

Consultados	Respuestas
Asociación, Estudio y Protección de la Naturaleza. Grupo Ecologista Enebro. Ayuntamiento de Ibros. Ayuntamiento de Vilches. Ayuntamiento de Rus. Ayuntamiento de Canena. Ayuntamiento de Úbeda. Ayuntamiento de Navas de San Juan.	

*Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental*

Señala que la actuación prevista no está incluida en los Anexos de la Ley 7/1994 de 18 de mayo de Protección Ambiental de la Junta de Andalucía.

En relación con la posible afección al LUIIC «Río Guadiamar» adjunta informe realizado por la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de Andalucía. Este informe refleja la coincidencia territorial del área de proyecto con el L.I.C. indica los tipos de hábitat que motivan la propuesta como lugar de importancia comunitaria con indicación expresa de su estado de conservación, así como especies del Anexo II de la Directiva 92/43/CE presentes.

Reconoce que las obras se localizan sobre instalaciones ya existentes o en áreas situadas en los recintos de las presas, y que las obras son susceptibles de generar determinadas afecciones ambientales a los hábitats naturales y especies, y que con objeto de evitar dichas afecciones deberá adoptarse por el promotor:

- Plan de Gestión de Residuos, acompañado como anejo al proyecto.
- El proyecto no supondrá una alteración sustancial de la calidad de las aguas ni del régimen de caudales en los tramos del río Guadiamar situados aguas debajo de la presa de Giribaile.
- Si la ejecución de las obras supusiera un incremento de la capacidad de embalse, una eutrofización de las aguas almacenadas o un aumento temporal o permanente de sólidos en suspensión deberá evaluarse por el promotor el impacto de las mismas.
- Destrucción, alteración o transformación sustancial de los hábitats naturales de interés comunitario. Si fuera inevitable la afección sobre los mismos se requerirá una aprobación previa de la delegación Provincial de Jaén de la Consejería de Medio Ambiente.
- La ubicación de las instalaciones auxiliares de obra no se realizará en ningún caso sobre hábitats de interés comunitario.
- No se procederá a la apertura de nuevos accesos a la obra (caminos rurales) procediendo a la restauración de aquellos caminos rurales empleados y afectados por el tránsito de la maquinaria una vez finalizada la ejecución del proyecto.

## 5202

*RESOLUCIÓN de 21 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Variante de la carretera N-623, de Burgos a Santander, P.K. 5,000 al 15,300. Tramo: Quintanilla de Vivar-Quintanaortuño. Provincia de Burgos», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

### 1. Objeto, justificación y localización.

El objeto de este proyecto es la construcción del tramo de variante que discurrirá paralelo a la actual carretera N-623, de Burgos a Santander, entre los p.p.k.k. 5,000 y 15,300, que hace referencia al Proyecto de trazado del tramo de autovía de Quintanilla Vivar a Quintanaortuño (Burgos).

La apertura de este tramo de autovía permite alejar el tráfico de una carretera tan transitada como la N-623, de los centros urbanos de Quintanilla Vivar y Quintanaortuño, desviándolo hacia el oeste.

El proyecto se ubica en el centro de la provincia de Burgos, al norte de la capital y dentro de los términos municipales de Quintanaortuño, Quintanilla-Vivar, Sotragero y Sotopalacios (Merindad del Río Ubierna).

El promotor del presente proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que es también el órgano sustantivo.

### 2. Tramitación.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibió la memoria-resumen del proyecto «Variante de la carretera N-623, de Burgos a Santander, P.K. 5,000 al 15,300. Tramo: Quintanilla Vivar-Quintanaor-

tuño. Provincia de Burgos», e inició el procedimiento el 7 de febrero de 2001. El resultado de las respuestas a las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se trasladó a la Dirección General de Carreteras el 2 de julio de 2001.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de fecha 6 de octubre de 2003. Una vez finalizada la información pública la Dirección General de Carreteras remitió el expediente completo, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 22 de marzo de 2004.

