

## CLÁUSULAS

Primera.—El FEAGA, para la ejecución del programa sobre la colaboración con organismos especializados en la realización de programas de investigación sobre la mejora cualitativa de la miel, en razón de las competencias de cada Organismo, encomienda, al INIA, y en la forma y condiciones que se establecen, las funciones de tramitación previas a la resolución y pago, así como la práctica de las inspecciones de control que sean necesarias para la verificación de los hechos en base a los cuales sean realizados pagos con cargo al FEOGA-Garantía.

Segunda.—La presente Encomienda de Gestión surtirá efectos desde el día su firma y tendrá una duración de dos años. No obstante, por mutuo acuerdo entre las partes, podrá ser prorrogado por dos años más, mediante la suscripción de la oportuna prórroga, siempre que se formalice antes de la expiración del plazo de duración.

Tercera.—La presente Encomienda de Gestión podrá ser rescindida de mutuo acuerdo entre las partes o por acuerdo motivado de una de ellas, que deberá ser comunicado por escrito a la otra parte con al menos un mes de antelación.

Cuarta.—El objetivo de la función de tramitación, previa al pago, es el establecimiento de la cantidad que deberá ser pagada a un beneficiario, de acuerdo con la legislación comunitaria, y en cumplimiento de dicho objetivo, el centro directivo encomendado realizará las actividades siguientes:

Comprobar que la solicitud ha sido presentada dentro de los plazos establecidos por la normativa comunitaria o la nacional que la desarrolla.

Comprobar que se han presentado los documentos preceptivos.

Comprobar que la solicitud de ayuda se ajustará al supuesto de hecho establecido.

Comprobar que para cada ayuda se cumplen los requisitos que establezcan los reglamentos comunitarios.

Proponer la concesión o denegación del pago que corresponda siempre que se haya pagado antes la parte nacional, acompañándola de la correspondiente propuesta de Resolución y de los informes de control y certificación de admisibilidad correspondientes.

Quinta.—El FEAGA resolverá lo que corresponda y procederá al pago, en su caso.

Sexta.—El objetivo de las inspecciones encomendadas es el de verificar los hechos que sirven de base a los pagos, mediante los controles en los lugares en que estos hechos tienen lugar.

Séptima.—En todo lo no previsto en este Acuerdo, serán de aplicación los Reglamentos comunitarios propios de la materia de que se trate en concordancia con el Reglamento (CE) 1663/1995, de la Comisión.

Y en prueba de conformidad y para la debida constancia de todo lo convenido, se firma el presente Acuerdo por triplicado ejemplar en el lugar y fecha al principio mencionado.—Por el FEAGA, Elena de Mingo Bolder.—Por el INIA, Adolfo Cazorla Montero.

Calle Camino Alto, número 125; y su ámbito de actuación se extiende a todo el territorio del Estado.

Tercero. *Fines*.—El objeto de la Fundación, según el artículo 6 de sus Estatutos, es el cuidado, mantenimiento, alimentación y supervivencia de perros de todas razas y especies, con especial énfasis en los galgos que hayan sido objeto de maltrato y abandono o sean objeto de donación, así como la cesión en adopción de los citados animales.

Cuarto. *Dotación*.—La Fundación se constituyó con una dotación inicial de 500.000 pesetas (3.005,06 euros), posteriormente ampliada en 2.000.000 de pesetas (12.020,24 euros), según consta en escritura otorgada el 20 de diciembre de 2000 ante el Notario del Ilustre Colegio de Madrid, don José Grau Linares; cantidades que han sido desembolsadas en su totalidad.

Quinto. *Patronato*.—El gobierno, representación y administración de la Fundación se confía a un Patronato, cuyos miembros desempeñan el cargo de modo gratuito. Las normas sobre la composición, el nombramiento y la renovación del Patronato constan en los Estatutos.

El Patronato inicial queda constituido por doña Gisela Mehnert, Presidenta, doña Ángela Nuria Blanco de Andrés, Vicepresidenta, don Clemente Valcárcel Fernández de la Riva, Secretario, y doña Pilar del Cañizo Bardisa, Tesorera.

Todos ellos aceptan sus respectivos nombramientos y cargos en el propio acto de constitución de la Fundación.

Sexto. *Estatutos*.—Todo lo relativo al gobierno y gestión de la Fundación queda recogido en los Estatutos por los que se rige, integrados en la escritura de constitución, quedando expresamente sometido el Patronato a la obligación de rendición de cuentas al Protectorado.

