APÉNDICE 3.- SOLICITUD DE OCUPACIÓN DE VÍAS PECUARIAS

ÍNDICE

1. OBJETO Y ANTECEDENTES 1

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 1

2.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROMOTOR 1
2.2. NECESIDAD Y OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA 1
2.3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 1
2.4. NECESIDAD DE SUELO EN CADA FASE 2

3. AFECCIÓN A VÍAS PECUARIAS 2

4. USO PRIVATIVO DE LOS TERRENOS 2

5. PROPUESTA DE ASEGURAMIENTO DE LA COBERTURA ECONÓMICA 2

6. PLANOS 2

6.1. PLANO 1. UBICACIÓN TÚNEL Y VÍA PECUARIA 3
6.2. PLANO 2. DETALLE PUNTO CRUCE EN PLANTA 3
6.3. PLANO 3. Detalle punto cruce en alzado 3

1. OBJETO Y ANTECEDENTES

Según la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, por razones de interés público y, excepcionalmente y de forma motivada, por razones de interés particular, se podrán autorizar ocupaciones de carácter temporal siempre que tales ocupaciones no alteren el tránsito ganadero ni impidan los demás usos compatibles o complementarios con aquel (art. 14).

El proyecto cruza transversalmente la Colada de Espada, de anchura legal 5 m. Dicha vía pecuaria está deslindada en el tramo que afecta al Proyecto según la *Resolución de 19 de enero de 2006, de la Secretaría General Técnica, por la que se aprueba el deslinde de la vía pecuarias denominada "Colada de la Espada", en los términos municipales de Villanueva de los Castillejos y El Granado, provincia de Huelva (VP 420/03).*

Debido a que el Proyecto consiste en la ejecución de un túnel, el cruce es a distinto nivel **y no se produce afección directa sobre la vía pecuaria ni en fase de construcción ni en fase de explotación. Y así se especifica en la página 13 de Autorización Ambiental Unificada de 6 de marzo de 2012 referente a esta misma obra.**

No obstante, es posible que se afectara el dominio pecuario con la servidumbre de acueducto asociada al túnel y, en previsión de esta circunstancia se redacta el presente documento.

El objeto del presente documento es, si así fuera el caso, iniciar el expediente de ocupación conforme al procedimiento indicado en los art. 46 a 49 del Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Las fuentes de suministro de agua para abastecimiento a la población, uso industrial y consumo agrícola de Huelva provienen de las cuencas de los ríos Guadiana, Chanza y Piedras.

Estas cuencas se sitúan en la zona occidental de la provincia y el transporte hasta los puntos de consumo se realiza a través de canales (Canal del Granado y Canal de Piedras) de unos 60 km de longitud. El paso de la divisoria entre la cuenca del Guadiana y la del Piedras se realiza a través del túnel de San Silvestre, de 7,6 km de longitud.

Esta infraestructura responde a la planificación general realizada durante los años 60, recogida en el Anteproyecto General de Abastecimiento aprobado por la OM de 25/10/1965 y está formado, de forma general por los siguientes elementos:

- Canal del Granado: de unos 19 km de longitud, mediante un bombeo en cabecera, conduce el agua desde el embalse de Chanza al azud de Matavacas.
- Azud de Matavacas: ejerce de regulación y de transición del canal al túnel.
- Túnel de San Silvestre: en dirección NO-SE, conduce el agua de la cuenca del Guadiana a la del Piedras, en particular al Arroyo del Cuco, el cual desemboca en el Embalse del Piedras.
- Canal del Piedras: transporta el agua desde el embalse del Piedras hasta los puntos de consumo.
- Canal de Enlace Directo: permite conducir las aguas trasvasadas por el túnel de San Silvestre directamente al canal del Piedras, sin tener que pasar por el arroyo del Cuco y el embalse del Piedras.

Desde la construcción de este sistema, y con objeto de atender el incremento de la demanda, se han realizado obras para la ampliación de capacidad de las infraestructuras. El aumento de recursos hidráulicos se consigue con la presa del Andévalo, aguas arriba de la presa del Chanza y la capacidad de transporte se ha aumentado en los canales del Piedras y del Granado con el recrecimiento de los mismos

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

2.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROMOTOR

El promotor de las obras es la Dirección General del Agua del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.

2.2. NECESIDAD Y OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA

Como se desprende del apartado anterior de toda la infraestructura general de transporte desde el Chanza hasta los puntos de consumo, el túnel de San Silvestre es el único tramo de la conducción que no ha ampliado su capacidad, por lo que en la actualidad es el cuello de botella que impide que las obras de ampliación realizadas puedan entrar plenamente en explotación. Por consiguiente es necesaria la actuación en el tramo del túnel para acomodar su capacidad a la del resto de la conducción.

