
ANEJO N° 20: AFECCIONES Y REPOSICIONES

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	6
2.	DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS E INFRAESTRUCTURAS PROYECTADAS	6
3.	USO DEL CANAL DE VILLADANGOS TRAS LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN	9
4.	DESCRIPCIÓN DE LAS AFECCIONES DE LAS OBRAS.....	10
5.	DESCRIPCIÓN DE LAS AFECCIONES DE LAS OBRAS Y CONDICIONES DE EJECUCIÓN	12
5.1.	AFECCIONES A CARRETERAS	12
5.2.	CRUCES CON CAMINOS.....	18
5.3.	CRUCES CON VÍAS PECUARIAS	19
5.4.	CRUCES Y PARALELISMO CON LÍNEAS ELÉCTRICAS	20
5.5.	CRUCES CON RÍOS, ARROYOS Y DESAGÜES	22
5.5.1.	CRUCES CON CANALES, ACEQUIAS Y CONDUCCIONES DE C.H.D.....	23
5.5.2.	CONDUCCIONES DE LA COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS.....	23
5.6.	CRUCES CON LÍNEAS DE TELEFONÍA.....	23
5.7.	CRUCES CON TUBERÍAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE	23
5.8.	AFECCIONES A PATRIMONIO CULTURAL.....	23
6.	AFECCIONES A LA DIRECCIÓN TÉCNICA CHD.....	25
6.1.	CRUCES CON CANAL	29
6.2.	PARALELISMOS CON EL CANAL DE VILLADANGOS	30
6.3.	OBRA DE TOMA PARA LA Balsa	30
7.	AFECCIONES A COMISARÍA DE AGUAS.....	31
7.1.	CRUCES CON CURSOS DE AGUA	31
7.2.	VERTIDOS A CAUCES EXISTENTES	32
7.3.	DESAGÜES DE LA RED DE RIEGO.....	33
8.	AFECCIONES A CARRETERAS.....	34
9.	AFECCIONES A VÍAS FÉRREAS	37
10.	AFECCIONES A LÍNEAS ELÉCTRICAS EXISTENTES.....	37
11.	AFECCIÓN AL CAMINO DE SANTIAGO.....	39
	AFECCIONES: DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA FASE PROYECTO.....	40

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. TRAMIFICACIÓN DEL CANAL DE VILLADANGOS	9
TABLA 2. CRUCES DE TUBERÍA CON CANAL	29
TABLA 3. PARALELISMOS CON EL CANAL DE VILLADANGOS EN EL SECTOR SUR.	30
TABLA 4. . PARALELISMOS CON EL CANAL DE VILLADANGOS EN EL SECTOR NORTE.....	30
TABLA 5. AFECCIÓN AL CANAL DE VILLADANGOS PARA DERIVACIÓN DE AGUA A Balsa DEL SECTOR SUR	30
TABLA 6. AFECCIÓN AL CANAL DE VILLADANGOS PARA DERIVACIÓN DE AGUA A Balsa DEL SECTOR NORTE.	31
TABLA 7 AFECCIONES DE LAS OBRAS PROYECTADAS AL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO EN EL SECTOR SUR.....	31
TABLA 8. VERTIDOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PROYECTADAS EN EL SECTOR SUR.....	32
TABLA 9. DESAGÜES DE LA RED DE RIEGO EN ARROYOS.....	33
TABLA 10. AFECCIONES A RED DE CARRETERAS EN EL SECTOR SUR	34
TABLA 11. AFECCIONES A RED DE CARRETERAS EN EL SECTOR NORTE	35
TABLA 12. AFECCIÓN A VÍA DE FERROCARRIL EN EL SECTOR NORTE.....	37
TABLA 13. AFECCIÓN A LÍNEAS ELÉCTRICAS EN EL SECTOR SUR.....	37
TABLA 14. AFECCIÓN A LÍNEAS ELÉCTRICAS EN EL SECTOR NORTE	38
TABLA 15. AFECCIÓN AL CAMINO DE SANTIAGO EN EL SECTOR SUR	39
TABLA 16. AFECCIÓN AL CAMINO DE SANTIAGO EN EL SECTOR NORTE	39

ÍNDICE IMÁGENES

IMAGEN 1. DELIMITACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRAÚLICO	25
IMAGEN 2. CAUCES CON CONDICIÓN DE DOMINIO PÚBLICO EN LA ZONA REGABLE DEL CANAL DE VILLADANGOS (LEÓN) EN EL SECTOR SUR.....	27
IMAGEN 3. CAUCES CON CONDICIÓN DE DOMINIO PÚBLICO EN LA ZONA REGABLE DEL CANAL DE VILLADANGOS (LEÓN) EN EL SECTOR NORTE	28

1. INTRODUCCIÓN

El presente anejo se redacta con el fin de detallar, minimizar y resolver las afecciones sobre las infraestructuras territoriales y las zonas de dominio público, que se producirán con motivo de la ejecución de las obras recogidas en el Proyecto de Modernización del regadío en la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos (León).

El trazado de la red de riego es una configuración ramificada, diseñada con el criterio de seguir los caminos y espacios contemplados para ello en el borrador de infraestructura rural recogido en el Estudio Técnico Previo del proceso de concentración parcelaria de la zona, corrigiendo su trazado en algunos lugares para evitar excesivos cambios de dirección y por las lindes de las agrupaciones de riego. Se ha tratado de afectar lo menos posible a los servicios existentes, minimizando los cruces con carreteras y otras infraestructuras lineales existentes en la zona regable afectada por el proyecto.

La Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos se localiza al sur-oeste de la provincia de León, a unos 20 km de la ciudad de León y se encuentra limitada la Norte por el término municipal de Cimanos del Tejar, al Sur por el Término municipal de Fontecha del Páramo, al este por el Canal de Villadangos y al oeste por la zona regable Páramo y Páramo medio y por el Término municipal de Bustillo del Páramo.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS E INFRAESTRUCTURAS PROYECTADAS

La zona regable objeto de la modernización comprende los términos municipales de Bustillo del Páramo, Cimanos del Tejar, Chozas de Abajo, San Pedro Bercianos, Santa Marina del Rey, Valdevimbre y Villadangos del Páramo en la provincia de León.

El proyecto engloba las obras necesarias para modernizar el regadío de una superficie aproximada de 6.218 ha.

Para alcanzar estos objetivos, las principales infraestructuras hidráulicas y obras proyectadas, necesarias a realizar en la modernización del regadío de la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos en cada uno de los dos sectores de riego con los que cuenta, se concretan en las siguientes actuaciones:

Las obras planteadas para la alternativa seleccionada son:

1. Obra de toma del canal, para derivación a balsa de regulación e instalación de caudalímetro. Incluye sistema de filtrado grueso. Se diseñan las obras con la pretensión de conseguir un control robusto y técnicamente sencillo del canal y la entrada de agua a la balsa. Se proyecta la infraestructura con el funcionamiento hidráulico de un aliviadero tipo canal, ajustado a lámina vertiente, con un vertedero tipo “pico de pato” de labio fino que permita la evacuación del caudal máximo del canal si resulta necesario. Se equipará con compuerta vertical que permita el vaciado del canal. Aguas abajo, en el canal principal, se instalará el dispositivo de medida de caudales de retorno.
2. Conducción de llenado de la balsa. En este caso, se realizará a través de canal de hormigón armado que deriva del canal principal y presenta una sección que permite la misma capacidad de transporte que la máxima del canal en dicho punto. Este canal de derivación/entrada a balsa va desde el punto de toma en el canal principal hasta el vertedero a balsa. Se ejecuta con un ángulo entre ejes (del canal principal y el canal de derivación) de 90º ; para favorecer la transición se realiza un ensanchamiento del canal con el fin de disminuir la velocidad del agua. Está cubierto con losas alveolares que garanticen el tráfico pesado por encima, dado que sobre el mismo discurre el camino de servicio del canal.
3. Balsa de regulación de capacidad de regulación de 299.770,00 m³ en el Sector Sur y de 292.787,00 m³ en el Sector Norte, con garantía de suministro a la zona regable y con garantía de gestión eficiente del canal a través del cual esta Comunidad de Regantes recibe el suministro de agua para riego, según el esquema de funcionamiento del Organismo de Cuenca para la zona que depende del Embalse Barrios de Luna (León), y todos los elementos accesorios necesarios para su correcto funcionamiento en condiciones de seguridad. La balsa se ejecuta como “obra de tierra”, empleando para la construcción de la misma los materiales procedentes de las parcelas ocupadas por la misma y empleando los sobrantes de tierra vegetal para revegetación de los taludes, con la correspondiente hidrosiembra de los mismos una vez finalizada la construcción de la misma.

Dispondrá de los elementos de entrada y salida, elementos complementarios (arquetas, conducciones, valvulería, etc.) garantizando que desempeñen adecuadamente su labor, siendo compatibles con la impermeabilización y sin poner en peligro la integridad de la balsa. También dispondrá de todas las medidas de seguridad (elementos diseñados con criterios de garantía y fiabilidad) requeridas para garantizar la seguridad de la misma red de drenajes, aliviadero (las balsas como la aquí proyectada no tienen avenidas y los caudales de entrada

están controlados, por lo que el riesgo de vertido por coronación es prácticamente inexistente) elementos para salida de fauna/personas que accidentalmente accedan al interior de la balsa (flotadores, bordillo perimetral de coronación, etc.). La balsa estará impermeabilizada con PEAD de 2 mm de espesor, asentado sobre el correspondiente geotextil. También se proyecta el vallado perimetral.