Vistos la Constitución vigente, la Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de Fundaciones y de Incentivos Fiscales a la Participación Privada en Actividades de Interés General, el Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por Real Decreto 316/1996, de 23 de febrero, el Reglamento del Registro de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por Real Decreto 384/1996, de 1 de marzo, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de noviembre de 1998 por el que se autoriza al Ministerio de Medio Ambiente para ejercer las funciones de protectorado de las fundaciones con fines vinculados al mismo y se crea el Registro de fundaciones medioambientales,

Visto el interés general que concurre en los fines perseguidos por la «Fundación Benjamín Mehnert», la suficiencia de la dotación inicial, acreditado el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en la Ley y visto el informe favorable del Protectorado de fundaciones medioambientales,

Esta Subsecretaría, competente en virtud de la Orden de 6 de febrero de 2001 del Ministerio de Medio Ambiente, por la que se delega en la Subsecretaría del Departamento el ejercicio del protectorado de fundaciones, ha resuelto acordar la inscripción en el Registro de Fundaciones medioambientales de la «Fundación Benjamín Mehnert», de ámbito estatal, con domicilio en Alcobendas (Madrid), urbanización La Moraleja, calle Camino Alto, número 125, así como el nombramiento de los miembros del Patronato, relacionados en el apartado quinto de esta Resolución.

Madrid, 10 de septiembre de 2001.—La Subsecretaria, María Jesús Fraile Fabra.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**18866** *RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2001, de la Subsecretaría, por la que se dispone la inscripción de la «Fundación Benjamín Mehnert» en el Registro de Fundaciones Medioambientales.*

Visto el expediente de inscripción de la «Fundación Benjamín Mehnert» en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Medio Ambiente, en el que consta:

Primero. *Constitución de la Fundación*.—La Fundación fue constituida en Madrid, el 25 de septiembre de 2000, por doña Pilar del Cañizo Bardisa, doña Gisela Mehnert y doña Ángela Nuria Blanco de Andrés, según consta en escritura pública otorgada ante el Notario del Ilustre Colegio de Madrid Don Francisco Javier Monedero San Martín.

Segundo. *Domicilio y ámbito de actuación*.—El domicilio de la Fundación se establece en Alcobendas (Madrid), urbanización La Moraleja,

**18867** *RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado «duplicación de la calzada, carretera N-610, puntos kilométricos 0,000 al 7,000. Variante norte de Palencia, provincia de Palencia», de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 3 de julio de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto de trazado «duplicación de la calzada. Carretera N-610. Puntos kilométricos 0,000 al 7,000. Variante norte de Palencia. Provincia de Palencia», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del proyecto de trazado.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 18 de enero de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 3 de diciembre de 1999, en el diario «Palentino», de 3 de diciembre de 1999 y en el «Boletín Oficial de la provincia de Palencia» de 20 de diciembre de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 8 de septiembre de 2000, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de trazado.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaria General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado «Duplicación de la calzada. Carretera N-610. puntos kilométricos 0,000 al 7,000. Variante norte de Palencia. Provincia de Palencia».

### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaria General de Medio Ambiente considera que, entre las opciones planteadas en el proyecto de trazado, es ambientalmente viable la opción 3 (duplicación exterior-interior), siempre y cuando en la ejecución de la misma se contemplen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

#### 1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la opción seleccionada, tal y como viene definida en el proyecto de trazado sometido a información pública, deberá modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en lo que respecta al enlace de la variante norte con la carretera C-613 modificando la tipología prevista del mismo entre la variante norte y la carretera C-613, de tipo diamante inicialmente, por una solución tipo glorieta a distinto nivel, minimizando así la ocupación del terreno.

#### 2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la duplicación de la vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el nivel actual de acceso a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de la duplicación planteada con las vías pecuarias identificadas en la zona, como son la Vereda de Palencia (punto kilométrico 3,400), la Cañada Real Leonesa Oriental (punto kilométrico 3,780) y la Colada de Valpero (punto kilométrico 6,330), asegurando su continuidad.

Por último, se protegerán y restituirán las acequias y canales que resulten afectados y formen la red de riego de los cultivos de la zona.

#### 3. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las siguientes medidas:

Se estudiará la construcción de los puentes proyectados sobre el río Carrión, sobre el Canal de Castilla, sobre el Canal de Palencia y sobre el emisario de la laguna de La Nava, de forma que se minimice el efecto sobre los cauces y la posible erosión de los márgenes, de acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Duero, procurando no colocar ninguna pila en el cauce y restituyendo el mismo a su condición inicial después de la construcción.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar únicamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada de la duplicación planteada.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial del río Carrión, sobre el Canal de Castilla, el Canal de Palencia y el emisario de la laguna de La Nava, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos ya identificados en el estudio de impacto. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

#### 4. Prevención del ruido

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de trazado, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, a fin de confirmar la ausencia de afecciones acústicas expresada en el estudio de impacto ambiental.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables, tanto industriales como residenciales, en los planeamientos urbanísticos, prestando especial atención a la zona residencial ubicada junto al punto kilométrico 3,900, al tratarse de la zona residencial más cercana a la traza.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva vía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).  
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).  
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).  
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).  
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

### 5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc., con objeto de completar el estudio arqueológico incluido en el estudio de impacto ambiental. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte del Servicio Territorial de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo.

