

En cuanto a los medios de extinción de incendios, con objeto de salvar vidas humanas y evitar la afección al entorno, el helipuerto dispone permanentemente de dos monitores o mangueras dispensadoras de solución de espuma, el correspondiente depósito de espumógeno, dos extintores portátiles de polvo seco con una capacidad mínima de 45 kg cada uno y un casetón con el equipo de salvamento, de acuerdo con lo que recoge la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) en sus normas y manuales.

Desde el punto de vista de las comunicaciones, si bien el hospital dispone de los medios oportunos, se ha dotado también al helipuerto con una radio de banda aérea VHF-AM, que no sólo permite la comunicación entre el hospital y las tripulaciones de los helicópteros, sino que también sirve para contactar con bases de helicópteros o aeropuertos en caso necesario.

Con objeto de evitar accidentes, cuando el helipuerto se encuentre operativo no se permitirá ningún objeto, fijo ni móvil, en el área de seguridad, excepto los objetos de montaje frangibles que, por su función, deben estar emplazados en el área. Por ello, se han eliminado una serie de farolas en las inmediaciones del helipuerto, según las direcciones principal y secundaria de aproximación y despegue. Asimismo, se ha limitado el espacio destinado al estacionamiento de vehículos, de forma que no invada las superficies limitadoras de obstáculos.

La situación de la parcela no exige disponer de cerramiento de baja cota del perímetro del helipuerto, ya que se encuentra en un extremo alejado de la zona por la que normalmente discurren los peatones y los vehículos. No obstante, la calle que conduce al helipuerto (paralela a la rampa de acceso a la plataforma, en el lado noreste), considerando su gálibo (4 m de altura desde la cota de la calle), constituye un obstáculo potencial, por lo que durante las operaciones con helicópteros se garantizará que no circule vehículo alguno por el mencionado vial. A tal efecto, se ha dispuesto la señalización conveniente (barreras con semáforos), y se ha colocado una señalización vertical, a ambos lados, advirtiendo del peligro al acceder al recinto del helipuerto, con los términos: helipuerto, zona aeronáutica, acceso restringido. Adicionalmente, se ha dispuesto otra señal, en ambos extremos de la calle y a una distancia conveniente, que indica: prohibida la circulación de vehículos durante las operaciones de aterrizaje y despegue de helicópteros.

Las labores de mantenimiento de la infraestructura, como las tareas de limpieza, se realizan con las del hospital. En este sentido, el hospital dispone de un Plan de Gestión de Residuos, al que se acogerá el helipuerto como instalación dependiente del recinto sanitario, que asegura una correcta gestión y segregación de los mismos. Dicho Plan establece las directrices para la recogida, gestión y almacenamiento reglamentario de los residuos, de forma que se evite la contaminación del entorno mediante el tratamiento o eliminación de los mismos. Para ello se tendrá en cuenta lo dispuesto en la legislación

vigente sobre esta materia, en especial, en la Ley 10/1998, de Residuos, y los Reales Decretos 833/1988 y 952/1997, en los que se desarrollan las normas básicas sobre los aspectos referidos a las obligaciones de los productores y gestores y operaciones de gestión.

La gestión de los residuos atenderá especialmente a los posibles vertidos que se puedan producir. Cuando se hayan producido vertidos materiales (combustibles, carburantes...) en zonas que, directamente o por escorrentía, afecten a las líneas de drenaje del terreno, se procederá a la retirada inmediata de los materiales vertidos y tierras contaminadas, tras lo cual se establecerá un procedimiento para comprobar que la contaminación residual no resulta peligrosa para los usos que tiene el suelo en las proximidades de la zona afectada, diseñándose las medidas correctoras que sean necesarias para reducir los niveles de contaminación a niveles admisibles. Al mismo tiempo, los vertidos serán almacenados para su posterior eliminación de acuerdo a la naturaleza del vertido. Por último, se procederá a la restauración de la zona afectada a sus condiciones iniciales.

En cuanto al ruido, se procurará que el resto de operaciones que no correspondan al servicio de urgencias y que deban realizarse en el helipuerto, especialmente las más ruidosas (limpieza de la plataforma con agua a presión, revisión y recarga de los equipos, etc.), se realicen en horario diurno (de 7 a 23 horas).

3.5 Seguimiento ambiental del proyecto. Periódicamente, se procederá al control y seguimiento de los procedimientos del Plan de Gestión de Residuos. Respecto a la señalización del helipuerto, se comprobará periódicamente el buen estado, operatividad y funcionalidad visual de marcaje de las diferentes señalizaciones (tanto luminosas como de viento o balizamiento). Los medios de extinción de incendios se someterán a las revisiones periódicas que marca la normativa. Las pequeñas zonas verdes que rodean el helipuerto serán objeto de un mantenimiento adecuado, con el fin de que la tierra y los restos vegetales no sean arrastrados al interior de la plataforma, en cuyo caso se procederá a su limpieza.

Se realizará un seguimiento de los niveles de ruido provocados por el funcionamiento del helipuerto con sonómetros homologados y correctamente calibrados, por parte de técnicos competentes. En las campañas de seguimiento de los niveles de ruido, se prestará especial atención a las zonas calificadas como residenciales, realizando el control en las partes de los edificios más expuestos al ruido emitido, a 2 m de las fachadas y a diferentes alturas. Los niveles de ruido no deberán sobrepasar los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Según el planeamiento de la zona vaya variando con futuros desarrollos urbanísticos, se irán revisando los planes de vuelo, puesto que los actuales pueden no ser válidos técnica y ambientalmente en un futuro, cuando se levanten nuevos edificios.

Teniendo en cuenta la respuesta del promotor al informe de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, la distancia a los espacios naturales y a las infraestructuras de diversa índole que se concentran en el entorno del Hospital, junto con el Procedimiento de actuación ante afecciones a la fauna y el Curso para comandantes de vuelo y auxiliares que propone, no es esperable un impacto significativo sobre las especies asociadas al LIC riberas del Duero y afluentes y a los campos de cultivo. El Plan de Seguimiento de afecciones sobre la fauna y rutas de vuelo prioritarias, cuyos informes se remitirán al Organismo competente en materia de biodiversidad de la Junta de Castilla y León, preverá la adaptación de las rutas de los helicópteros, en caso de detectarse afección a la fauna.

Dado el carácter temporal y aleatorio de los vuelos en el helipuerto, los niveles acústicos resultantes en la zona estarán claramente influenciados por otras fuentes de ruido cercanas y de emisiones más frecuentes, en concreto el tráfico rodado en la Ronda Este.

Teniendo en cuenta todo ello, de acuerdo con el análisis realizado, las respuestas recibidas a las consultas y la contestación a las mismas por parte del promotor, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que



la explotación del helipuerto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 31 de mayo de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