4. Suministro de energía eléctrica mediante la construcción de línea eléctrica de alta tensión, con su correspondiente centro de transformación, desde punto autorizado por la compañía distribuidora (Unión Fenosa Distribución) hasta punto de suministro (estación de bombeo). Instalación de alta tensión, compuesta por línea de media tensión, centro de seccionamiento y transformación, centro de medida y centro de reflexión, acorde a las indicaciones de la compañía distribuidora.
5. Estación de bombeo para dotar de la energía necesaria al agua para garantizar en el hidrante correspondiente los 50 m.c.a. Dispondrá de los correspondientes equipos electromecánicos para el bombeo, valvulería y elementos de control de caudales, así como automatización de los diferentes elementos. Además, elemento de filtrado del agua, previo al bombeo, para garantizar que no se generan obstrucciones en los pasos de los elementos del hidrante. Se proyecta una edificación con su correspondiente acera perimetral, así como la urbanización de la parcela.
6. Red de tuberías para alimentación de la estación de bombeo y distribución a la zona de riego (red telescópica). Los diámetros de las tuberías a instalar se extienden desde 160 mm hasta 1.800 mm, en la tubería de aspiración de la balsa de regulación. Los materiales a emplear en la construcción de la red de riego serán PVC-0 (160/200 -700 mm), y hormigón camisa de chapa HACC (800-1.400 mm), y tubería de acero helicosoldado ASH Ø1.600 mm.
7. Reposiciones de servicios afectados, y cruces de las infraestructuras lineales existentes en la zona, según las condiciones establecidas por cada organismo titular de la infraestructura.
8. Restauración del medio natural, en las zonas afectadas por el proyecto de modernización.

El proyecto no incluye el equipamiento propiamente dicho de las parcelas de riego, que se considera una actuación de carácter privado.

El trazado de las redes de riego responde a una configuración ramificada arborescente; ha sido realizado, fundamentalmente, con el criterio de seguir los caminos y vías de servicio de la futura

concentración parcelaria de la zona, acorde a los trazados recogidos en el Estudio Técnico Previo de la concentración parcelaria de la zona regable del Canal de Villadangos del Páramo y del Canal de Velilla de la Reina (León).

Las nuevas obras sustituirán la infraestructura actual del sistema de riego compuesto por un sistema de acequias que, tras el paso del tiempo, se ha ido deteriorando de forma permanente; cambiando así el sistema de riego a turnos por un sistema de riego a la demanda por turnos, siendo esto posible gracias al conjunto de redes ramificadas de tuberías y accesorios necesarios que consiguen la distribución y entrega en parcela del agua de riego con una presión en condiciones aceptables para lograr una buena uniformidad del riego, pasando así del riego por gravedad al riego por aspersión, ya que este sistema es el que más se ajusta a las características de la zona regable a modernizar.

3. USO DEL CANAL DE VILLADANGOS TRAS LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN

Con la obra de modernización del regadío **se mantiene en servicio el canal hasta el punto de derivación de agua a la balsa del Sector Sur**, puesto que es el tramo de canal que permite llegar con el agua hasta la balsa de regulación y la estación de bombeo.

A partir de este punto, **se mantiene como desagüe del sistema** de riego de la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos, formando parte de la red de drenaje superficial y evacuación de agua del canal en situación de emergencia.

El estado de conservación de este tramo hará que, en fase de explotación de la obra de modernización, tienda a una naturalización, pero conservando la sección de paso y las salidas a desagües que tiene en la actualidad.

Tabla 1. Tramificación del Canal de Villadangos

Nº Tramo	Inicio Tramo	Fin Tramo	Longitud (m)	Coordenada X (m) Inicio	Coordenada Y (m) Inicio	Coordenada X (m) Fin	Coordenada Y (m) Fin
1	Toma en canal Hidroeléctrico (CHD)	Toma derivación a balsa Sector Norte	1.457	267.622	4.714.522	268.938	4.714.456
2	Toma derivación a balsa Sector Norte	Toma derivación a balsa Sector Sur	8.168	268.938	4.714.456	273.681	4.709.136

Nº Tramo	Inicio Tramo	Fin Tramo	Longitud (m)	Coordenada X (m) Inicio	Coordenada Y (m) Inicio	Coordenada X (m) Fin	Coordenada Y (m) Fin
3	Toma derivación a balsa Sector Sur	Fin del canal (Desagüe)	6.797	273.681	4.709.136	275.123	4.702.325
Total longitud (m)			16.422				

4. DESCRIPCIÓN DE LAS AFECCIONES DE LAS OBRAS

Las obras a las que hace referencia el presente anejo son las obras de ejecución de la red de riego, de las estaciones de bombeo y de las balsas ya enumeradas anteriormente, y recogidas en el Proyecto Modernización del Regadío en la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos (León).

Para la ejecución de las obras de este proyecto se tendrán en cuenta los servicios afectados para coordinar con los organismos pertinentes, siendo necesario solicitar las autorizaciones, permisos, licencias u otra documentación administrativa a todos los organismos y entidades afectados.

En la fase de redacción del proyecto se ha estudiado la zona detalladamente, recorriendo la traza de tuberías propuesta, con el objeto de recoger fielmente las posibles afecciones a servicios e infraestructuras. Se ha solicitado información cartográfica y georreferenciada a las entidades municipales, tal y como se recoge en el apéndice adjunto. De la misma forma, se ha solicitado a las Administraciones titulares de infraestructuras afectadas los condicionantes de paso y todas aquellas medidas a tener en cuenta para una correcta definición del proyecto.

Las afecciones son producidas por cruces o paralelismos de la red de tuberías con las siguientes infraestructuras:

- Carreteras
- Bienes de dominio público relativos a cauces y desagües
- Líneas eléctricas
- Telefonía
- Camino de Santiago

Se ha previsto y valorado en el presupuesto del proyecto la reposición de los servicios en caso de afección.

Las afecciones generadas corresponden a las obras de ejecución de las balsas de regulación, las estaciones de bombeo y la ejecución de las redes de tuberías de la zona regable objeto de modernización que finaliza en hidrante correspondiente a cada agrupación de riego.

Por ello, para la ejecución de las obras de este proyecto se tendrán en cuenta los servicios afectados para coordinar los trabajos con los organismos pertinentes, siendo necesario solicitar las autorizaciones, permisos, licencias o concesiones administrativas antes de la ejecución.

Por la naturaleza de las balsas de regulación, ha sido necesaria proyectar la obra de toma en la zona de afección del Canal de Villadangos.

El suministro de agua a las balsas se realizará mediante obra de toma directa en el Canal de Villadangos, conduciendo el agua de éste hasta las balsas mediante un canal de hormigón de sección 3,80x1,40 metros, que finaliza en la obra de vertido ubicada en el talud este de la balsa en el caso del Sector Sur y en el talud norte en el caso del Sector Norte.

La red de riego, con la finalidad de dar servicio a cada una de las unidades de riego que conforman la Comunidad de Regantes, en su trazado afecta a diferentes elementos que se describen en el presente anejo y en la documentación gráfica del proyecto.

5. DESCRIPCIÓN DE LAS AFECCIONES DE LAS OBRAS Y CONDICIONES DE EJECUCIÓN

Las obras a las que hace referencia el presente anejo de afecciones, corresponden a las obras de ejecución de la balsa de regulación, la estación de bombeo, la red de riego, la línea eléctrica y las obras complementarias necesarias para el correcto funcionamiento de las nuevas infraestructuras.

Para la ejecución de las obras de este proyecto se tendrán en cuenta los servicios afectados para coordinar los trabajos con los organismos pertinentes siendo necesario solicitar las autorizaciones, permisos, licencias o concesiones administrativas a todos los organismos y entidades involucradas.

Durante la redacción del proyecto se ha estudiado la cartografía detallada de la infraestructura a instalar, con objeto de obtener la información necesaria para conocer las posibles afecciones a servicios e Infraestructuras públicas y privadas. En el siguiente apartado se detallan todos aquellos organismos y empresas de suministros afectados por las infraestructuras proyectadas, carreteras de entidad nacional, autonómica y comarcal, y vías férreas.

Las afecciones que se producen son cruces y paralelismos de la red de tuberías con las instalaciones y servicios existentes.

Las características de estos cruces y número se indican a continuación en las tablas anexas.

Los cruces se han numerado, tal y como figuran en los planos nº 15 de este proyecto.

Este proyecto recoge las secciones tipo de las obras necesarias cuando las obras proyectadas interfieran con los servicios afectados.

A continuación, se adjunta una relación de los suministros afectados y la tipología de los mismos.

5.1. AFECCIONES A CARRETERAS

Se ha tenido en cuenta la siguiente legislación relativa a carreteras y vías que se detalla a continuación.

Según la **Ley 37/2015**, de 29 de septiembre, de Carreteras (BOE, número 234, de 30 de septiembre de 2015) se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

Esta ley se aplica mediante el **Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras** (BOE, número 228, de 23 de septiembre de 1994), donde:

- En su sección 1: **“Zona de dominio público”**, delimitan el dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales, y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes, con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura (artículo 21.1).

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Fomento, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Carreteras y concordantes de este Reglamento (artículo 21.3)

- En su sección 2: **“Zona de servidumbre”**, artículo 77, delimita la zona de servidumbre de las carreteras estatales a dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en los artículos 21 de la Ley de Carreteras y 74 de este Reglamento, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas (artículo 22.1).