Por último, se evitará toda afección al Canal de Castilla (declarado bien de interés cultural) y a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares. Para ello se establecen, para los yacimientos localizados sobre la zona de estudio y para el Canal de Castilla, las siguientes medidas particulares:

Hallazgo superficial de material lítico en el término municipal de Grijeta: Establecer la condición de «área de cautela» para el punto de localización, en la que deberá extremarse la vigilancia arqueológica del movimiento de tierras y los hipotéticos desmontes.

Yacimiento «Santa Gadea-La Sacristía», en el término municipal de Grijeta: Se deberá efectuar una campaña de sondeos en el entorno afectado del yacimiento, a ambos lados de la actual carretera y entre los puntos kilométricos 2,700 y 3,000 del trazado nuevo.

Canal de Castilla, en el término municipal de Grijeta: Se deberá extremar la atención durante las obras de construcción de la estructura, que deberá salvarlo para no dañar ni al canal ni sus márgenes.

### 6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

Los materiales de préstamo se obtendrán, preferentemente, de dos zonas localizadas en el término municipal de Grijeta al este de la carretera C-613, entre los puntos kilométricos 3,000 y el 5,000, parajes El Serón, La Vega y El Páramo, y en el término municipal de Villaumbrales en la carretera PV-9533 entre los puntos kilométricos 3,000 y 5,000. Se trata de graveras legalmente autorizadas de donde ya se han extraído materiales, por lo que presentan huecos los cuales podrán ser rellenados con los excedentes del proyecto, localizándose por tanto allí los vertederos necesarios. Deberán también llevarse a estas zonas los inertes resultantes de la demolición de un antiguo ramal del enlace con la carretera de León.

Las superficies de los huecos de extracción y los rellenos de vertidos, se someterán a una adecuación morfológica y a una restauración ambiental, tal y como se indica en el apartado 8 del presente condicionado.

En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales de construcción y/o cualquier otro tipo de residuo o resto en las proximidades del trazado. Se pondrá especial atención en no verter materiales a los cauces de los arroyos y vaguadas atravesadas por el tramo la nueva vía.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, en base a lo esbozado en el proyecto de trazado, y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

### 7. Protección de la fauna y de la vegetación

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Con el fin de dar continuidad a los posibles corredores de fauna asociada a los ríos y a sus riberas, los puentes proyectados sobre el río Carrión, sobre el Canal de Castilla, sobre el Canal de Palencia y sobre el emisario de la laguna de La Nava se diseñarán de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico.

Pasos para mastofauna. Se construirán pasos específicos para mastofauna en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la duplicación prevista interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos, aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Limitaciones temporales. No se ejecutarán labores de corta de árboles de vegetación de ribera, ni desbroces, durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollan en la zona de actuación, especialmente en las inmediaciones del Canal de Castilla ni en el río Carrión, por la presencia de especies asociadas a las riberas de estos cursos de agua.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la duplicación de la vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente en las inmediaciones del río Carrión, del Canal de Castilla, del monte consorciado «Laderas de Miranda» y de los arroyos interceptados por la traza.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

### 8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En este sentido, el informe deberá incluir las indicaciones realizadas en el estudio de impacto ambiental, donde se detallan, respecto a las superficies a restaurar, las siguientes cuestiones:

Taludes (desmontes y terraplenes): Para los taludes planteados (2H:1V para terraplenes y 3H:2V para desmontes), se extenderán 20 centímetros de tierra vegetal, tras lo cual se realizará una hidrosiembra para establecer una cubierta herbácea. En aquellos taludes de desarrollo mayor de 1,50 a 2,00 metros, se complementará con la plantación de arbustos, que se ubicarán a una distancia mínima de 1,5 metros de la arista superior de la plataforma, con una densidad de un arbusto cada 4 metros cuadrados, y árboles, que se ubicarán a una distancia mínima de 4-5 metros de la arista superior de la plataforma y con una densidad de un árbol cada 20 metros cuadrados. Las especies a utilizar serán las detalladas en el propio estudio de impacto ambiental.