Con fecha 5 de mayo de 2005 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información adicional a la Dirección General de Carreteras, sobre algunos aspectos ambientales del Proyecto que no estaban suficientemente analizados en el Estudio de Impacto Ambiental.

Esta información se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 7 de octubre de 2005.

### 3. Descripción del proyecto.

El proyecto de trazado hace referencia al tramo de autovía de Quintanilla Vivar a Quintanaortuño (Burgos), que discurrirá paralelo a la carretera N-623 de Burgos a Santander p.k. 5 al p.k. 15,3.

Con fecha julio de 1993 se redactó el estudio informativo «Variante de la N-I (Zona Industrial de Villafria) y de la N-623 en Burgos. N-I y N-623, p.k. 244 al 249 (N-I), y p.k. 0 al 5 (N-623). Tramo: Villafria-Rubena-Burgos-Villatoro».

Dicho estudio divide la actuación en dos tramos: el Tramo I, entre el enlace de la Penetración III y Rubena (entre los pp.kk. 244 y 249 de la N-I), y el Tramo II, entre el mismo enlace de la N-I y Quintanaortuño, en la N-623 de Burgos a Santander.

Con fecha 2 de junio de 1995, fue formulada, mediante Resolución de la Dirección General de Política Ambiental, declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción del Tramo I (Variante de la N-I, zona industrial de Villafria y de la N-623 en Burgos).

El proyecto de trazado objeto de esta declaración de impacto ambiental corresponde al Tramo II (opción C del estudio informativo), que en dicho estudio se planteaba como vía rápida, pero que se pretende transformar en autovía, manteniendo el trazado, enlaces y características (salvo el desdoblamiento) de lo anteriormente sometido a consultas, realizado el correspondiente estudio de impacto ambiental y aprobado con la correspondiente declaración de impacto ambiental positiva. Por tanto, se puede concluir que el proyecto de trazado se ha ceñido a la solución adoptada en el estudio informativo.

El proyecto de trazado consiste en un tramo de autovía cuya longitud será de 9.950 m.

La variante de la carretera N-623 entre Quintanilla-Vivar y Quintanaortuño se sitúa al norte de la ciudad de Burgos, y discurre en dirección sur-norte por el valle del río Ubierna, cuyo cauce atraviesa en dos ocasiones. Su trazado es paralelo a la actual carretera N-623, desde Villatoro hasta el p.k. 15+300 de la mencionada carretera.

Las principales características de la vía proyectada son:

- Velocidad de proyecto: 120 km/h.
- Calzadas: 2 x 7,00 m.
- Arcenes exteriores: 2,5 m.
- Arcenes interiores: 1,00 m.
- Mediana: 14 m.
- 1.489.885 m<sup>3</sup> de excavación (incluyendo 297.977 m<sup>3</sup> destinados a vertedero).
- 2.232.456 m<sup>3</sup> de terraplén (incluidas tierras procedentes de préstamos).

### 4. Descripción del medio: Valores ambientales relevantes.

La zona del proyecto se localiza en la provincia de Burgos, al norte de la capital, en la parte noreste de la Cuenca del Duero, justo ante el umbral que comunica geológicamente con la Cuenca del Ebro. El terreno es relativamente llano, con una pendiente inferior al 5%. Constituye una planicie en la que la altitud media del territorio varía entre 849 m (Quintanilla Vivar) y 1020 m (Alto de las Cruces), ascendiendo de suroeste y sur a noreste y norte (norte de Quintanaortuño). Esta altiplanicie se ha ido degradando debido a la incisión de la red fluvial, que se articula entorno al sistema del Pisuerga-Arlanza-Arlanzón, lo que ha dado lugar a un relieve típicamente amesetado y una red de valles de morfología más o menos escalonada con fondo plano, en función de la importancia del cauce al que se asocia. La actuación se sitúa en el valle del río Ubierna, afluente del Arlanzón, que constituye el cauce fluvial más importante de la zona.