La zona de servidumbre, entre otros fines, se podrá utilizar para conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera.

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Carreteras y 123 de este Reglamento (artículo 22.2). En todo caso, el Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera (artículo 22.3).

- En su sección 3: **“Zona de afección”**, artículo 82, delimita la zona de afección de una carretera estatal en dos franjas de terrenos a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas (artículo 23.1).

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38 de la Ley de Carreteras y 123 de este Reglamento (artículo 23.2).

- En su sección 4: **“Línea límite de edificación”**, artículo 84, ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y a 25 metros en el resto de las carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general (artículo 25.1). En el artículo 85 se recogen casos especiales donde se podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada.

Entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación no se podrán ejecutar obras que supongan una edificación por debajo del nivel del terreno, ni realizar instalaciones aéreas o subterráneas que constituyan parte integrante de industrias o establecimientos, salvo las instalaciones que tengan carácter provisional o sean fácilmente desmontables.

Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas se tipifican como infracciones muy graves.

Procedimiento de autorizaciones

El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras, instalaciones o actividades en las zonas de protección de las carreteras estatales, fuera de los tramos urbanos, así como para modificar su uso o destino, se ajustará al procedimiento descrito en el artículo 92 del mencionado Real Decreto, que se resume a continuación:

- El interesado presentará la solicitud de autorización dirigida al citado centro directivo, acompañada de la documentación que para cada supuesto establece el artículo 93, que en el caso de que la petición de autorización tuviera por objeto la realización de obras o instalaciones en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público de interés general, se acompañará un proyecto de las obras e instalaciones a ejecutar y los documentos que acrediten su conformidad con el planeamiento urbanístico o las autorizaciones urbanísticas exigibles. En todo caso, se justificará el interés general de la necesidad de ocupación del dominio público que se solicita.
- El Servicio competente de la Dirección General de Carreteras examinará la documentación presentada. Comprobada la actuación solicitada sobre el terreno y practicados, cuando fuere necesario, los trámites complementarios que se estimen pertinentes, el Servicio competente de la Dirección General de Carreteras elevará a este centro directivo el expediente, acompañado de la correspondiente propuesta, para su resolución por el Director General de Carreteras. En dicha resolución se establecerán las condiciones en que la resolución se otorga o, en su caso, los motivos de su denegación.

Trámites anteriores

Con carácter previo a la solicitud de autorización, los interesados podrán consultar a la Dirección General de Carreteras la viabilidad de la construcción proyectada, así como obtener información y orientación acerca de los requisitos jurídicos o técnicos que las disposiciones vigentes impongan a las actuaciones que se propongan realizar.

La respuesta a la consulta por parte de la Dirección General de Carreteras tendrá carácter vinculante y para su emisión no será necesaria la presentación del proyecto, bastando una descripción y esquema gráfico suficientemente precisos de la actuación propuesta, del tramo de carretera a la que afecta y de sus accesos y conexiones más cercanos, de la situación de las zonas de

protección de la carretera, de la acreditación de la personalidad del solicitante y de la de sus derechos de propiedad o de opción de compra sobre los terrenos en los que se pretende la actuación, así como el reconocimiento expreso de que se trata de consulta previa a una eventual solicitud posterior.

Para el **otorgamiento de autorizaciones**, en particular, se observarán las siguientes normas:

- Tendidos aéreos. Se autorizarán preferentemente detrás de la línea límite de edificación. En todo caso, la distancia de los apoyos a la arista exterior de la calzada no será inferior a vez y media su altura. Esta misma distancia mínima se aplicará también en los casos de cruces aéreos, en los cuales el gálibo fijado por la Dirección General de Carreteras será suficiente para evitar accidentes a los vehículos.
- Conducciones subterráneas. No se autorizarán por la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y con la debida justificación, la prestación de un servicio público de interés general así lo exigiere.
- En la zona de servidumbre, y donde no haya posibilidad de llevarlas fuera de la misma, se podrán autorizar las correspondientes a la prestación de un servicio público de interés general y las vinculadas a servicios de interés general, situándolas en todo caso lo más lejos posible de la carretera.

Las de interés privado sólo se autorizarán por la zona de afección. Excepcionalmente y donde no haya otra solución, se podrán autorizar en la zona de servidumbre, lo más lejos posible de la carretera.

Zonas urbanas

El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades, no ejecutadas por el Ministerio de Fomento, en la zona de dominio público de los tramos urbanos corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de dicho Departamento ministerial, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la Ley de Carreteras y su Reglamento.

La **Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León** tiene el objeto de regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad de Castilla y León y que no sean de titularidad del Estado.

La titularidad de las carreteras objeto de esta Ley corresponde, según los casos, a la Comunidad de Castilla y León, a las provincias o a los municipios y demás entidades locales.

Dicha red se clasifica en dos categorías:

- Red Básica, que junto con la red estatal, sirve de forma continuada al tráfico de largo recorrido e incluye a todas las carreteras con mayor intensidad de circulación o que tengan una función esencial en la estructuración y ordenación del territorio.
- Red Complementaria, constituida por las carreteras no incluidas en la Red Básica. Atiende a los tráficos de corto y medio recorrido y cumple la misión de unir los núcleos de población, bien directamente o a través de carreteras estatales o de la red básica.

En todo caso el órgano titular de la carretera podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

La definición y alcance de la zona dominio público, zona de servidumbre, zona de afección y línea límite de edificación son análogos a los recogidos en la Ley estatal 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en su reglamento de aplicación correspondiente.

Del mismo modo, en el artículo 39 referente a infracciones y su tipificación, se considera que son infracciones muy graves:

- Realizar cualquier tipo de obras, instalaciones o actuaciones en las zonas de dominio público, servidumbre o afección, cuando no puedan ser objeto de autorización y originen un riesgo grave para la circulación.
- Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando el incumplimiento no pueda ser objeto de autorización y origine un grave riesgo para la circulación.

Dependiendo de la categoría de la carretera, el tipo de cruce será a cielo abierto con zanja hormigonada, o cruce con perforación dirigida (hinca).

- Cruces con carreteras a cielo abierto: Consistirá en la ejecución de una zanja con reposición de capa asfáltica, de talud 1/5, altura variable en función del diámetro de la tubería de paso, lecho de 10 cm, relleno de HM-20 kp/cm², capa de zahorra de 1" y aglomerados asfálticos en frío, riego de imprimación y emulsión ECI y EAI y extendido de materiales sobre calzada. Este método se empleará en cruces con carreteras de segundo y tercer orden.

- Cruces con carreteras con perforación dirigida: Se resuelven mediante la ejecución de una hinca horizontal de tubo de acero. Realizada mediante empuje oleo hidráulico. Por dentro del citado tubo (encamisado), de dos diámetros superiores en la serie comercial, se colocará el tubo correspondiente, con unas bandas de tacos de goma de tal forma que impidan movimientos de una tubería dentro de la otra.

La tipología final estará condicionada por el órgano titular en la autorización que emita antes de la ejecución de la obra.

El cruce subterráneo de las dos carreteras se realizará, siguiendo las indicaciones del condicionado de paso del titular, mediante el sistema de perforación mecánica dirigida, teniendo en cuenta los siguientes condicionantes:

1. La profundidad de dicha perforación será como mínimo de 1,5 m, medidos desde la rasante de la calzada a la generatriz superior del encamisado y al menos a 1,0 m de la cota más baja de la cuneta en el punto de cruce.
2. En ambos márgenes, y fuera de la zona de dominio público se colocarán los correspondientes registros al objeto de poder reparar cualquier avería sin necesidad de levantar el firme.

5.2. CRUCES CON CAMINOS

El trazado de los caminos del presente proyecto se realiza respetando la red de caminos existentes y teniendo en cuenta la red de riego proyectada.

Con la red de riego se tienen que cruzar caminos, por lo que es necesario proteger la tubería en esa zona de paso para evitar que las cargas del tráfico rodado afecten a la tubería.

Esta protección de la tubería se realiza con losa de hormigón armado en la zona de cruce.

Cruces con caminos asfaltados: Se trata de caminos municipales asfaltados, cuyas obras de reposición consistirán en apertura de zanjas con relleno y compactado con los materiales extraídos, una capa de zahorra de 10 cm de 1", y reposición de la capa de rodadura mediante aglomerados asfálticos en frío, riego de imprimación y emulsión ECI y EAI y extendido de materiales sobre calzada. La anchura de la zanja será variable en función del diámetro de la tubería.

En el caso de zanjas con dos tuberías, se mantendrán todas las características de dicha obra especial, a excepción de la anchura de la zanja, que se ampliará en 0,3 metros, siendo esta longitud, la separación entre ambas tuberías.

Para los **caminos sin asfaltar** se rellenará con zahorras compactadas hasta alcanzar la superficie del camino.

Las dos redes de riego proyectadas tiene una longitud superior a los 60 km de tuberías, de diferentes diámetros y diferentes materiales, con diámetros variables desde 1600 mm hasta 160 mm.

La zanja tipo en el cruce de caminos será idéntica a la empleada en el resto de la obra, según la profundidad recogida en el perfil correspondiente.

Como base y firme del camino se utilizará, previsiblemente, zahorra artificial ZA-20 compactada al 98 % P.M. con un espesor de 20 cm.