Zonas de dominio público junto a la plataforma, ramales de enlace y/o vías de servicio: Se deberá realizar un extendido de tierra vegetal, tras lo cual se realizará una plantación de arbustos y árboles, siendo la densidad para la instalación de arbustos de uno cada 4 metros cuadrados y para los árboles de uno cada 10 metros cuadrados, utilizándose para ello las especies indicadas en el estudio de impacto ambiental. En las zonas donde se haya producido una compactación del terreno por el paso de maquinaria y vehículos pesados se deberá realizar previo al extendido de la tierra vegetal un escarificado del terreno.

Zonas de vertedero y préstamo: Con carácter general, tras la aplicación de una capa de tierra vegetal de 20 centímetros, se realizarán las mismas actuaciones de restauración que para las zonas de dominio público, si

bien se deberá tener en cuenta, al tratarse de instalaciones autorizadas, las prescripciones de restauración incluidas en el proyecto de explotación de las mismas.

Con carácter general, las plantaciones de arbustos y árboles se realizarán en hoyos, a los que se deberá previamente aplicar una palada de mantillo, de las siguientes dimensiones:

Árboles pequeños y arbustos: 0,40 × 0,40 × 0,40 metro.

Árboles grandes: 0,70 × 0,70 × 0,70 metros.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

#### 9. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y/o vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

#### 10. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

#### 11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas; y su definición económica en el documento de presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 12 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

### ANEXO I

#### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM) .....	—
Delegación del Gobierno en la C.A. de Castilla y León ..	X
Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León .....	X
Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General de Medio Natural. Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental. Junta de Castilla y León .....	—
Diputación Provincial de Palencia .....	X
Confederación Hidrográfica del Duero .....	—
Subdelegación del Gobierno en Palencia .....	—
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León .....	X
Ayuntamiento de Palencia .....	X
Ayuntamiento de Grijota .....	—
Servicio de Investigación Agraria (Valladolid) .....	—
Departamento de Análisis Ambiental Fuentes Blancas (Burgos) .....	—
Departamento de Geografía (Salamanca) .....	—
Área de Ecología (León .....	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. (Valladolid) .....	—
CODA (Madrid) .....	—
AEDENAT (Madrid) .....	—
A.D.E.N.A. (Madrid) .....	—
F.A.T. (Madrid) .....	—
SEO (Madrid) .....	—
Greenpeace (Madrid) .....	—
Sociedad Conservación de Vertebrados (Madrid) .....	—
Federación Ecologista de Castilla y León .....	—
Colectivo Ecologista Palentino (CEPA) .....	—

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en la C. A. de Castilla y León, no formula alegación alguna.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Agricultura y Ganadería, manifiesta que el uso del suelo a ocupar por este proyecto está fundamentalmente destinado a cultivo de cereal de secano y de regadío, estimando que la afición de las dos alternativas planteadas es similar y que no será significativa siempre que se mantenga o mejore la actual permeabilidad territorial.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura, comunica que en el término municipal de Grijota se localiza el yacimiento «Santa Gadea/La Sacristía» que se podría ver afectado por la ejecución de este proyecto, por lo que se deberán establecer medidas cautelares y preventivas que aseguren su preservación; además, deberá realizarse una prospección exhaustiva del área que ocupará el nuevo trazado y, en función de los resultados establecer las medidas que fueran necesarias.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Dirección General de Medio Natural, pone de manifiesto que la memoria-resumen no deja claro qué terrenos ocupará la nueva traza, y que, en cualquier caso, se deberá actuar de acuerdo con las vigentes Leyes de Montes y de Vías Pecuarias.

La Junta de Castilla y León. Delegación Territorial de Palencia. Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informa que este proyecto cruzaría la Cañada Real Leonesa (puntos kilómetros 3,200), la Vereda de Palencia (puntos kilométricos 2,900) y la Colada de Fuentes de Valpero (punto kilométrico 5,800); además, entre los puntos kilométricos 6,100 y 6,200 se podría afectar a una zona que corresponde a terrenos consorciados con el número P-3.080 (Laderas de la Miranda) actualmente repoblada por *Pinus halepensis*.

La Diputación Provincial de Palencia, manifiesta su apoyo a la ejecución de este proyecto.

El Ayuntamiento de Palencia, no formulan objeción alguna a este proyecto.

### ANEXO II

#### Descripción del proyecto de trazado

El proyecto plantea una duplicación del trazado de la actual carretera N-610, correspondiente al sector norte de la ronda de Palencia, abarcando los términos municipales de Palencia y Grijota, (a unos 5 kilómetros del centro urbano de Palencia y a unos 2 kilómetros de Grijota), y en general coincidiendo con el límite de ambos. La duplicación se plantea para resolver los problemas de seguridad vial y de saturación de tráfico planteados actualmente en la variante, contribuyendo a la mejora de las comunicaciones por carretera en los itinerarios desde Valladolid, León y Santander que confluyen en Palencia.

