

### III. OTRAS DISPOSICIONES

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

**18272** *Resolución de 2 de noviembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Helipuerto del Hospital Universitario Virgen de las Nieves, Granada.*

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 Helipuerto del Hospital Universitario Virgen de las Nieves en Granada 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, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

Con el fin mejorar la prestación sanitaria en la ciudad de Granada y poder atender posibles eventualidades, se plantea la construcción de un helipuerto para uso diurno y nocturno, en la cubierta del edificio de rehabilitación y traumatología del Hospital Virgen de las Nieves de Granada. El promotor considera conveniente la existencia de un espacio que permita realizar operaciones de despegue y aterrizaje de helicópteros, cumpliendo los requisitos necesarios con un nivel de seguridad aceptable, superior al de una helisuperficie o helipuerto eventual.

El emplazamiento propuesto se encuentra en la Ciudad Sanitaria de Granada, dentro de la propia ciudad. La parcela de la Ciudad Sanitaria tiene una superficie total aproximada de 2,1 ha, y se encuentra situada al oeste de la ciudad de Granada. La orografía del terreno tiene una ligera pendiente, subiendo de oeste a este, siendo este eje «a priori» la dirección más favorable para las operaciones de despegue y aterrizaje.

La configuración general del campo de vuelos sigue las recomendaciones de la OACI (el anexo 14 Aeródromos, Volumen II, Helipuertos, el Manual de Helipuertos, Doc. 9261-AN/903, y el anexo 6 Operación de Aeronaves, Parte III, Helicópteros).

El promotor del proyecto es el Hospital Virgen de las Nieves del Servicio Andaluz de Salud, Consejería de Salud de la Junta de Andalucía y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

#### 2. Tramitación y consultas

Con fecha 17/09/2008 se recibió el documento ambiental del proyecto, incluyendo su definición, ubicación, potenciales impactos y medidas preventivas y correctoras, para adoptar la decisión de someter o no el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El 06/07/2009 se recibieron los ejemplares para realizar el preceptivo trámite de consultas previas. En la tabla siguiente se han recogido los organismos consultados, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en el plazo legalmente establecido, en relación con la documentación ambiental.

Consultados	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	-
Delegación del Gobierno en Andalucía . . . . .	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. . . . .	-
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía . . . . .	-
Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía . . . . .	-
Secretaría General de Planificación y Desarrollo Territorial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía . . . . .	X
Secretaría General de Salud Pública y Participación de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía . . . . .	-
Diputación Provincial de Granada . . . . .	X
S.E.O. . . . .	-
Ecologistas en Acción Andalucía . . . . .	-
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza . . . . .	-
Amigos de la Tierra España . . . . .	-
Agrupación Granadina de Naturalistas-Agnadén. . . . .	-
Ayuntamiento de Granada . . . . .	-

La Delegación del Gobierno en Andalucía comunica que no tiene observaciones que formular. La Diputación de Granada informa que la actividad no tiene ninguna afección ambiental, dentro de las competencias de esa administración.

La Secretaría General de Planificación y Desarrollo Territorial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía contesta que, desde el punto de vista de la ordenación del territorio no tiene consideraciones que hacer al proyecto, teniendo en cuenta que la actuación mejora el funcionamiento del sistema de prestación sanitaria en la provincia de Granada, se localiza en suelo urbano y la orientación de la senda de aproximación del helipuerto ha sido adecuadamente dimensionada al objeto de minimizar el espacio urbano sobrevolado y el impacto acústico.

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

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad o no de sometimiento del 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. La configuración elegida para la plataforma es hexagonal, de aproximadamente 20 metros de lado, sobre la que se podrá inscribir un círculo de 34,26 metros de diámetro. Dicha plataforma se apoyará sobre una estructura estero espacial, de nudos y barras, a la que se dará acceso a partir de una rampa que alcanza la cota de la plataforma en el ángulo norte, y que facilita el acceso de camillas sanitarias. En dicha rampa, además, se ubicarán los equipos de extinción de incendios (proyector de espuma y extintores). La plataforma tendrá un sistema de anclaje para el helicóptero. En todo su perímetro, excepto en la zona donde interfiere con el acceso mediante la rampa, se dispondrá una red perimetral de protección de 1,5 m de anchura, capaz de soportar sin daño un peso de 75 Kg que se deje caer desde una altura de 1 m, con el fin de prevenir posibles caídas del personal.

Se dispondrá un sistema de recogida de combustible en caso de eventual derrame, para evitar que sea arrastrado a las conducciones de saneamiento. Para ello se instalará en el nivel inferior a la plataforma un tanque separador de hidrocarburos. Entre los

sumideros y el tanque se instalará un filtro cortafuegos para evitar que un eventual flujo de combustible inflamado se propague a otras partes del edificio.