Sobre la tubería, a 0,50 m de la generatriz superior, se realizará una losa de hormigón armado con la finalidad de proteger la tubería ante las cargas de tráfico y posibles intervenciones en el camino. El espesor de la losa será de 20 cm de espesor y tendrá una anchura del diámetro de la tubería más dos metros. La longitud de la losa será la longitud del cruce de la plataforma para los caminos viejos y la longitud del cruce del ancho del camino incluyendo cunetas para los caminos nuevos. La losa irá armada con una malla electrosoldada #15Ø10.

5.3. CRUCES CON VÍAS PECUARIAS

Se entiende por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero.

El actual marco legal de las vías pecuarias está definido en la Ley 3/1995 de 23 de marzo, con carácter básico para el Estado.

Las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables.

La red española de vías pecuarias está formada por un complejo entramado creado durante siglos para garantizar los movimientos ganaderos en una época histórica en la que la ganadería era la base de la economía de Castilla y de León.

Todo ello obliga a actuar a favor de la conservación de este patrimonio natural y cultural, y a optimizar el potencial que el mismo tiene para contribuir a impulsar un desarrollo rural sostenible de amplias zonas de nuestra Comunidad Autónoma, fomentando al mismo tiempo las relaciones entre las diferentes regiones conectadas a través de las Cañadas Reales. La red de vías pecuarias de Castilla y León es una de las más amplias del territorio español, elementos multifuncionales donde se une el tradicional concepto de caminos por donde discurre el ganado en sus desplazamientos habituales, con otros más amplios e integradores como servir de conexión de espacios de interés ambiental, constituir corredores ecológicos, fomentar la biodiversidad faunística y florística, fomentar las actividades de uso público y la educación medioambiental.

La actuación de las Comunidades Autónomas sobre las vías pecuarias perseguirá, entre otros, asegurar la adecuada conservación de las vías pecuarias, así como de otros elementos ambientales o culturalmente valiosos, directamente vinculados a ellas, mediante la adopción de las medidas de protección y restauración necesarias.

En el Proyecto de Modernización del Regadío en la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos (León) presenta afección con la Cañada Real de la Plata o Zamorana.

5.4. CRUCES Y PARALELISMO CON LÍNEAS ELÉCTRICAS

Durante la inspección visual y documental de la zona del proyecto se han localizado diversas líneas eléctricas aéreas.

Los cruces con líneas eléctricas enterradas seguirán los criterios establecidos por la empresa suministradora o propietario de la línea y el Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.

Cualquier contratista de obras que tenga que realizar trabajos de proyecto o construcción en vías públicas (calles, carreteras, etc.) estará obligado a solicitar a la empresa eléctrica (o empresas) que distribuya en aquella zona, así como a los posibles propietarios de servicios, la situación de sus instalaciones enterradas, con una antelación de 30 días antes de iniciar sus trabajos. Asimismo, la empresa eléctrica (o empresas) y los demás propietarios de servicios facilitarán estos datos en un plazo de 20 días. En aquellas zonas donde existan empresas dedicadas a la recogida de datos, información y coordinación de servicios, serán estas las encargadas de aportar estos datos.

El contratista deberá comunicar el inicio de las obras a las empresas afectadas con una antelación mínima de 24 h.

En el caso de que las obras afecten, por proximidad o por incidencia directa, a canalizaciones eléctricas, el contratista de obras notificará a la empresa eléctrica afectada o al propietario de los servicios el inicio de las obras, con objeto de poder comprobar sobre el terreno las posibles incidencias. Se realizará conjuntamente el replanteo, para evitar posibles accidentes y desperfectos.

Condiciones generales de “cruzamientos”, “proximidades” y “paralelismos”.

Los cables subterráneos enterrados directamente en el terreno deberán cumplir los requisitos señalados en el presente apartado y las condiciones que pudieran imponer otros órganos competentes de la Administración, como consecuencia de disposiciones legales, cuando sus instalaciones fueran afectadas por tendidos de cables subterráneos de A.T.

Para cruzar zonas en las que no sea posible o suponga graves inconvenientes y dificultades la apertura de zanjas (cruces de ferrocarriles, carreteras con gran densidad de circulación, etc.), pueden utilizarse máquinas perforadoras *topo* de tipo impacto, hincadora de tuberías o taladradora de barrena. En estos casos se prescindirá del diseño de zanja prescrito puesto que se utiliza el proceso de perforación que se considere más adecuado. La adopción de este sistema precisa, para la ubicación de la maquinaria, zonas amplias despejadas a ambos lados del obstáculo a atravesar.

Para canalizaciones de agua, la distancia mínima entre los cables de energía eléctrica y la canalización de agua será de 0,2 metros. Se evitará el cruce por la vertical de las juntas de las canalizaciones de agua, o de los empalmes de la canalización eléctrica, situando unas y otros a una distancia superior a 1 metro del cruce. Cuando no puedan mantenerse estas distancias, la canalización más reciente se dispondrá separada mediante tubos, conductos o divisorias constituidos por materiales de adecuada resistencia mecánica, con una resistencia a la compresión de 450 N y que soporten un impacto de energía de 20 J si el diámetro exterior del tubo no es superior a 90 mm, 28 J si es superior a 90 mm y menor o igual 140 mm y de 40 J cuando es superior a 140 mm.

Se procurará mantener una distancia mínima de 0,20 metros en proyección horizontal y, también, que la canalización de agua quede por debajo del nivel del cable eléctrico.

Por otro lado, las arterias importantes de agua se dispondrán alejadas de forma que se aseguren distancias superiores a 1 metro respecto a los cables eléctricos de alta tensión.

Las empresas propietarias de los cables, una vez canalizados éstos, deberán disponer de planos de situación de los mismos en los que figuren las cotas y referencias suficientes para su

posterior identificación. Estos planos deben servir tanto para la identificación de posibles averías en los cables, como para poder señalarlos frente a obras de terceros.

El Real Decreto 223/2008 recoge que cuando se realicen obras próximas a líneas aéreas y con objeto de garantizar la protección de los trabajadores frente a los riesgos eléctricos según la reglamentación aplicable de prevención de riesgos laborales, y en particular el Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico, el promotor de la obra se encargará de que se realice la señalización mediante el balizamiento de la línea aérea. El balizamiento utilizará elementos normalizados y podrá ser temporal.

Los tendidos eléctricos aéreos se señalarán en la ejecución de la obra como se recoge en el Estudio de Seguridad y Salud Laboral. En el plano de afecciones se indican los puntos de cruce, los paralelismos y las alturas de las líneas (gálibos aproximados).

Con anticipación al comienzo de los trabajos de las obras se pedirán los pertinentes permisos de paso siendo necesario solicitar las autorizaciones, permisos, licencias o concesiones administrativas a cada compañía.

5.5. CRUCES CON RÍOS, ARROYOS Y DESAGÜES

Los ríos, arroyos y desagües constatados durante la inspección visual de la delimitación geográfica del proyecto se recogen en la cartografía adjunta.

La **obra tipo de cruce de desagües** en todos los casos tiene las siguientes características:

- La cota de la rasante de la zanja en todos los casos estará a una profundidad mínima de 1,50 m bajo el lecho del desagüe o cauce existente.
- Se realizará una cama de 10 cm sobre la que se instalará la tubería. A continuación, se rellenará la zanja grava 6/12 mm.
- Sobre el lecho de grava se construirá una losa de hormigón armado HA-25/SP/40 de 15 cm de espesor (protección de la tubería).
- La anchura protegida con losa será mayor que la anchura del desagüe.
- Todas las losas tendrán las dimensiones 2x1x0,15 m.

5.5.1. CRUCES CON CANALES, ACEQUIAS Y CONDUCCIONES DE C.H.D.

Los cruces de Canales, Acequias y demás conducciones e infraestructuras de la Confederación Hidrográfica del Duero afectadas por las obras de este proyecto se detallan en la documentación adjunta.

5.5.2. CONDUCCIONES DE LA COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS

Durante la realización de las obras del proyecto se verán afectadas conducciones e infraestructuras de la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos (León), que deberán reponerse una vez afectadas y con previo aviso a la Comunidad de Regantes.

5.6. CRUCES CON LÍNEAS DE TELEFONÍA

Con anticipación al comienzo de los trabajos de las obras se deberá inspeccionar la zona del proyecto por si existiera alguna conducción de este tipo, solicitando información a las compañías suministradoras correspondientes para que, indiquen la existencia o no de dichas infraestructuras, así como los condicionantes que se deberán cumplir y respetar cuando en el caso de su existencia, sea necesario que la nueva red de riego subterránea sea paralela o cruce por debajo o encima a alguna de las infraestructuras de su competencia.

5.7. CRUCES CON TUBERÍAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE

La inspección visual de la zona de actuación y documental no ha evidenciado la presencia de tuberías de abastecimiento de agua potable en el ámbito geográfico de las obras de este proyecto.

No obstante, con anticipación al comienzo de los trabajos de las obras se deberá inspeccionar de nuevo la zona del proyecto por si existiera alguna conducción de este tipo, solicitando información a los Ayuntamientos correspondientes para que, indiquen la existencia o no de dichas infraestructuras, así como los condicionantes que se deberán cumplir y respetar cuando en el caso de su existencia, sea necesario que la nueva red de riego subterránea sea paralela o cruce por debajo o encima a alguna de las infraestructuras de su competencia.

