

9006

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

*RESOLUCION de 27 de febrero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el anteproyecto de autovía Oviedo-Siero, variante de trazado, CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 380 a 388. Tramo: Marcenado-Lieres, de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, se hace pública para general conocimiento, la Declaración de Impacto Ambiental sobre el anteproyecto de autovía Oviedo-Siero, variante de trazado, CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 380 a 388. Tramo: Marcenado-Lieres, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 27 de febrero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de Impacto Ambiental sobre el anteproyecto de autovía Oviedo-Siero, variante de trazado, CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 380 a 388. Tramo: Marcenado-Lieres (Asturias), de la Dirección General de Carreteras**

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 14 de enero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del anteproyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El anteproyecto consiste en la definición de 8,3 kilómetros de autovía desde Marcenado hasta su unión con la CN-634 y un ramal de conexión de la autovía con la carretera AS-113, de 2,6 kilómetros. Se proyectan dos nudos de enlace, el primero en el punto kilométrico 0 (enlace de Marcenado) y el segundo en el punto kilométrico 5 (enlace de Lieres). El anteproyecto desarrolla una única alternativa de trazado en planta, que presenta variaciones sólo en cuanto a la altura de la rasante.

Las características principales del anteproyecto se recogen en el anexo I de esta resolución.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 28 de mayo de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dió traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de éstas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 14 de mayo de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 18 de noviembre de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el anteproyecto, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el anteproyecto de autovía Oviedo-Siero, variante de trazado, CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 380 a 388. Tramo Marcenado-Lieres (Asturias).

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y subsanadas algunas deficiencias de información observadas en el estudio de impacto ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones:

1. **Protección del sistema del río Nora.**—Con objeto de preservar, tanto durante la construcción como en la fase de explotación, los valores ambientales asociados al sistema del río Nora, dado que el trazado propuesto en el anteproyecto ocupa en su mayor parte el aluvial del río, que constituye un espacio de importantes características hidrológicas, paisajísticas y de potencial valor ecológico, y considerando además el estudio de impacto ambiental que debe ser diseñada otra solución de trazado que evite las afecciones a dicho-sistema fluvial, se cumplirán las siguientes prescripciones:

A) Se analizarán modificaciones locales de trazado para alejar la autovía del dominio público hidráulico, con objeto de evitar las afecciones derivadas de las rectificaciones y canalizaciones del cauce consideradas en el anteproyecto. A este fin se evitarán las rectificaciones y canalizaciones de los distintos tramos y meandros del río Nora previstas en el anteproyecto, cruzando el cauce, siempre que sea técnicamente viable, con estructuras aéreas.

B) Las rectificaciones y canalizaciones del cauce fluvial tendrán en cuenta las directrices y conclusiones del estudio hidráulico integral al que se refiere la condición I.D, en todo caso deberá contemplarse la posibilidad de utilizar en dichas obras gaviones y material acorde con el entorno y que facilite la integración del nuevo cauce en el mismo.

C) En cualquier caso se considerarán las condiciones I.A y I.B específicamente en los siguientes puntos de la traza:

Puntos kilométricos 0,000 al 0,900 aproximadamente (enlace de Marcenado).

Puntos kilométricos 1,000 al 1,250 aproximadamente (meandro del río Nora).

Puntos kilométricos 1,800 al 1,900 aproximadamente (meandro del río Nora).

Puntos kilométricos 2,250 al 2,500 aproximadamente (meandro del río Nora).

Puntos kilométricos 2,900 al 3,100 aproximadamente (meandro del río Nora).

Puntos kilométricos 3,450 al 3,700 aproximadamente (meandro del río Nora).

Puntos kilométricos 4,600 al 5,500 aproximadamente (enlace de Lieres).

D) Se elaborará un estudio hidráulico integral del tramo del río Nora afectado por la construcción de la autovía y el ramal de conexión con la carretera AS-113. En dicho estudio se definirán los parámetros morfológicos, hidráulicos y ecológicos susceptibles de ser alterados por actuaciones en el cauce, como son entre otros:

Estabilidad, rugosidad y textura del sustrato.

Anchura y profundidad del cauce.

Morfología longitudinal del cauce: Rápidos y remansos.

Pendiente y altura de las orillas.

Sinuosidad del trazado.

Pendiente longitudinal del río.

Nivel de agua.

Velocidad de la corriente.

Caudales punta, mínimos y medios.

Turbidez y capacidad erosiva de la corriente.

Vegetación y fauna asociadas. Grado de sensibilidad.