La zona de implantación de la obra que se proyecta pertenece en su mayor parte a la terraza del río Carrión, que el trazado previsto cruza perpendicularmente. El Canal de Castilla, se ve igualmente transectado por la vía.

El trazado proyectado tiene una longitud total de 6.660 metros y corresponde a una segunda calzada de autovía paralela a la calzada existente, estando ambas separadas por una mediana de 14 metros de anchura entre plataformas.

Durante los primeros 2.000 metros, el trazado discurre por el lado exterior de la ronda, para cruzar al interior en los 700 metros siguientes, y ya seguir hasta el final por el lado interior.

Del total de 6.660 metros del trazado, en 4.800 metros se construye una sola calzada (la nueva calzada) y en los 1.860 metros restantes, se debe construir las dos calzadas (debido a que la calzada actual no es utilizable por las modificaciones planteadas).

Las características de la vía a construir son las siguientes:

La velocidad de proyecto será de 100 km/h.

Dos calzadas de dos carriles de 3,50 metros, arcén exterior de 2,50 metros, arcén interior de 1,00 metros y bermas de 1,00 metros.

Los ramales bidireccionales se proyectan con una calzada de 7 metros y dos arcenes de 1,50 metros cada uno.

Los ramales unidireccionales se proyectan con una calzada de 4 metros de anchura (más los correspondientes sobrecanchos en función de su radio de curvatura), arcén derecho de 2,50 metros arcén izquierdo de 1,00 metros y bermas laterales de 1,00 metros.

Las glorietas se proyectan con calzada de 8,00 metros y arcenes de 1 metros.

El proyecto contempla la remodelación de los dos enlaces existentes, adecuándolos a la situación propiciada por la construcción de la nueva calzada, incluyendo el rediseño de los carriles de incorporación a las dimensiones establecidas por la legislación vigente:

Enlace con la carretera de León: Se modifica la configuración actual (del tipo «trompeta» incompleta), por otro del tipo «diamante con glorietas».

Enlace con la carretera C-613: se mantiene la actual configuración tipo «diamante», dotando a los accesos desde la carretera C-613 de los preceptivos carriles de incorporación.

Para la conexión con la carretera N-610 se proyecta el correspondiente cambio de los dos carriles de cada calzada de autovía a un solo carril

por sentido de la N-610, estableciendo una velocidad de proyecto de 80 kilómetros/horas con el fin de garantizar una transición adecuada entre las condiciones de circulación de la autovía y de la carretera.

Para la realización de la duplicación proyectada, es preciso realizar 506.000 m<sup>3</sup> de terraplén y 227.000 m<sup>3</sup> de desmonte, así como retirar un total de 120.000 m<sup>3</sup> de tierra vegetal.

Se plantean asimismo una serie de actuaciones referidas a las estructuras, siendo en concreto las siguientes:

Duplicación de estructura E-1 (enlace con la carretera de León). Se plantea un puente de losa maciza hiperestática de hormigón postesada y tres vanos. Los apoyos serán cuatro pilas cilíndricas de 90 cm. de diámetro y dos estribos cerrados.

Duplicación de estructura E-2 (paso sobre el Canal de Castilla). Se plantea un puente isostático de vigas prefabricadas de hormigón pretensado y tres vanos. Los apoyos serán seis pilas cilíndricas de 100 centímetros de diámetro, un estribo cerrado y un cargadero flotante.

Duplicación de estructura E-3 (paso sobre el emisario de la laguna de la Nava). Se proyecta un puente isostático de vigas prefabricadas de hormigón pretensado y tres vanos. Los apoyos serán seis pilas cilíndricas de 100 centímetros de diámetro y dos cargaderos flotantes.

Sustitución y duplicación de estructura E-4 (paso sobre el FC Palencia-A Coruña). Se proyectan dos puentes isostáticos de vigas prefabricadas y un vano cada uno, teniendo como apoyos dos estribos sobre muros de tierra reforzada.

Sustitución y duplicación de la estructura E-5 (paso sobre la carretera C-613). Se proyectan dos puentes hiperestáticos de losa postesada y tres vanos cada uno. Los apoyos serán cuatro pilas cilíndricas de 90 cm. de diámetro y dos estribos cerrados cada uno.

Sustitución y duplicación de estructura E-6 (paso sobre la carretera C-615). Se proyectan dos puentes hiperestáticos de losa postesada y tres vanos cada uno. Los apoyos serán cuatro pilas cilíndricas de 90 centímetros de diámetro y dos estribos cerrados cada uno.

Duplicación de la estructura E-7 (paso sobre el río Carrión). Puente isostático de vigas prefabricadas de hormigón pretensado y tres vanos. Los apoyos serán seis pilas cilíndricas de 100 centímetros de diámetro y dos cargaderos flotantes.