La vegetación potencial en este área corresponde en fondos de valle y llanuras de inundación con la serie riparia del fresno con robles melojos, serie del aliso y serie riparia del sauce atrocinéreo. Esta vegetación poten-

cial corresponde en los cerros y laderas a quejigares basófilos, pertenecientes a la serie climatófila supra-mesomediterránea castellano-alcarreño-manchega basófila del Quejigo: *Cephalantero longuifoliae-Querceto fagineae sigmetum*. La vegetación actual corresponde a terrenos que han sido transformados por la acción humana, ya que han sido objeto de aprovechamiento agrícola. En el ámbito de estudio existen las siguientes formaciones vegetales: riberas arboladas o arbustivas, matorrales y pastizales propios de etapas degradada avanzadas, matorrales y pastizales con árboles o arbustos, repoblaciones forestales de pinos, choperas cultivadas y comunidades arvenses y ruderales propias de las zonas cultivadas.

La fauna es típicamente mediterránea, influenciada por lo usos del suelo. En la zona no se encuentra ninguna especie de fauna catalogada en peligro, pero sí algunas vulnerables como la trucha (*Salmo trutta*), el milano real (*Milvus milvus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) o el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*).

La zona por la que discurre el proyecto no se encuentra dentro de ningún espacio natural protegido por normativa autonómica, estatal o comunitaria.

La zona queda encuadrada visualmente dentro del valle del río Ubierna. A escala de mayor detalle se diferencian tres cuencas visuales: zona septentrional del valle Ubierna, zona meridional del valle Ubierna, y Valle de Cañizares (Zona de Villatoro).

Las vías pecuarias que serán atravesadas por el nuevo trazado son la Vereda de Carrerilla y la Vereda de Sotragero, las cuales están reguladas por la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

No es previsible la afección a ningún Bien de Interés Cultural presente en la zona. Los yacimientos arqueológicos más próximos de la zona son: Quintanales, Páramo y La Cárcava. Estos yacimientos se encuentran protegidos por la normativa estatal de protección de Patrimonio Histórico, Ley 16/85, de 25 de junio y Real Decreto 111/86, de 10 de enero.

En cuanto a líneas de ferrocarril y otras infraestructuras. La variante de la actual N-623 cruzará la antigua línea de ferrocarril Burgos-Ciudad Dosante. Lo mismo sucede con el gasoducto gestionado por ENAGAS que transcurre en dirección SE-NO. Además existen dos líneas de alta tensión que discurren de SO a NE atravesando la zona de estudio.

5. Análisis del proceso de evaluación: descripción de las fases y relaciones de los contenidos.

a) Fase de consultas y definición del alcance de la evaluación; impactos significativos iniciales.

Los aspectos ambientales más relevantes tratados en las contestaciones a las consultas realizadas son:

Afección acústica sobre las zonas más sensibles del trazado, como son los núcleos poblacionales.

Afección a Vías Pecuarias denominadas Vereda de Sotragero y Vereda de Carrerilla.

Afección a los yacimientos arqueológicos existentes, como son Páramo y Quintanales.

Afección al medio geológico por modificación de las formas de relieve que conllevan los desmontes, especialmente los desarrollados entre los P. 0+300 al 0+800 y 6+700 al 7+200.

Afección a la escorrentía superficial, por interferencia en su circulación y en los procesos naturales de desbordamiento.

Afecciones derivadas de la posible ubicación de préstamos y vertederos en zonas de valor ecológico.

Entre las respuestas a las consultas efectuadas, se encuentra la de la Delegación Territorial de Burgos del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, quien manifiesta, con relación a la vegetación y la fauna, que la vegetación natural, circunscrita a los cerros miocénicos, es la típica que se puede encontrar en las margas. Las comunidades son leñosas de carácter pionero con escasa capacidad de control de la erosión hídrica. No existen especies catalogadas en peligro de extinción ni sensibles a la alteración del hábitat.

b) Estudio de Impacto Ambiental.

i) Tratamiento del resultado de las consultas y de los impactos significativos.

En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de medidas correctoras con el fin de minimizar la afección de los impactos significativos:

Afección acústica.

El proyecto podría repercutir negativamente, tanto en la fase de obras, como en la de funcionamiento, en la calidad sonora de los puntos sensibles próximos a ésta.