5.8. AFECCIONES A PATRIMONIO CULTURAL

El patrimonio cultural constituye, un elemento de referencia Histórica y Cultural en la sociedad que es indispensable tratar y cuidar. Son los diferentes elementos del patrimonio cultural,

los que dan constancia sobre la historia de las civilizaciones que se han ido instalando en sucesivas etapas, desarrollando diferentes formas de vida, de relaciones humanas, así como su relación con el uso y aprovechamiento de los recursos que contaban en la zona.

Son por lo tanto una señal de identidad de la sociedad, así como una información indispensable para conocer, a través de las generaciones, cómo han vivido y de qué forma sus antepasados.

Los elementos patrimoniales sensibles a las obras del proyecto se reflejan en la Anejo del *“Estudio Arqueológico”*.

Deberá llevarse a cabo una intervención de control arqueológico de la totalidad de las obras a realizar en el curso de la ejecución de este proyecto por tratarse de una obra que comporta importantes movimientos de tierras.

6. AFECCIONES A LA DIRECCIÓN TÉCNICA CHD

Se ha tratado de dividir todas las afecciones previstas entre los departamentos afectados de la CHD, en este caso las afecciones que entendemos son competencia de la Dirección Técnica. Todas ellas representadas en planta en el plano correspondiente.

El Reglamento de Dominio Público Hidráulico (RDPH), el artículo 4 establece que el dominio público hidráulico correspondiente a los ríos y arroyos es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.

Como norma general deben respetarse los 5 m más cercanos al cauce por constituir la zona de servidumbre que debe quedar accesible al paso público peatonal y para realización de servicios de vigilancia, conservación y salvamento, entre otras (RDPH - artículo 7).

No obstante, puede ser necesario ampliar esa distancia por diferentes razones:

- Si el tramo de cauce en cuestión tiene definidas bandas de protección (PHD - art. 17.2).
- Debido a la inundabilidad de los terrenos, de acuerdo a las limitaciones al uso establecidas en los artículos 9, 9 bis, 9 ter, 14 y 14 ter del RDPH. En algunos tramos de los cauces más importantes existen estudios de inundabilidad que permiten consultar la zona inundable.

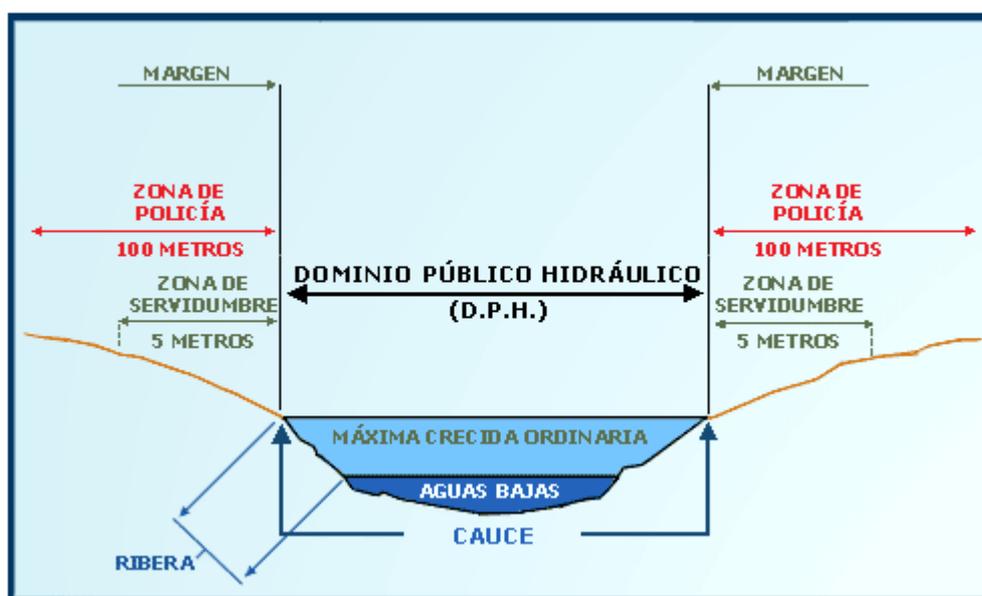


Imagen 1. Delimitación del dominio público hidráulico

Fuente: <https://www.miteco.gob.es/es/agua/temas/delimitacion-y-restauracion-del-dominio-publico-hidraulico/delimitacion-dph-proyecto-linde/>

De acuerdo con la legislación de aguas, la zonificación del espacio fluvial está formada por las siguientes zonas:

- Álveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias
- Ribera es cada una de las fajas laterales situadas dentro del cauce natural, por encima del nivel de aguas bajas
- Margen es el terreno que limita con el cauce y situado por encima del mismo
- Zona de policía es la constituida por una franja lateral de cien metros de anchura a cada lado, contados a partir de la línea que delimita el cauce, en las que se condiciona el uso del suelo y las actividades que en él se desarrollen. Su tamaño se puede ampliar hasta recoger la zona de flujo preferente, la cual es la zona constituida por la unión de la zona donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas.
- Zona de servidumbre es la franja situada lindante con el cauce, dentro de la zona de policía, con ancho de cinco metros, que se reserva para usos de vigilancia, pesca y salvamento.
- Lecho o fondo de los lagos y lagunas es el terreno que ocupan sus aguas, en las épocas en que alcanzan su mayor nivel ordinario. En los embalses superficiales es el terreno cubierto por las aguas cuando éstas alcanzan su mayor nivel a consecuencia de las máximas crecidas ordinarias de los ríos que lo alimentan.
- Zonas inundables son las delimitadas por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas, cuyo período estadístico de retorno sea de quinientos años. En estas zonas no se prejuzga el carácter público o privado de los terrenos, y el Gobierno podrá establecer limitaciones en el uso, para garantizar la seguridad de personas y bienes.

Con fecha 31 de julio de 2023 se trasladó desde la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos (León) una consulta a la Confederación Hidrográfica del Duero sobre las afecciones y

sobre los condicionantes derivados de la futura ejecución del Proyecto de Modernización del Regadío en la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos (León).

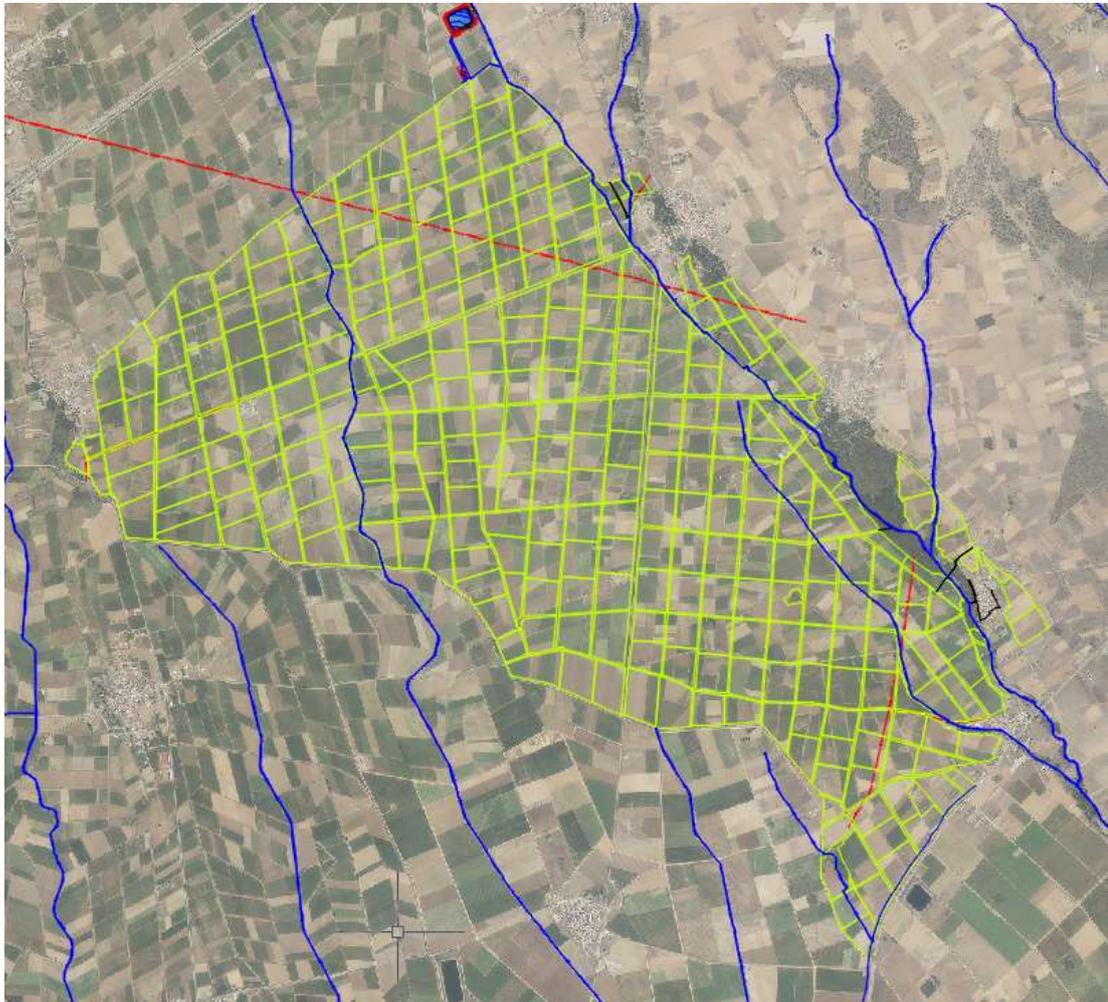


Imagen 2. Cauces con condición de dominio público en la zona regable del Canal de Villadangos (León) en el Sector Sur