Sustitución y duplicación de la estructura E-8 (paso sobre FC Palencia-Santander). Se proyectan dos puentes isostáticos de tablero de vigas prefabricadas y un vano cada una, apoyados por dos estribos sobre muros de tierra reforzada.

Duplicación de estructura E-9 (paso sobre el Canal de Palencia). Se proyecta un puente isostático de vigas de hormigón pretensado y tres vanos. Los apoyos serán seis pilas cilíndricas de 100 centímetros de diámetro y dos estribos cerrados sobre muros de tierra reforzada.

Por último, el proyecto contempla las actuaciones de drenaje y obras de fábrica, la reposición de los servicios afectados y la señalización adecuada de las obras.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental comienza con un resumen de las consultas previas realizadas a la memoria-resumen ( que incluyen como apéndice), así como la justificación de su inclusión o no en el estudio.

En el siguiente capítulo se realiza una descripción del proyecto de trazado, donde se definen las características generales del mismo, como son el trazado del tronco de la vía y de sus conexiones y enlaces, las secciones tipo, los tipos de firmes a utilizar, los movimientos de tierras, las estructuras planteadas, los drenajes y obras de fábrica contemplados y los servicios afectados que se deberán reponer.

En el capítulo destinado al inventario ambiental de la zona se realiza, en primer lugar, una enumeración del marco legal aplicable al proyecto, para posteriormente realizar un análisis de los diferentes elementos del medio, como son clima, geología y geomorfología, suelos, hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, paisaje, variables socioeconómicas, patrimonio cultural, vías pecuarias y montes públicos.

En general, en el inventario ambiental, indica que la zona tiene una vegetación de claro carácter antrópico, compuesta por áreas de cultivo y eriales principalmente, aunque aparecen retazos de la vegetación original de la zona y determinadas zonas de bosque de ribera. Respecto a la fauna, destacan las especies presentes en la zona de estudio, destacando las más vulnerables de cada uno de los hábitats presentes en la zona, si bien se

indica que en las proximidades de la zona concreta de actuación, debido a la existencia de la actual carretera, su presencia es escasa. El paisaje de la zona de estudio ha sido definido a partir de las diferentes unidades paisajísticas analizadas, como son los paisajes naturales, urbanos y rurales, predominando los dos últimos, de claro carácter antrópico. Respecto al patrimonio cultural, el estudio detalla, tras una prospección superficial, los yacimientos ubicados en la zona de estudio, donde destaca el yacimiento «Santa Gadea/La Sacristía», un lugar de habitación de la época alto o pleno medieval. Contemplan asimismo la existencia del Canal de Castilla, declarado Bien de Interés Cultural. En cuanto a las vías pecuarias afectadas, éstas son la vereda de Palencia, La Cañada Real Leonesa Oriental y la colada de Fuentes de Valpero. Por último, indica la existencia en la zona del monte consorciado «Laderas de Miranda», repoblado con *Pinus halepensis*. En el capítulo siguiente se realiza una identificación y evaluación cualitativa de los impactos que generará el proyecto en los diferentes factores ambientales, distinguiendo entre las fases de construcción y explotación.

El estudio concluye la escasa afección del proyecto a los factores del medio, apareciendo únicamente impactos moderados durante la fase de construcción para las afecciones a la geomorfología, vegetación, espacios naturales, sobre la población y sobre las vías pecuarias, siendo evaluados como compatibles el resto de impactos identificados tanto para la construcción como la explotación de la vía.

En el siguiente capítulo, el estudio incluye en primer lugar, las medidas protectoras a aplicar durante la fase de construcción para minimizar el impacto, destacando la limitación de las afecciones a la vegetación, fauna y patrimonio cultural. Respecto a las medidas correctoras, se incluyen una serie de actuaciones destinadas a la restauración ambiental de los terrenos afectados, indicando las diferentes actuaciones a llevar a cabo para la restauración de taludes, zonas de dominio público junto a la plataforma, ramales de enlace y zonas de ribera, y la recuperación de las zonas de extracción y vertido, indicando las especies vegetales a utilizar para su restauración. Tras estas medidas se incluyen las destinadas a la vigilancia arqueológica de la obra, en las que se incluyen, además de unas medidas de carácter general, una serie de actuaciones particulares en cada uno de los elementos patrimoniales que puedan verse potencialmente afectados.

El plan de vigilancia incluye una descripción de los controles previos a realizar, la vigilancia durante la fase de ejecución de las obras y durante la fase de funcionamiento y un resumen de los informes a presentar y de la organización de las tareas de seguimiento.