En el Estudio de Impacto Ambiental se ha estimado que los niveles sonoros serán equivalentes a los registrados en el entorno de la actual N-623. Se implantarán pantallas acústicas en las zonas más sensibles del trazado, que minimizarán el impacto. Estas zonas son:

a) Casa aneja al trazado en el paraje de El Chopillo, al comienzo de la alternativa propuesta.

b) Urbanización situada al oeste de Quintanailla-Vivar.

c) Urbanización Vandelvira en Quintanaortuño.

d) Zona de ribera del río Ubierna, próxima al pueblo de Quintanaortuño, y que actualmente es utilizada para el uso recreativo.

e) Casa aneja al trazado en la zona situada aguas arriba del segundo puente sobre el río Ubierna (paraje Cirolejos).

Afección sobre Vías Pecuarias:

La variante intercepta las vías pecuarias denominadas Vereda de Sotragero y Vereda de Carrerilla.

En el Estudio de Impacto Ambiental se indica que, en la fase de obra, se mantendrá su funcionalidad, permitiendo y estableciendo las medidas oportunas para no entorpecer el actual uso de las mismas. Terminada esta fase se restituirá la continuación de las vías pecuarias, acondicionando el firme y su trazado.

Afección al medio sociocultural:

En las proximidades de la variante existen yacimientos arqueológicos como el de Páramo y Quintanales. Así, se estima necesaria una prospección arqueológica intensiva.

En el Estudio de Impacto Ambiental se establece como medida preventiva la realización de una prospección arqueológica a lo largo del trazado de la vía, siguiendo lo establecido por la Ley 16/85, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español.

Afección al medio geológico:

Se producirá una modificación de las formas del relieve y riesgo de erosión en zonas de desmonte, siendo especialmente importantes los desarrollados entre los puntos 0+300 al 0+800 y 6+700 al 7+200.

En el proyecto técnico, con objeto de contribuir a que no se desencadenen riesgos geológicos inducidos, se han reducido las pendientes de los taludes de desmonte.

Afección al medio hidrogeológico:

La nueva vía corta perpendicularmente la dirección de escorrentía superficial, de manera que puede interferir en su circulación y en los procesos naturales de desbordamientos.

A este respecto, en el Estudio de Impacto Ambiental se han tenido en cuenta una serie de medidas protectoras, correctoras y compensatorias como son: el restablecimiento del drenaje natural, adaptar los canales de drenaje con ángulo abierto hacia la cuneta, sobre dimensionar los elementos de permeabilidad transversal de la vía, etc.

Afecciones derivadas de la ubicación de préstamos y vertederos:

En el estudio de impacto ambiental se debe considerar la superficie, el volumen y la ubicación de las zonas de préstamos y vertederos.

En la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental recibida, se informa que la superficie y ubicación definitiva de los vertederos y zonas de préstamos se especificarán en el Proyecto de Construcción, limitándose el Proyecto de Trazado a proponer varios emplazamientos. Se indica también que las zonas de exclusión serán las de interés geológico o zonas donde se hayan detectado yacimientos arqueológicos.

c) Información pública.

Se han presentado cuatro alegaciones al trámite de información pública, de las cuales las de contenido ambiental son:

El Ayuntamiento de Quintanaortuño manifiesta lo siguiente:

El proyecto de trazado de la variante prevé un desmonte entre los puntos kilométricos 6,900 y 7,150, a su paso por el Páramo. Su altura será 45 m desde la base del cerro, suponiendo un gran impacto paisajístico. Además, altera el único espacio de cierto valor medioambiental que posee el término municipal.

El promotor responde que la zona conocida como el Páramo tiene un valor medioambiental escaso, la forestación llevada a cabo consiste en la plantación con pinos (especie no autóctona). Estos pinos en casi 20 años han tenido escaso desarrollo debido a la mala calidad de los suelos y a la falta de cuidados fitosanitarios.

En cuanto al coste económico de la solución proyectada, resulta menor que la solución en túnel propuesta por el Ayuntamiento (debería ser falso túnel, con excavación previa de la trinchera y posterior recubrimiento del túnel), tanto en su ejecución como en su posterior explotación.