Conforme a las conclusiones extraídas del estudio se adoptarán las características técnicas de protección ambiental en las rectificaciones y canalizaciones que deban realizarse

E) Se evitará la extracción de gravas del aluvial del río Nora, así como la acumulación permanente o temporal de materiales y maquinaria vinculada a la obra en dicho aluvial.

F) Se detallarán las medidas propuestas para garantizar el cumplimiento de todas las recomendaciones expuestas en el capítulo VI del Estudio de Impacto Ambiental referentes a la preservación del sistema fluvial.

2. **Prevención del ruido.**—A pesar de que el estudio de impacto ambiental establece o prevé como límites de inmisión sonora los 45 dB Leq (A) nocturnos y 75 dB Leq (A) diurnos, se tomarán como valores límite los 55 dB Leq (A) nocturnos y 65 dB Leq (A) diurnos. En el caso de que estos valores fuesen superados en las áreas residenciales, especialmente en el núcleo de Campiello y edificaciones diseminadas a lo largo de la traza, se diseñarán y ejecutarán las medidas correctoras propuestas en el capítulo VI del Estudio de Impacto Ambiental que permitan no rebasar dichos niveles.

3. **Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.**—Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno se cumplirá lo siguiente:

a) Se redactará un proyecto de recuperación ambiental con el diseño de las medidas propuestas en el capítulo VI, punto 1, del Estudio de Impacto Ambiental, en tanto no entren en contradicción con lo dispuesto en la presente Declaración de Impacto.

b) El proyecto de recuperación al que se refiere el apartado anterior atenderá específicamente, al menos, las siguientes áreas: Rectificaciones y canalizaciones del río Nora, canales transversales de desagüe, vegetación de ribera, taludes, zonas afectadas por movimientos de tierra, enlaces de Marcenado y Lieres, estribos de viaductos, bocas del túnel previsto entre el enlace de Lieres y el viaducto de Campiello, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra, zona de ubicación, instalaciones auxiliares de obra, pasos a través de caminos rurales, vertederos y escombreras específicos de la obra y muy especialmente e independientemente de la solución final adoptada, todas aquellas zonas dentro del dominio público hidráulico afectadas directa o indirectamente por la obra.

c) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra 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 establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

d) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra a las que se refiere el punto b) deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de obra.

4. **Seguimiento y vigilancia.**—Se realizarán las acciones de seguimiento y control establecidas por el estudio de impacto ambiental en el capítulo VI, punto 2, así como de las actuaciones que se deriven del cumplimiento de las condiciones de esta declaración.

Además de tales acciones y actuaciones y complementariamente a las mismas se elaborarán y enviarán los siguientes informes en los plazos que a continuación se señalan:

Tres meses antes de la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El estudio hidráulico integral al que se refiere la condición 1D.  
Modificaciones locales de trazado y pasos aéreos a que se refiere la condición 1A.

Dentro de los tres meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra.

El plan de obra al que se refiere la condición 3c.

Dentro de los seis meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El proyecto de recuperación ambiental, al que se refiere la condición 3a.

Con frecuencia semestral, emitiéndose el primer informe antes de los tres meses siguientes a la formalización del acta de recepción provisional de la obra.

Estado general y evolución de las áreas relacionadas en la condición 3b.

Resultado del seguimiento propuesto en el estudio de impacto ambiental.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Madrid, 27 de febrero de 1992.—D. Domingo Jiménez Beltrán, Director general.

#### ANEXO I

##### Descripción del anteproyecto y sus alternativas

La vía se localiza en el municipio de Siero y afecta a las poblaciones de Marcenado, Santa Eulalia, Vigil, Aramil, Camino, Corros, Novalin, Quintanales, Campiello, Pedrera y Lieres, así como a numerosos caseríos diseminados a lo largo de todo el trazado.

Con objeto de evitar afecciones a la población dispersa en el territorio, el trazado de la autovía se acomoda al cauce del río Nora y a la línea de ferrocarril (FEVE) Oviedo-Santander, por esta razón no se ha contemplado ninguna alternativa del trazado en planta. Tan sólo se describe, en lo que se refiere al perfil longitudinal, una alternativa entre los puntos kilométricos 4,21 y 7,97 consistente en bajar la rasante de la autovía consiguiéndose así una menor pendiente máxima de la misma en ese tramo y un mayor acoplamiento al terreno. En dicha alternativa se contempla la construcción de un túnel entre los puntos kilométricos 5,5 y 5,8 aproximadamente y la reducción en 10 metros de la altura máxima de las pilas del viaducto sobre la vaguada de Lieres.