A continuación se encuentra el documento de síntesis, donde se resumen los principales contenidos del estudio de impacto ambiental.

Por último, el estudio contiene tres apéndices donde se incluyen los ábacos del modelo utilizado para la previsión de niveles sonoros, los contactos mantenidos con la administración y la remisión de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas sobre la memoria-resumen del proyecto.

### ANEXO IV

#### Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente. Secretaría General.

Diputación de Palencia.

Cámara de Comercio e Industria de Palencia.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

La Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, analiza la incidencia de la duplicación de la calzada proyectada sobre las carreteras de titularidad de la Junta de Castilla y León. En concreto, analiza la problemática de las carreteras C-613 (Palencia-Villada), C-615 (Palencia-Riaño) y P-954 (cruce N-610-Grijota), formulándose los condicionantes siguientes:

Resolver el enlace de la variante norte con la carretera C-613 mediante una glorieta central a desnivel con radio mínimo interior en torno a los 50 metros.

Estudiar la posibilidad de resolver el enlace previsto con la C-617 mediante una única glorieta central. En caso de que no sea viable, las dos glorietas previstas deberán plantearse con radios más amplios y centrados con relación al eje de la carretera autonómica. Asimismo, las dimensiones del paso superior deberían permitir la ampliación de la carretera hasta alcanzar una plataforma de 12 metros.

Mantener conversaciones con los técnicos del Servicio Territorial de Fomento de Palencia y de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras durante la redacción del proyecto de construcción y durante la ejecución de las obras, a efectos de coordinar las actuaciones.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente. Secretaría General, realiza una serie de consideraciones generales, relativas al atropello de animales en España, la fragmentación de hábitats y territorios o los perjuicios sobre la fauna terrestre debido al efecto barrera de determinadas estructuras, proponiendo que se considere la puesta en práctica de algunas soluciones como:

Construcción de pasos para la fauna (subterráneos o elevados).

Construcción deliberada de tramos de carretera elevados o subterráneos.

Construcción de barreras que impidan el paso de la fauna silvestre a las carreteras.

Colocación de objetos reflectantes.

Bandas de pintura.

Señalización indicando presencia de fauna silvestre.

Ubicación de dispositivos de escape de zonas valladas para la fauna.

La Diputación de Palencia, considera innecesario realizar solicitud ni comentario alguno respecto al citado proyecto.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Palencia, solicita que se coordine el proyecto de la variante norte (previendo la anchura necesaria de las estructuras de cruce sobre la carretera C-613) con vistas a la futura realización de dos vías de servicio paralelas a la citada carretera C-613 desde el puente de Don Guarín hasta el cruce dirección a Husillos.

## 18868

*RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «ejecución de las obras e infraestructuras de modernización y consolidación de los regadíos de la comunidad de regantes de Castellón; fase 1, red principal, y fase 2, red secundaria y distribución», de la «Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias de la Meseta Sur, Sociedad Anónima».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal y resolución sobre los proyectos del anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/86.

La Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias de la Meseta Sur, de acuerdo con el artículo 2.3 de la Ley 6/2001, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 13 de junio de 2001, la documentación acreditativa de las características, ubicación y potencial impacto sobre el proyecto de «ejecución de las obras e infraestructuras de modernización y consolidación de los regadíos de la Comunidad de Regantes de Castellón; fase 1, red principal y fase 2, red secundaria y distribución», al objeto de determinar su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto de «ejecución de las obras e infraestructuras de modernización y consolidación de los regadíos de la Comunidad de Regantes de Castellón», no figura entre las actuaciones que deben someterse, en todo caso, al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental. Sin embargo se tipifica en la categoría de proyectos del anexo II de la Ley 6/2001, grupo 1, letra c) proyectos de gestión de recursos hídricos para la agricultura, con inclusión de proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas.

El proyecto, cuya finalidad es la competitividad del mercado en el sector cítrico, consiste en la reconversión del actual sistema de riego por inundación en un sistema de riego localizado, consiguiendo ahorros en el consumo de agua, disminución de las tasas de utilización de abonos y fertilizantes y mayor eficiencia en la producción.

Actualmente, la superficie regada de la Comunidad de Regantes de Castellón, con agua procedente del río Mijares, se realiza a través de una antigua red de acequias y filas de hormigón y de tierra con importantes pérdidas en su distribución.

Se quiere realizar la modernización del sistema de riego de las 895 hectáreas actuales, localizadas en el término municipal de Castellón de la Plana, entre la Ronda Este de Castellón (actualmente en construcción), el puerto marítimo, la central térmica de Iberdrola y el núcleo de Almassora, acometiendo la actuación en dos fases, correspondiendo la primera a la red principal de tuberías a presión y la segunda a la puesta en marcha del sistema de riego localizado.