Dado que el presente helipuerto es de uso estrictamente sanitario (no se permitirá la operación de aeronaves ajenas), la posible flota de helicópteros es bastante reducida, siendo el tipo de helicóptero más restrictivo (por sus características geométricas y másicas) el Bell-412, que se considera altamente estable, pudiendo soportar vientos cruzados de hasta 35 nudos.

Se han propuesto dos trayectorias para el uso del helipuerto, en función de la topografía de Granada y teniendo en cuenta consideraciones medioambientales. La dirección principal de aterrizaje se sitúa en 270° y la dirección principal de despegue en 90°, definiéndose una trayectoria de ascenso al despegue con viraje; las direcciones secundarias son 90° para aterrizaje y 270° para despegue.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto propuesto se plantea sobre un edificio ya existente, en suelo urbano. El uso de este edificio, según el PGOU, es dotacional. En la construcción del helipuerto no se prevé ninguna modificación topográfica.

Los terrenos se encuentran fuera de cualquier Espacio Natural Protegido o de la red Natura 2000. En la provincia de Granada existen cuatro zonas de especial protección para las aves (ZEPAs), siendo la más cercana la ZEPA ES6140004, Sierra Nevada, a una distancia de 15 km de la ubicación propuesta para el helipuerto. Las sendas de aproximación y despegue no afectan a ninguna ZEPA ni lugar de importancia comunitaria (LIC).

El promotor ha valorado la alternativa cero (no realizar la actuación), que afecta negativamente a las necesidades sanitarias de la población de Granada, frente a la alternativa 1, de instalación de la pista de aterrizaje sobre la cubierta del edificio de traumatología del Hospital Virgen de las Nieves, atendiendo a las exigencias de la normativa. Se opta por la realización de la actuación, dado que facilitará una rápida respuesta a situaciones de urgencia, proporcionando una atención más adecuada y que podría salvar vidas en momentos críticos.

Las sendas de aproximación propuestas entran dentro del núcleo urbano de Granada. Se ha seleccionado su orientación atendido principalmente a criterios de seguridad (a fin de evitar franqueamientos de las superficies limitadoras de obstáculos, ya que según el estudio meteorológico, las limitaciones de viento para el helicóptero de diseño no representan un problema) y de nivel de ruido ambiental (intentando minimizar los núcleos urbanos sobrevolados y tratando de realizarlo siempre a la mayor altura posible).

La superficie más restrictiva es la de ascenso al despegue, que debe tener una pendiente del 4,5%. En este sentido, se han valorado las siguientes alternativas:

Ruta norte-sur: La ruta de aproximación norte-sur evita sobrevolar la cadena montañosa situada al este del helipuerto. La presencia de un grupo de edificaciones al norte del hospital (con alturas de hasta 8 plantas, según el plan urbanístico) no hace aconsejable su utilización dado que, aunque no se producen penetraciones en las superficies limitadoras de obstáculos, el margen de franqueamiento es bajo y por tanto las afecciones por ruido podrían ser considerables.

Ruta este-oeste: La trayectoria de ascenso al despegue en dirección este se ha construido con un viraje de 90° hacia el norte (a una distancia aproximada de 500 m del helipuerto) para evitar sobrevolar la cadena montañosa situada al este de la instalación. No se han detectado penetraciones para esta configuración, manteniéndose en todas las secciones un margen de franqueamiento suficientemente amplio. Cabe reseñar que en las trayectorias para la aproximación de aterrizaje, no será necesario un viraje, ya que la menor longitud del procedimiento y la mayor pendiente permitida por la normativa permiten disponer de un margen de franqueamiento de obstáculos suficiente.

3.3 Características del potencial impacto. El proyecto se ubica en el casco urbano de Granada, por lo que los elementos constituyentes del paisaje han sido modificados por el hombre. Se trata de una zona sin vegetación, excepto las zonas verdes propias de la ciudad. No existen bienes arquitectónicos ni arqueológicos en el emplazamiento del helipuerto.

El proyecto no prevé la explotación de aguas superficiales ni la extracción de aguas subterráneas. El sistema de drenaje previsto permitirá el tratamiento de posibles derrames de combustible, al estar prevista la instalación de un sistema que se canalizará por red colgada y bajante de PVC, grapada a los pilares, hasta la planta baja, donde se ubicará un separador enterrado de hidrocarburos, que permite el tratamiento de las aguas aceitosas e hidrocarbурadas.