Las Normas Urbanísticas Municipales del término municipal de Quintanaortuño, de marzo de 2000, en su artículo 65 señalan los dos yacimientos existentes y declarados hasta dicha fecha, según catálogo aprobado por la Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura, Dirección General de Patrimonio Cultural. Dichos yacimientos son: Páramo y Quintanales.

Ambos son limítrofes con la variante. El yacimiento el Páramo se sitúa próximo a la trinchera propuesta entre los kilómetros 6.900 y 7.150, lo que haría inviable una posterior campaña de investigación más exhaustiva e incluso una pérdida del yacimiento.

El promotor responde a esta alegación expresando que, tanto el yacimiento Quintanales, como Páramo, han sido detectados durante la fase de redacción del proyecto, cuyo trazado ha sido condicionado, además de por otros factores, por la presencia de dichos yacimientos. Ninguno de los dos yacimientos se verá afectados por las obras, tanto el de Quintanales como el del Páramo, a no ser que la superficie que ocupa este último sea superior a la indicada.

El Ayuntamiento de Quintanilla Vivar señala como grave condicionante el riesgo de inundación en el valle del río Ubierna, que inutilizarían los pasos inferiores proyectados.

El promotor responde que la autovía se ha proyectado en terraplén, tanto más alto cuanto más próxima se encuentra al cauce del río Ubierna. Se han dispuesto sendos viaductos sobre el cauce con luz suficiente para permitir el paso del caudal correspondiente a la avenida de 500 años sin que se produzca sobreelevación de la lámina de agua. Los pasos inferiores, han sido proyectados en zonas relativamente altas, donde el riesgo de inundación es nulo.

El informe indica que el punto final del proyecto no queda resuelto correctamente, ya que no permite la conexión directa con la carretera de Villarcayo CL-629.

El promotor responde remitiéndose a la contestación dada por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León, que muestra su conformidad por resultar acorde con sus previsiones y próximas actuaciones en la zona.

En la parte relativa al paisaje, el informe indica que en las lomas de la zona denominada Cuesta del Rey, el proyecto afecta al denominado Camino del Destierro, que de esta forma quedaría desfigurado el entorno de este recorrido de interés cultural.

El promotor responde que El camino del Destierro era sólo uno de los caminos por los que transitó el Cid Campeador cuando iba camino del destierro, pero en él no aparecen restos de valor arqueológico de ningún tipo, y menos si cabe a su paso por la Cuesta del Rey, que es una zona relativamente escarpada.

El informe propone distanciar el trazado de la autovía de forma que los niveles sonoros no afecten conforme a la legislación acústica vigente, ni al casco urbano ni a sus zonas de espacio, ocio y esparcimiento, incluido el humedal (parcela 20274), que se está realizando y que es la zona que indica la condición más restrictiva.

El promotor responde que la autovía queda a unos 60 m del humedal ubicado en la parcela 20274, y a más de 250 m del límite del casco urbano, por lo que los niveles sonoros en ambos lugares no van a sufrir un incremento considerable.

#### d) Documentación complementaria.

Con fecha 7 de octubre de 2005 el promotor aporta documentación complementaria al estudio de impacto ambiental del proyecto de trazado. En dicha documentación se amplía la información aportada en el mencionado Estudio sobre la consideración de alternativas de trazado, el efecto barrera para la fauna, división del trazado en tramos y la ubicación de zonas de préstamo, vertedero e instalaciones auxiliares.

Entre los aspectos contemplados, se matizan los siguientes puntos:

El proyecto de Trazado se ha ceñido a la solución adoptada en el Estudio Informativo.