2.3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Se distinguen los siguientes tramos:

- Conexión con el azud de Matavacas: se corresponde con el canal de tierras existente que parte del azud hasta el canal revestido. Se ha previsto una sección revestida de hormigón, trapecial de 8 m en la base inferior, 15 m en la superior y 3.5 m de calado, todas medidas interiores. La pendiente longitudinal es del 0.08% y de 203.39 m de longitud, hasta conectar con el canal de entrada existente; previamente en el P.K. 0+198.551 conecta por su margen izquierda con el canal de entrada nuevo proyectado.
- Canal de entrada: de 185,456 m de longitud, pendiente longitudinal de 0,05% con sección trapecial revestida de hormigón, de 4,3 m en la base inferior, 5,0 m en la superior de 3,5 m de calado, todas las medidas interiores. En este tramo se han dispuesto de dos compuertas deslizantes para poder regular la entrada del caudal al túnel. La transición de sección trapecial al circular se definen los últimos 20 m de este tramo.
- Túnel: de 7.550 m de longitud, con 0,14% de pendiente longitudinal de sección circular interior de 3.6 m de diámetro.
- Canal de Salida: de 371,77 m de longitud con pendiente longitudinal del 0,04%. Se pueden distinguir principalmente las siguientes secciones:
  - Sección trapecial revestida de hormigón de 4,3 m en la base inferior, 5,0 m en la superior y 3,5 m de calado. La transición de sección circular de túnel a sección trapecial tiene lugar en los primeros 20 metros del canal de salida.

- Sección rectangular, donde se conecta y une al canal de salida existente. En este subtramo se pueden distinguir:
  - Canal común rectangular: el canal proyectado se une al existente. El canal existente se mantiene a excepción del hastial izquierdo que es preciso demoler para que lo proyectado y lo existente sean un canal único.
  - Canal común con aliviaderos laterales: los aliviaderos vierten hacia el centro del canal, en un nuevo canal de descarga que conduce el agua hacia el arroyo del cuco. En los aliviaderos se distingue:
    - En la margen derecha el existente de 40 m de longitud ubicado en al hastial izquierdo del canal de salida existente. La cota de vertido oscila entre 107,16 m y 107,1 m.
    - En la margen izquierda, sobre el hastial derecho del nuevo canal se ha dispuesto otro aliviadero lateral de 40 m de longitud. La cota de vertido adoptada es 107,16 m.
    - Uniendo ambos vertederos laterales, se dispone otro aliviadero curvo de unos 17 m de longitud. La cota de vertido adoptada es 107,16 m.

➢ Canal de Descarga del Aliviadero: conecta el caudal aliviado con el arroyo del Cuco, es de 123,959 m de longitud y pendiente del 0,74%.

2.4. NECESIDAD DE SUELO EN CADA FASE

Las zonas ocupadas por los canales de entrada y salida del túnel, obras de entrada y salida y los caminos de servicio serán expropiadas definitivamente, estableciéndose la línea perimetral de expropiación a un metro del pie del terraplén del camino o del borde del canal.

Para el túnel se ha fijado una servidumbre de acueducto de anchura 5 metros divididos en 2,5 metros a cada lado del eje del mismo.

Estas primeras serán expropiaciones definitivas que permanecerán en la fase de explotación de la infraestructura.

De manera temporal, durante las obras, se ocuparán las áreas auxiliares de obra y vertedero de inertes ubicados junto a la boca de salida del túnel y una franja de terreno para el desvío provisional durante las obras de un camino existente.

3. AFECCIÓN A VÍAS PECUARIAS

El proyecto cruza transversalmente la Colada de Espada, de anchura legal 5 m. Dicha vía pecuaria está deslindada en el tramo que afecta al Proyecto según la Resolución de 19 de enero de 2006, de la Secretaría General Técnica, por la que se aprueba el deslinde de la vía pecuarias denominada “Colada de la Espada”, en los términos municipales de Villanueva de los Castillejos y El Granado, provincia de Huelva (VP 420/03).

Debido a que el Proyecto consiste en la ejecución de un túnel, el cruce es a distinto nivel y **no se produce afección directa sobre la vía pecuaria ni en fase de construcción ni en fase de explotación. Y así se especifica en la página 13 de Autorización Ambiental Unificada de 6 de marzo de 2012 referente a esta misma obra.**

No obstante, es posible que se afectara el dominio pecuario con la servidumbre de acueducto asociada al túnel y, en previsión de esta circunstancia se redacta el presente documento.

En, los documentos de planos se muestra plano general y de detalle del cruce transversal de la vía pecuaria con la servidumbre del túnel en el P.K. 4+015.

4. USO PRIVATIVO DE LOS TERRENOS

Los terrenos ocupados de la vía pecuaria estarán afectados por una servidumbre de acueducto que supone el acceso a los terrenos en caso de necesidad de realizar operaciones de mantenimiento o de reparación del túnel. De esta manera, la continuidad de la vía pecuaria así como el tránsito ganadero y demás usos asociados a la misma, están asegurados, viéndose éstos interrumpidos solo de manera excepcional.

5. PROPUESTA DE ASEGURAMIENTO DE LA COBERTURA ECONÓMICA

Dado que en la actualidad la actuación se encuentra en fase de proyecto, no se puede realizar en este momento la Propuesta de Aseguramiento de la Cobertura Económica. Antes del inicio de las obras será la Entidad Gestora de la actuación la que se encargue de realizarlo.