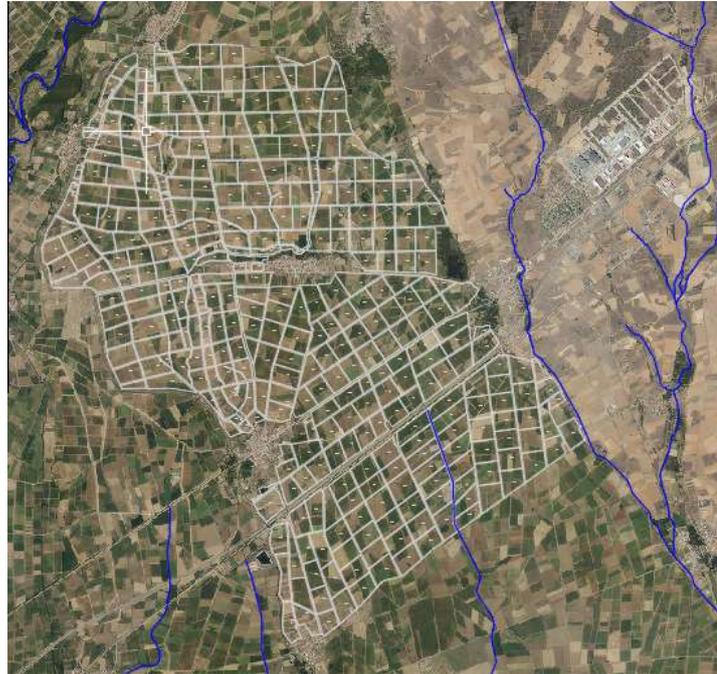


Imagen 3. Cauces con condición de dominio público en la zona regable del Canal de Villadangos (León) en el Sector Norte

6.1. CRUCES CON CANAL

A lo largo de la red de riego de la zona a modernizar se produce un cruce con el Canal de Villadangos y otro cruce con el Canal de la Mata. En el proceso de diseño de la red se considerado que el cruce de las conducciones con el canal sean el menor posible.

Previa autorización, atendiendo a los condicionantes impuestos por la Confederación Hidrográfica del Duero en otras obras similares, se considera para este proyecto el cruce a cielo abierto del canal y la restitución de la parte de canal que se vea afectada por las obras. El cruce se ejecutará según la programación que se establezca para estas actuaciones particulares, debiendo gozar del visto bueno de la Dirección de Obra y de la Comunidad de Regantes del Canal Alto de Villares, dado que el canal no debe de estar en servicio para realizar esta operación. Preferiblemente, se ejecutarán fuera de la campaña de riego, y siempre con la debida planificación y visto bueno antes enumerados.

Las características de este cruce se indican en el plano correspondiente (plano nº 16.2).

En la tabla siguiente se reflejan las afecciones que se producirán por la ejecución de las obras proyectadas con canales de la Confederación Hidrográfica del Duero, en este caso que nos ocupa, únicamente con el Canal de Villadangos y el Canal de la Mata en el Sector Sur.

Tabla 2. Cruces de tubería con Canal

ID	Afección	X (m)	Y (m)	Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.
CHD-1	Canal de Villadangos	275.373,46	4.705.396,59	HPCC	1.000	T-1	4.552
CHD-2	Canal de la Mata	277.242,90	4.701.382,75	PVC-O	315	T-1	9.990

6.2. PARALELISMOS CON EL CANAL DE VILLADANGOS

Entre las obras proyectadas se encuentran una serie de tuberías que discurren paralelas al Canal de Villadangos. En el caso del paralelismo al canal, las tuberías se sitúan a una distancia siempre mayor a 3 metros. Se detalla a continuación:

Tabla 3. Paralelismos con el Canal de Villadangos en el Sector Sur.

Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.	Distancia al borde del canal (m)	Longitud de tramo (m)
	X (m)	Y (m)						
Canal de Villadangos	274.562,30	4.707.802,68	PVC-O	400	T-1-1	0	10,00	470,00
Canal de Villadangos	274.553,29	4.707.820,56	PVC-O	250	T-1-1-1	0	10,00	496

Tabla 4. . Paralelismos con el Canal de Villadangos en el Sector Norte.

Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.	Distancia al borde del canal (m)	Longitud de tramo (m)
	X (m)	Y (m)						
Canal de Villadangos	269.760,89	4.714.171,58	PVC-O	200	T-3-2-4	380,00	11,00	223,93
Canal de Villadangos	270.370,08	4.713.484,24	PVC-O	250	T-3-2-2	743,00	14,00	433,24
Canal de Villadangos	270.881,98	4.712.794,73	PVC-O	200	T-1	1.060,00	17,00	177,44
Canal de Villadangos	272.740,39	4.709.875,65	PVC-O	400	T-2-7	2.820,00	10,00	361,42

6.3. OBRA DE TOMA PARA LA BALSA

Este proyecto plantea la derivación del canal de Villadangos, mediante la construcción de una infraestructura denominada pico de pato, que permite la derivación del agua hacia la balsa de regulación proyectada en ambos sectores.

Tabla 5. Afección al canal de Villadangos para derivación de agua a balsa del Sector Sur

Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30				Longitud de tramo (m)
	X inicio(m)	Y inicio(m)	X fin(m)	Y fin(m)	
Canal de Villadangos	273.671,42	4.709.153,25	273.695,30	4.709.111,11	50,0

Tabla 6. Afección al canal de Villadangos para derivación de agua a balsa del Sector Norte.

Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30				Longitud de tramo (m)
	X inicio(m)	Y inicio(m)	X fin(m)	Y fin(m)	
Canal de Villadangos	268.960,35	4.714.446,44	269.006,35	4.714.430,85	48,56

7. AFECCIONES A COMISARÍA DE AGUAS

Se ha tratado de dividir todas las afecciones previstas entre los departamentos afectados de la CHD, en este caso las afecciones que entendemos son de Comisaría de Aguas. Todas ellas representadas en planta.

En la tabla siguiente se reflejan las afecciones que se producirán por la ejecución de las obras proyectadas con cauces naturales, arroyos, desagües, infraestructuras existentes y canales de la Confederación Hidrográfica del Duero, y las soluciones propuestas en proyecto.

7.1. CRUCES CON CURSOS DE AGUA

A lo largo de la red de riego de la zona a modernizar se producen una serie de cruces con los arroyos presentes dentro de la zona regable, concretamente en el Sector Sur, ya que en el Sector Norte no se produce ningún cruce con cursos de agua.

En el proceso de diseño de las redes se ha procurado que este número de cruces entre las nuevas conducciones y el antiguo canal sea el menor posible.

Cuando el cruce se realice sobre un curso de agua, sea arroyo o desagüe, se ejecutará una zanja sobre la que se colocará una cama de gravilla con un espesor de 15 cm. La tubería de riego irá colocada dentro de otra tubería corrugada que se situará a una profundidad de 1 metro, medido desde su generatriz superior hasta el lecho. Por debajo del lecho han de quedar al menos 40 centímetros del material del propio lecho.

Las características de este cruce se indican en el plano correspondiente.

A continuación, se recogen las afecciones de mayor envergadura que se producirán por la ejecución de las obras proyectadas con cauces naturales, arroyos, desagües, infraestructuras existentes.

Tabla 7 Afecciones de las obras proyectadas al Dominio Público Hidráulico en el Sector Sur

ID	Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.
		X (m)	Y (m)				
DPH-1	ID 1802553	276.306,93	4.704.858,63	PVC-O	630	T-1-12	518,00
DPH-2	ID 1802553	276.904,03	4.704.092,25	PVC-O	315	T-1-14	570,00
DPH-3	ID 1802553	277.476,46	4.703.454,12	PVC-O	630	T-1	7.891,00
DPH-4	ID 1802553	277.733,22	4.703.124,27	PVC-O	315	T-1-11	275,70
DPH-5	ID 1802490	278.081,91	4.704.502,09	PVC-O	315	T-1-9-1	1.289,00
DPH-6	Arroyo Del Valle de Fontecha	275.884,98	4.706.007,84	PVC-O	500	T-1-5	747,00
DPH-7	Arroyo Del Valle de Fontecha	276.556,09	4.705.379,92	PVC-O	200	T-1-7	196,70
DPH-8	Arroyo Del Valle de Fontecha	278.213,83	4.703.665,17	PVC-O	400	T-1-9-1	160,00
DPH-9	ID-1809988	277.229,63	4.700.063,50	PVC-O	250	T-1-18-2	120,00
DPH-10	Arroyo De Los Reguerales	272.016,61	4.707.252,73	PVC-O	800	T-2	2.007,13

7.2. VERTIDOS A CAUCES EXISTENTES

El proyecto incluye entre sus soluciones técnicas para permitir el vaciado de la balsa y de la estación de bombeo en el Sector Sur:

- Vertido nº 1, procedente de la tubería de vaciado de la balsa de regulación
- Vertido nº 2, procedente del desagüe de la estación de bombeo

Tabla 8. Vertidos de las infraestructuras proyectadas en el Sector Sur

Afección		Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)
		X (m)	Y (m)		
Arroyo de los Reguerales	Vertido de vaciado de Balsa de regulación y desagüe de la Estación de Bombeo	272.014	4.707.271	PVC	800
Canal de Villadangos	Vertido de desagüe de la Balsa de regulación	273.940	4.708.573	HPCC	800

El vertido nº 1 se realiza en el propio canal que se utilizará a partir de este punto como desagüe; el vertido se realiza mediante una arqueta sifón que vierte en el canal a cota 869,0m.