La autovía discurre en sus cuatro primeros kilómetros sobre terrenos de vega del río Nora, ocupando la franja existente entre este y la línea

de ferrocarril. En el kilómetro cuatro cruza el cauce del río Nora continuando en los aledaños del mismo hasta el kilómetro 5 (enlace de Lieres), donde se separa definitivamente del río y continúa paralela a la vía férrea. El ramal de conexión con la carretera AS-113 parte del enlace de Lieres y discurre próximo al río Nora, al que atraviesa en dos ocasiones.

Las estructuras y obras más significativas son las siguientes:

Ocho tramos de río desviados y canalizados con longitudes que oscilan entre 150 y 600 metros, que suponen una longitud total de 2.660 metros de cauce afectado directamente.

Siete puentes sobre el río Nora, dos en el enlace de Marcenado, un en el tronco de la autovía (punto kilométrico 4) y cuatro en la carretera de conexión con la AS-113.

Dos enlaces (enlace de Marcenado y enlace de Lieres).

Siete pasos de caminos sobre la autovía y tres bajo la misma.

Viaducto sobre la vaguada de Lieres de 280 metros de longitud entre los puntos kilométricos 6,10 y 6,38.

#### ANEXO II

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Asturias.	
2. Presidencia del Principado de Asturias.	
3. Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
4. Confederación Hidrográfica del Norte.	
5. Instituto de Investigación Regional.	
6. Plan de Salud Rural.	
7. ICONA	X
8. Ayuntamiento de Lieres.	
9. Ayuntamiento de Novalin.	
10. Ayuntamiento de Siero.	
11. Fondo en Asturias para la protección de animales salvajes (FAPAS) de Llanes.	
12. Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA) de Oviedo.	
13. Colectivo ecologista Avilés «Grupo Maveas» de Avilés.	
14. Colectivo naturalista «Monfrehu» de Ribadesella.	
15. Coordinadora ecologista D'Asturies-comisión Espacios Naturales de Avilés.	
16. Estudiantes de Biología asociados (EBA) de Oviedo.	
17. Grupo ecologista universitario Urtica de Oviedo.	
18. Colectivo ecologista «La lavandera» de la Felguera.	
19. Organización Ecoloxista Asturias de Oviedo.	
20. ADENA.	
21. Federación de Amigos de la Tierra	X

La respuesta de ICONA a las consultas requeridas fué la siguiente:

«No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento».

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

Solicitud de más información por parte de la Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias para poder emitir una correcta evaluación e informe.

Falta de medios técnicos y humanos aducidos por la FAT, lo que imposibilita la emisión de sugerencias.

#### ANEXO III

##### Resumen del estudio de impacto ambiental

###### Contenido

Desarrolla en su totalidad los epígrafes de contenido exigidos por el Reglamento de evaluación de impacto ambiental en su artículo 7.

El estudio de impacto ambiental ha sido confeccionado en la fase de estudio informativo, por lo que no contempla la posible modificación del perfil longitudinal recogida en el anteproyecto, recomendando la realización de un estudio alternativo para el cruce del río Nora con viaductos o pasos múltiples en zonas de protección ecológica.

Desarrolla un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico, haciendo especial énfasis en los aspectos hidrológicos e hidrogeológicos debido a la afección del trazado de la vía sobre el dominio público hidráulico. Expone la alta carga contaminante que transporta el río Nora lo cual condiciona y limita de manera determinante la distribución y diversidad faunística de un curso fluvial catalogado

piscicolamente como salmónido así como su aprovechamiento para potenciales usos.

Por lo que se refiere a la caracterización del sistema hidrogeológico se destaca el aprovechamiento del acuífero para abastecimiento urbano y la vulnerabilidad del mismo debido a la presencia en los niveles superficiales de formaciones permeables.

El estudio identifica y valora los impactos tanto en la fase de construcción como de funcionamiento por medio de un sistema de dos matrices de doble entrada.

Los impactos mas significativos calificados como severos son los siguientes:

Variación de la tasa de erosión-sedimentación del río Nora con motivo de la canalización, corta y desvío del mismo.

Eliminación de la vegetación intersectada por la infraestructura.

Alteración de la vegetación freatófila a causa de la canalización y desvío del curso fluvial.

Pérdida de hábitats de la fauna acuática.

Intrusión visual de la autopista.

Pérdida de diversidad paisajística debido a la eliminación de parte de la ribera del río.

Se identifica como impacto positivo la mejora del sistema de comunicación y accesibilidad en la fase de funcionamiento.