6. PLANOS

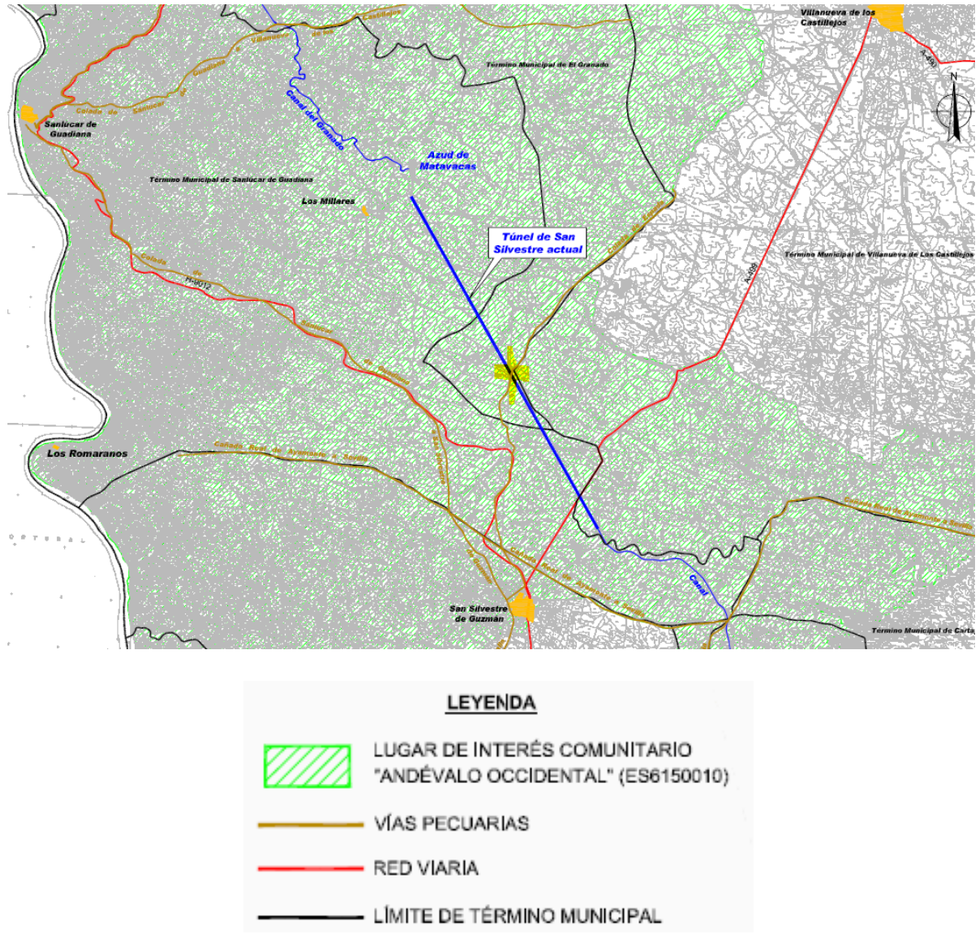
Se representan 3 planos:

Plano 1. Ubicación túnel y vías pecuarias

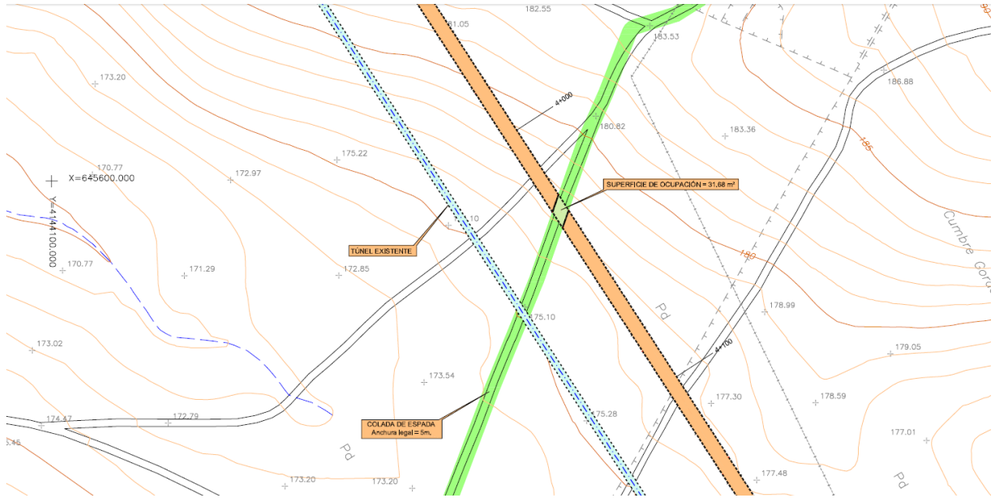
Plano 2. Detalle punto cruce en planta

Plano 3. Detalle punto cruce en alzado

6.1. PLANO 1. UBICACIÓN TÚNEL Y VÍA PECUARIA



6.2. PLANO 2. DETALLE PUNTO CRUCE EN PLANTA



6.3. PLANO 3. DETALLE PUNTO CRUCE EN ALZADO