El tramo de autovía que se define en el Proyecto de Trazado tiene una longitud de unos 10 km y cuenta con los siguientes potenciales pasos de fauna:

- Paso superior de 20,00 metros de luz libre sobre la carretera de Sotragero en el P. 1+300.
- Marco de 8,00 x 5,50 para cruce de camino bajo la Autovía en el P. 2+260.
- Puente sobre el río Ubierna de tres vanos de 20,00, 40, 00 y 20,00 metros de luz en el P. 2+560.
- Paso sobre el ferrocarril Calatayud-Cidad Dosante de 12 metros de luz en el P. 3+220.
- Marco de 8,00 x 5,50 para cruce de camino bajo la Autovía en el P. 3+860.
- Marco de 8,00 x 5,50 para cruce de camino bajo la Autovía en el P. 4+800.
- Marco de 8,00 x 5,50 para cruce de camino bajo la Autovía en el P. 5+530.
- Marco de 8,00 x 5,50 para cruce de camino bajo la Autovía en el P. 6+400.
- Paso superior de 20,00 metros de luz libre sobre la carretera de Quintanaortuño a Celadilla Sotobrín en el P. 7+430
- Puente sobre el río Ubierna de tres vanos de 20,00, 45,00 y 20,00 metros de luz en el P. 7+940.

- Doce obras de fábrica de drenaje de 1,80 metros de diámetro.

El Proyecto de Trazado incluye el estudio de préstamos, yacimientos, canteras y plantas de suministro y la propuesta de vertederos, reflejada en dos planos a escala 1:50.000. El mayor volumen de excedentes procederá del desmonte que atraviesa el cerro de Quintanaortuño, para cuyo realojo se han previsto sendas vaguadas que existen al Oeste del cerro, a modo camino entre Quintanaortuño y Celadilla-Sotobrín, con capacidad suficiente para las necesidades de obra. Siempre que sea posible, se emplearán como vertederos los huecos dejados por la extracción de materiales para la propia obra mediante un proceso de transferencia de materiales. Para escoger su ubicación no se han realizado valoraciones ambientales. No se han definido las zonas de instalaciones auxiliares en el Proyecto del Trazado, las cuales se definirán en el Proyecto de Construcción.

La delimitación de zonas previstas para la ubicación de las instalaciones auxiliares, por tramos a escala del estudio informativo, indicando localización, superficie y usos previsibles, será recogida en su localización exacta en el Proyecto de Construcción.

#### 6. Especificaciones para el seguimiento.

El Estudio de Impacto Ambiental presenta una serie de medidas preventivas y correctoras y un Programa de Vigilancia Ambiental.

Plan de Vigilancia Ambiental:

- Plan de vigilancia y seguimiento de las fases previas a la construcción:

Selección de los parques de maquinaria, préstamos y vertederos.

Comprobación del diseño definitivo de las estructuras.

Supervisión del diseño de los drenajes.

Supervisión sobre las prospecciones arqueológicas.

- Plan de vigilancia y seguimiento de la fase de construcción:

Supervisión de las obras que se realizarán en la banda del trazado.

Desarrollo de un programa específico para la retirada, almacenamiento y mantenimiento de la tierra vegetal.

Realización de un programa de seguimiento arqueológico.

Supervisión de las áreas de estacionamiento de la maquinaria.

Programa de vigilancia y seguimiento de las labores de restauración, revegetación y pantallas acústicas.

- Plan de vigilancia y seguimiento durante el funcionamiento de la vía:

Medida del grado de eficacia de las pantallas acústicas.

Control del uso de pesticidas.

Mediciones periódicas de los niveles de inmisión de los principales contaminantes atmosféricos.

Revisión de los distintos elementos de la red de drenaje.

Inspección de la vía.

Comprobación de la eficacia de los pasos inferiores y superiores diseñados.

Control de la evolución de los usos del suelo en las inmediaciones del trazado.

Seguimiento adecuado de las labores de mantenimiento y conservación de las siembras y plantaciones llevadas a cabo.

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 protectoras y 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 y final de las obras, 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:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales 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) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre los niveles de ruido existentes a lo largo de la traza.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situacio-

nes de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

#### 7. Conclusiones

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 20 de febrero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Variante de la carretera N-623, de Burgos a Santander, PK. 5,000 al 15,300 tramo: Quintanilla de Vivar-Quintanaortuño. Provincia de Burgos», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el proyecto finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 21 de febrero de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpuri.