Todos los residuos generados, tanto en fase de construcción como en fase de explotación (básicamente residuos del mantenimiento de la maquinaria) se gestionarán a través de agentes autorizados, llevándose a vertederos autorizados.

El helipuerto presentará, en general, un número de movimientos bastante escaso, en posibles eventualidades que respondan a operaciones de rescate o emergencias médicas, por lo que no se espera que se superen los límites de ruido establecidos en la normativa vigente.

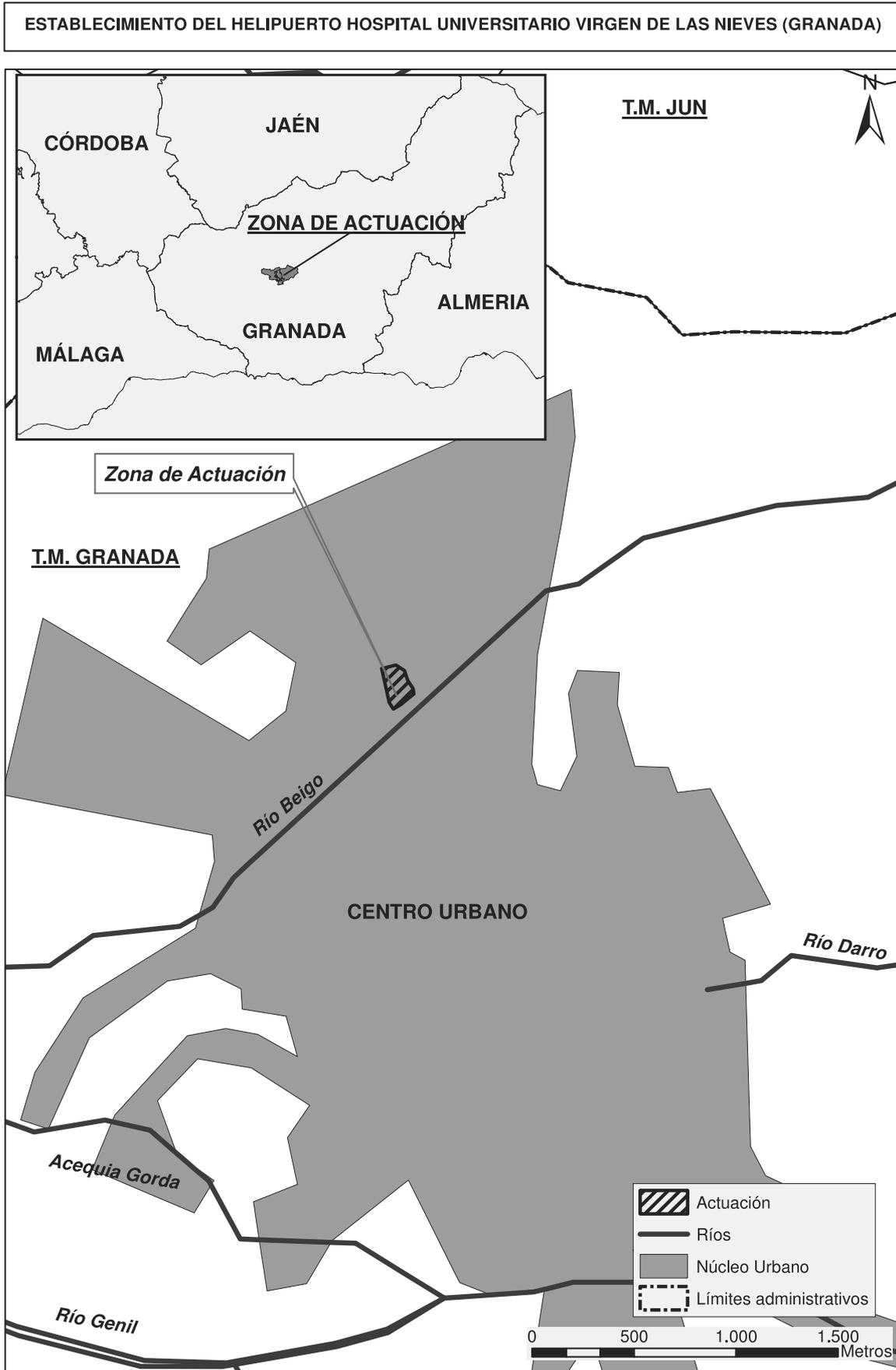
La operación del helipuerto asegurará el cumplimiento de las normas y leyes internacionales, nacionales y autonómicas, y se regirá por el principio de mejora continua, para disminuir el riesgo de accidentes, ruido, contaminación, etc. En concreto, se asegura que las operaciones se realizarán en las trayectorias indicadas.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto 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, 2 de noviembre de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-18272