La utilización de este desagüe es ocasional, sólo en el caso de actuaciones de reparación o mantenimiento en el vaso de la balsa.

El vertido nº 2 procedente del desagüe de emergencia de la balsa y de la estación de bombeo se realiza en el Arroyo de los Reguerales, mediante una tubería de PVC DN 800 mm.

Se proyecta la protección del cauce mediante un revestimiento con escollera de los taludes y fondo en un tramo de 10 m en el punto de vertido de la tubería.

La utilización de este desagüe será permanente en época de funcionamiento y durante la ejecución de labores de mantenimiento y reparación, con caudales muy bajos y puntuales, y nunca continuos salvo caso de rotura del colector de bombeo (hasta vaciado del mismo, tras el cierre de las válvulas que sectorizan la red).

7.3. DESAGÜES DE LA RED DE RIEGO

Entre las obras proyectadas se encuentran una serie de desagües de limpieza de la red que vierten a cauces y desagües existentes o a desagües nuevos diseñados con la reconcentración parcelaria de la zona, en fase de redacción por la Junta de Castilla y León.

Del total de 38 desagües de vaciado de la red de riego en el Sector Sur, 15 de ellos verterán sus aguas a los desagües de la reconcentración y el resto (3) lo realizan a arroyos de Confederación Hidrográfica del Duero. En el caso del Sector Norte, del total de 51 desagües de vaciado de la red de riego, todos ellos verterán sus aguas a los desagües de reconcentración.

Los desagües de red a los arroyos se realizarán con arqueta-pozo de rotura de carga y registro, protegiendo de esta manera el cauce, y quedarán a nivel de terreno o máximo 1 metro de altura cuando se ubiquen en la zona de servidumbre del cauce (menos de 5 m de distancia al cauce). El pozo de registro será construido mediante arquetas apilables, selladas entre sí, con pates de acceso y tapa de acero galvanizado, de medidas interiores en planta 1,0 x 1,0 m y 2 m de altura. La zona de vertido, entre la arqueta y el cauce, se protegerá con una solera de hormigón armado o escollera para evitar erosiones.

Se detallan a continuación las tuberías o ramales que desaguan directamente a cauces de CHD y los puntos de vertido correspondientes:

Tabla 9. Desagües de la red de riego en arroyos

Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	P.K..
	X (m)	Y (m)			

ARROYO DEL VALLE. ID 1800215	275.899,38	4.706.016,25	500	T-1-5	0+768,62
ARROYO DEL VALLE. ID 1800215	278.214,73	4.703.666,404	400	T-1-9-1	0+180,00

Los desagües de la red de riego; se realizarán mediante tubería DN 160 PVC, con válvula previa de seccionamiento de compuerta, y salida a pozo de registro construido mediante arquetas apilables, selladas entre sí, con pates de acceso y tapa de acero galvanizado, o bien con salida directa al desagüe si la cota de la tubería y el desagüe lo permiten.

Estos desagües de red tienen la finalidad de poder desaguar los ramales de la red de riego al final de la campaña de riego o en caso de reparación de algún ramal por avería, por lo que su utilización será muy escasa.

8. AFECCIONES A CARRETERAS

A continuación, se expone el listado de afecciones a carreteras, dentro de la zona regable, y se enumera la forma proyectada para realizar su cruce (perforación horizontal o cruce a cielo abierto, según tipología).

Tabla 10. Afecciones a red de carreteras en el Sector Sur

ID	Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.	Tipo de cruce
		X (m)	Y (m)					
CA-1	CARRETERA LE-6524 DE LE-413 (VILLAR DE MAZARIFE) A LE-6502	273.926,55	4.706.319,78	HPCC	1.200	T-1	2.130,00	Cielo abierto
CA-2	CARRETERA LE-6524 DE LE-413 (VILLAR DE MAZARIFE) A LE-6502	272.125,16	4.705.617,56	PVC-O	450	T-2-5	1.514,54	Cielo abierto
CA-3	CARRETERA LE-6524 DE LE-413 (VILLAR DE MAZARIFE) A LE-6502	271.410,09	4.705.338,93	PVC-O	500	T-2-7	1.260,00	Cielo abierto
CA-4	CARRETERA LE-6502 DE N-120 (SAN MARTÍN DEL CAMINO) POR BUSTILLO A CL-621 (MANSILLA DEL PÁRAMO)	270.151,59	4.704.862,08	PVC-O	315	T-2	5.418,81	Cielo abierto
CA-5	CARRETERA LE-6522 DE LE-413 A MOZÓNDIGA	275.709,61	4.705.407,16	PVC-O	500	T-1-5	17,48	Cielo abierto

CA-6	CARRETERA LE-413 DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO A VALCABADO DEL PÁRAMO	275.360,23	4.705.399,32	HPCC	1.000	T-1	4.534,66	Cielo abierto
CA-7	CARRETERA LE-6506 DE CL-622 (FONTECHA) POR MOZÓNDIGA A VILLAR DE MAZARIFE	278.486,49	4.703.933,63	PVC-O	315	T-1-9-1-2	23,87	Cielo abierto
CA-8	CARRETERA LE-6504 DE LE-413 A LE-6502 (BUSTILLO DEL PÁRAMO)	274.786,96	4.702.894,33	PVC-O	315	T-1-8	2.488,86	Cielo abierto

Tabla 11. Afecciones a red de carreteras en el Sector Norte

ID	Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.	Tipo de cruce
		X (m)	Y (m)					
CA-1	CARRETERA LE-6419 DE N-120 POR SANTA MARINA DEL REY, SARDONEDO Y ALCOBA DE LA RIBERA A LE-413	266.750,77	4.713.227,49	PVC-O	200	T-3-2-1-3	20,00	Cielo abierto
CA-2	CAMINO DE LOS ACEITEROS	267.846,45	4.714.123,90	PVC-O	400	T-3-2	3.000,00	Cielo abierto
CA-3	CAMINO DE LOS ACEITEROS	268.169,68	4.713.438,51	PVC-O	500	T-3-2-1	1.454,00	Cielo abierto
CA-4	CAMINO DE LOS ACEITEROS	268.333,66	4.712.792,72	PVC-O	315	T-3	1.514,00	Cielo abierto
CA-5	CAMINO DE LOS ACEITEROS	268.446,28	4.712.167,76	PVC-O	450	T-2-2-2	140,00	Cielo abierto
CA-6	CAMINO DE LOS ACEITEROS	268.521,99	4.711.694,42	PVC-O	500	T-2-2	1.750,00	Cielo abierto
CA-7	CAMINO DE LOS ACEITEROS	268.568,71	4.711.491,59	PVC-O	250	T-2-2-1-2	15,85	Cielo abierto
CA-8	CAMINO DE LOS ACEITEROS	268.676,03	4.711.261,60	PVC-O	250	T-2-2-1-2	289,00	Cielo abierto
CA-9	CAMINO DE LOS ACEITEROS	268.848,76	4.710.152,24	PVC-O	500	T-2-6	1.780,00	Cielo abierto

ID	Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.	Tipo de cruce
		X (m)	Y (m)					
CA-10	CAMINO DE LOS ACEITEROS	269.010,78	4.709.502,78	PVC-O	400	T-2-8	1.670,00	Cielo abierto
CA-11	CARRETERA LE-443 DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO A SANTA MARINA DEL REY	271.096,87	4.711.087,97	HPCC	1.300	T-2	2.900,00	Cielo abierto
CA-12	CARRETERA N-120 DE LEÓN A ASTORGA	270.667,26	4.709.600,25	HPCC	1.100	T-2	5.140,00	Cielo abierto
CA-13	AUTOPISTA AP-71 DE LEÓN A ASTORGA	271.534,49	4.709.146,32	ASH	630	T-2-7	1.300,00	Perforación horizontal
CA-14	AUTOPISTA AP-71 DE LEÓN A ASTORGA	270.819,97	4.708.603,28	ASH	630	T-2	6.290,00	Perforación horizontal
CA-15	CARRETERA LE-6502 DE N-120 (SAN MARTÍN DEL CAMINO) POR BUSTILLO A CL-621 (MANSILLA DEL PÁRAMO)	269.391,30	4.707.966,75	PVC-O	200	T-2-12	1.620,00	Cielo abierto
CA-16	CARRETERA LE-6502 DE N-120 (SAN MARTÍN DEL CAMINO) POR BUSTILLO A CL-621 (MANSILLA DEL PÁRAMO)	269.612,39	4.707.159,60	PVC-O	315	T-2	8.640,00	Cielo abierto

9. AFECCIONES A VÍAS FÉRREAS

A continuación, se enumeran las afecciones, que se realizarán en el Sector Norte acorde a lo ya descrito en este documento y recogido en la documentación gráfica del proyecto y en la descripción de la unidad de obra que permite su ejecución.

Tabla 12. Afección a vía de ferrocarril en el Sector Norte

		Coordenadas UTM ETRS89 H30						
ID	Afección	X (m)	Y (m)	Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.	Tipo de cruce
FFCC-1	FFCC	271.563,69	4.709.109,91	PVCO	630	T-2-7	1.350,00	Perforación
FFCC-2	FFCC	270.832,42	4.708.554,47	PVCO	630	T-2	6.345,00	Perforación

10. AFECCIONES A LÍNEAS ELÉCTRICAS EXISTENTES

A continuación, se enumeran las afecciones, que se realizarán acorde a lo ya descrito en este documento y recogido en la documentación gráfica del proyecto y en la descripción de la unidad de obra que permite su ejecución.