La tubería de la red principal va completamente enterrada en una zanja cuyo trazado sigue el de la acera de la Ronda Este de Castellón. Se realiza una toma de agua en Molí Casalduch, en la denominada Acequia Mayor, mediante muro de contención de 1,5 m. por 4 m. y 30 cm. de espesor. Un primer tramo de 4.766 m. de longitud entre Molí Casalduch y Camí Molins tiene una sección de 1.200 mm. de diámetro capaz de transportar 2.500 l/s; un segundo tramo de 1.368 m. entre Camí Molins y la acequia Coscollosa tiene una sección de 900 mm. de diámetro para un caudal de 500 l/s. Se instalan 16 válvulas hidráulicas correspondiendo a cada fila que parte de la Acequia Mayor.

La segunda fase corresponde a la red secundaria y de distribución y los elementos para la puesta en marcha del sistema. En una parcela de 11.865 m<sup>2</sup> se localiza el cabezal de riego que comprende la balsa de regulación de 24.680 m<sup>3</sup> de capacidad total, la estación de bombeo formada por 4 bombas de 220 CV de potencia y capacidad de impulsión individual de 625 m<sup>3</sup>/h. a una altura de 60 m.c.a., la estación de abonado sobre solera de hormigón de 100 m<sup>2</sup> que incluye dos depósitos verticales de 20.000 litros de capacidad y un tercero de 5.000 litros en los que se contiene los nutrientes básicos de nitrógeno, fósforo, y potasio que se inyectan a la red a través de dosificadores, realizándose la mezcla en depósito horizontal de 10.000 litros de capacidad; la estación de filtrado, el edificio de almacén y oficina de una planta en superficie de 10 x 6 y 5 m. de altura. La red de riego desde el cabezal a los hidrantes consta de 31.795 m. del tipo camino, en el que las tuberías se colocan en zanjas cubiertas con arena, y 28.925 m. del tipo acequia, en el que la tubería se ancla a la solera y se recubre con arena y hormigón.

Las obras se ejecutan en el terreno de la zona regable, limitándose a la franja de excavación de zanjas para albergar las tuberías, a la balsa de regulación con la estación de bombeo y elementos accesorios de las conducciones. El diseño de la balsa, de tipo semienterrado, se realiza de forma que el volumen de excavación de tierras del vaso quede compensado con la reposición en los terraplenes exteriores. El movimiento de tierras por excavación y nivelación del terreno se cifra en 35.000 m<sup>3</sup>, de los que se reutilizan 25.000 m<sup>3</sup> para la recubrición de las zanjas. Los 10.000 m<sup>3</sup> de tierras sobrantes tendrán destino en el vertedero controlado de Castellón, localizado a 10 km. de distancia, en el vertedero controlado próximo al núcleo de Alquerías del Niño Perdido, localizado a 14 km. del proyecto, y en el vertedero controlado situado en la carretera de Santa Bárbara a Burriana, localizado a 9 km. del proyecto.

El cambio de sistema de regadío y las mejoras tecnológicas y de infraestructura que contiene el proyecto supone elevar la producción actual estimada de 3.000 kg/ha/año a 4.000 kg/ha/año con consumo de agua de riego de 4.500 m<sup>3</sup>/ha/año, lo que supone un ahorro del 40 por 100 respecto del consumo establecido en las condiciones actuales, incluyendo las pérdidas en la distribución. De la misma manera el aporte de fertilizantes se reduce en un 30 por 100 respecto del estándar establecido para tipo de cultivo y sistema de riego.

El proyecto prevé un conjunto de medidas preventivas y de corrección al objeto de evitar y reducir alteraciones en el medio atendiendo a: Diseño de la red de tuberías adaptada al trazado de caminos, utilización de caminos y viales existentes, adaptación del edificio a la tipología constructiva tradicional de la zona, incorporación de salvapájaros y apoyos en el tendido eléctrico, revegetación de los taludes de tierra de la balsa de regulación, así como, de los espacios alterados por la obra, control de la emisión de polvo mediante riego del terreno durante la obra, control sobre la introducción de fauna acuática en la red de riego.

Así mismo, el proyecto prevé la ejecución de un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de la efectividad de las acciones de prevención y corrección de alteraciones y de la eficacia del sistema de riego en cuanto a consumo de agua, aporte de fertilizantes y reducción de su incorporación al nivel freático. El programa considera el control y seguimiento del proyecto en la fase de construcción y de funcionamiento a través de un conjunto de indicadores referidos a emisiones sonoras y de polvo, presencia de fauna, revegetaciones de superficies creadas y de áreas de acopio o alteradas, calidad de agua en balsa y en red.