Finalmente el estudio de impacto ambiental propone medidas correctoras tanto para la fase de diseño (estudio alternativo de pasos del río), como para las fases de construcción y funcionamiento.

Aporta un plan de vigilancia ambiental así como un documento de síntesis y anejo cartográfico.

#### *Análisis del contenido*

Con carácter general el inventario ambiental es extenso y detallado, desarrollando acertadamente los factores del medio físico que se ven afectados por la presencia de la vía.

No obstante se aprecia una carencia importante en la descripción de la situación preoperacional al no considerar la presencia de la barrera artificial del ferrocarril (FEVE) Oviedo-Santander, que previsiblemente puede generar un efecto acumulativo con la nueva autovía.

El estudio de impacto ambiental no considera los volúmenes de tierra que deberán removerse para la realización de los desmontes, terraplenes, viaducto, etc, ni define las afecciones derivadas de las necesidades de préstamos o establecimiento de vertederos.

Con estas premisas, la identificación y mas aún, la valoración de impactos parece incompleta.

Hubiera sido conveniente un mayor grado de concreción en lo que se refiere a las medidas correctoras que el estudio de impacto propone para atenuar los impactos negativos valorados como severos. Así, se debiera haber aportado un plan de restauración ambiental para definir estas medidas.

No se contempla la localización de vertederos e instalaciones auxiliares de obra, haciéndose únicamente una serie de recomendaciones sobre su ubicación y dejando este aspecto para la fase de diseño del proyecto.

El estudio de impacto ambiental debiera haber profundizado mas en la comparación de impactos entre la alternativa seleccionada y la que el propio estudio propone ya que es ambientalmente más adecuada para evitar afecciones al sistema del río Nora.

#### **ANEXO IV**

##### **Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental**

###### *Alegante*

Confederación Hidrográfica del Norte. Comisaría de Aguas.

###### *Contenido de las alegaciones*

Los aspectos más significativos mencionados en la alegación son:

Se considera necesario la elaboración de un estudio hidráulico integral del tramo del río afectado en el que se defina la incidencia que los cambios de sección y pendiente tiene en los tramos en los que se varían así como en los que se mantienen en su estado primitivo.

**9007**

**RESOLUCION de 27 de febrero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la Ronda de Huesca: Conexión N-330 y N-240 de la Dirección General de Carreteras.**

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, se hace pública para general

conocimiento, la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la Ronda de Huesca: Conexión N-330 y N-240, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 27 de febrero de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### **Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la Ronda de Huesca: Conexión N-330 y N-240 de la Dirección General de Carreteras**

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 21 de febrero de 1989, a la Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto consistente en la Orden de Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El estudio informativo analiza la definición de las posibles soluciones de conexión de ronda entre las carreteras N-240 por el este y la N-330 por el oeste. Las soluciones planteadas se denominan norte y sur, con alternativas de trazado en cada una de ellas (Norte 1, Hunor 1, Hunor 2; Sur 1, Sur 2, Husur 1 y Husur 2), de las que el estudio informativo selecciona la solución Hunor 2, con una longitud de 6 kilómetros.

Las características más importantes del trazado propuesto en el estudio informativo se relacionan en el anexo I.

Recibida la Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dió traslado a la Dirección General de Carreteras el contenido de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas más significativas recibidas se recoge en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, éste fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 5 de noviembre de 1990, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto así como un análisis de su contenido, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de febrero de 1989, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el expediente de información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Estudio Informativo de la Ronda de Huesca: Conexión N-330 y N-240.

#### **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**

Examinada la documentación aportada, así como las respuestas a las consultas establecidas y alegaciones presentadas, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones de manera que se asegure la corrección de los efectos ambientales negativos:

1. *Protección del paisaje.*-Con objeto de asegurar la disminución de afecciones al entorno próximo de la traza de la carretera, se tendrá en cuenta lo siguiente:

A la vista de la preocupación manifestada por la Diputación General de Aragón relativa a la afección paisajística de la vía, y a pesar de que el estudio de impacto ambiental estima en su apartado 10.9 que el efecto negativo de la carretera sobre el paisaje quedará amortiguado por la presencia de las sierras de Gatal y de Guara, localizadas al norte de la ciudad de Huesca, deberá considerarse siempre que técnicamente sea posible una disminución de la rasante, con objeto de atenuar la incidencia visual de la vía.

El balance del movimiento de tierras que refleja el Estudio Informativo, entre excavación y relleno, origina una diferencia de 288.874,635