Tabla 13. Afección a líneas eléctricas en el Sector Sur

		Coordenadas UTM ETRS89 H30					
ID	Afección	X (m)	Y (m)	Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.
LE-1	Línea eléctrica	272.123,74	4.707.330,70	HPCC	800	T-2	1.860,00
LE-2	Línea eléctrica	272.375,63	4.707.265,36	PVC-O	400	T-2-3	230,00
LE-3	Línea eléctrica	273.107,20	4.707.078,74	PVC-O	400	T-2-1	885,00
LE-4	Línea eléctrica	273.849,56	4.706.888,75	HPCC	1.200	T-1	1.555,00
LE-5	Línea eléctrica	274.474,38	4.706.726,36	PVC-O	250	T-1-1-2	1.010,00
LE-6	Línea eléctrica	274.801,11	4.706.641,66	PVC-O	450	T-1-3	940,00
LE-7	Línea eléctrica	275.087,26	4.706.566,90	PVC-O	450	T-1-3	1.445,00
LE-8	Línea eléctrica	275.941,54	4.706.344,64	PVC-O	315	T-1-5-1	300,00
LE-9	Línea eléctrica	272.227,46	4.705.083,04	PVC-O	400	T-2-5	2.060,00
LE-10	Línea eléctrica	271.411,55	4.705.331,43	PVC-O	500	T-2-7	1.270,00
LE-11	Línea eléctrica	269.990,25	4.704.782,28	PVC-O	200	T-2	5.645,00
LE-12	Línea eléctrica	277.875,96	4.703.697,60	PVC-O	500	T-1-9	445,00
LE-13	Línea eléctrica	277.788,52	4.703.094,93	PVC-O	315	T-1-11	345,00

		Coordenadas UTM ETRS89 H30					
ID	Afección	X (m)	Y (m)	Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.
LE-14	Línea eléctrica	277.739,60	4.702.778,73	PVC-O	200	T-1-11-2	353,00
LE-15	Línea eléctrica	277.589,44	4.702.119,70	PVC-O	315	T-1-13	246,00
LE-16	Línea eléctrica	277.407,23	4.701.493,77	PVC-O	315	T-1-15	223,00
LE-17	Línea eléctrica	277.290,24	4.701.294,53	PVC-O	315	T-1	10.100,00

Tabla 14. Afección a líneas eléctricas en el Sector Norte

		Coordenadas UTM ETRS89 H30					
ID	Afección	X (m)	Y (m)	Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.
LE-1	Línea eléctrica	267.402,44	4.713.684,79	PVC-O	315	T-3-2-1-2	263,50
LE-2	Línea eléctrica	267.316,76	4.713.420,78	PVC-O	400	T-3-2-1	314,10
LE-3	Línea eléctrica	267.203,60	4.713.095,58	PVC-O	315	T-3-2-1	2.831,73
LE-4	Línea eléctrica	267.057,03	4.712.656,65	PVCO	315	T-2-2-2-2	903,00
LE-5	Línea eléctrica	266.864,23	4.712.089,94	PVC-O	315	T-2-2-2	1.872,64
LE-6	Línea eléctrica	266.658,78	4.711.477,42	PVC-O	315	T-2-2-4	152,37
LE-7	Línea eléctrica	266.555,91	4.711.170,19	PVC-O	200	T-2-2-6	281,53
LE-8	Línea eléctrica	268.059,04	4.710.868,65	PVC-O	315	T-2-6-6	1.266,07
LE-9	Línea eléctrica	268.472,22	4.710.299,48	PVC-O	400	T-2-6-6	847,12
LE-10	Línea eléctrica	271.093,45	4.711.203,38	HPCC	1.300	T-2	2.794,56
LE-11	Línea eléctrica	270.123,59	4.710.508,97	HPCC	1.300	T-2	4.085,17
LE-12	Línea eléctrica	270.386,80	4.710.090,83	HPCC	1.100	T-2	4.580,90
LE-13	Línea eléctrica	269.447,01	4.709.410,81	PVC-O	400	T-2-8	225,31
LE-14	Línea eléctrica	269.231,21	4.709.253,93	PVC-O	200	T-2-8-1	217,52
LE-15	Línea eléctrica	268.708,51	4.708.874,99	PVC-O	400	T-2-8-5	622,19
LE-16	Línea eléctrica	270.485,88	4.709.915,69	PVC-O	500	T-2-8	1,00
LE-17	Línea eléctrica	271.425,81	4.709.404,66	PVC-O	630	T-2-7	1.031,11
LE-18	Línea eléctrica	270.724,59	4.708.862,43	PVC-O	630	T-2	6.023,73
LE-19	Línea eléctrica	269.463,784	4.708.021,50	PVC-O	630	T-2-12	1.534,61
LE-20	Línea eléctrica	270.645,95	4.707.715,78	PVC-O	630	T-2	7.449,46
LE-21	Línea eléctrica	270.622,59	4.707.721,85	PVC-O	200	T-2-14	19,37
LE-22	Línea eléctrica	271.121,88	4.707.592,24	PVC-O	315	T-2-13	394,55
LE-23	Línea eléctrica	271.622,95	4.707.462,17	PVC-O	200	T-2-11	1.215,24

11. AFECCIÓN AL CAMINO DE SANTIAGO

A continuación, se identifican los puntos de afección, y tal y como recoge el informe arqueológico que acompaña a este proyecto.

Tabla 15. Afección al Camino de Santiago en el Sector Sur

Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.
	X (m)	Y (m)				
Camino de Santiago	273.927,00	4.706.319,30	HPCC	1.200	T-1	2.132,02
Camino de Santiago	272.125,15	4.705.616,47	PVC-O	450	T-2-5	1.517,05
Camino de Santiago	271.409,61	4.705.341,49	PVC-O	500	T-2-7	1.263,14

Tabla 16. Afección al Camino de Santiago en el Sector Norte

Afección	Coordenadas UTM ETRS89 H30		Material	Diámetro Tubería (mm)	Denominación del ramal	p.k.
	X (m)	Y (m)				
Camino de Santiago	270.661,48	4.709.610,37	HPCC	1100	T-2	5.140,00

**AFECCIONES: DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA FASE
PROYECTO**



DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CASTILLA Y LEÓN
OCCIDENTAL

UNIDAD DE CARRETERAS
EN LEÓN



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: VAR.23.0081

FECHA

ASUNTO: **Solicitud de condicionado. Modernización del
Regadío de la Comunidad de Regantes del
Canal de Villadangos (León)**

DESTINATARIO:

**COMUNIDAD DE REGANTES DEL
CANAL DE VILLADANGOS**

Plaza Mayor 6
24392 – Villadangos del Páramo
LEÓN

En relación con la solicitud formulada por COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS, de fecha de entrada en esta Unidad de Carreteras del Estado en León el 03 de agosto de 2023, por el que se solicita informe de esta Unidad de Carreteras en León sobre las condiciones de ejecución a considerar en los cruces y paralelismos entre carreteras estatales y la red de tuberías, objeto de redacción en el proyecto de modernización del regadío en la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos, se informa:

OBJETO:

Una vez revisada la documentación aportada, la misma no comprende el proyecto técnico a ejecutar, sino una descripción de las actuaciones a desarrollar y un plano que refleja la totalidad de la zona afectada por la modernización de regadío planteada, afectando dicha zona a la carretera N-120 entre los pp.kk. 323+900 y 328+255, ambas márgenes, así como a la autopista AP-71 entre los pp.kk. 8+500 y 14+060, ambas márgenes.

El peticionario ha iniciado trabajos preparatorios de la redacción del proyecto del asunto, que contemplará la ejecución de las obras que se relacionan a continuación:

- Construcción de balsas de regulación, sin indicaciones de ubicación
- Construcción de estaciones de bombeo, sin indicaciones de ubicación
- Redes de riego, sin indicaciones de ubicación y de posibles cruzamientos y/o paralelismos con la autopista AP-71 León-Astorga
- Línea Eléctrica de Alta Tensión, sin indicaciones de ubicación
- Sistema de telecontrol de la red de riego
- Red de desagües, sin indicaciones de ubicación
- Reposición de infraestructuras afectadas

De acuerdo con lo anterior, el Proyecto a redactar habrá de tener en cuenta las siguientes condiciones:



1. LEGISLACIÓN Y NORMATIVA VIGENTE

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece las siguientes zonas de protección de la carretera: de dominio público, de servidumbre, de afección y de limitación a la edificabilidad.

Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

La ley de carreteras establece en su artículo 29 apartado 4 que *“Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados. En todos los casos será precisa la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.”*

La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

El artículo 31 de la citada Ley de Carreteras establece en el apartado 2 que *“En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.”*

La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

El artículo 32 de la citada Ley de Carreteras establece en el apartado 2 que *“Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.”*

Finalmente, el artículo 33 de la Ley de Carreteras define la Zona de limitación a la edificabilidad: *“A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes”*



Adicionalmente, el Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/94 de 2 de septiembre y modificado por Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre y por Real Decreto 597/1999, de 16 de abril, establece en su artículo 94, las **condiciones para el otorgamiento de autorizaciones**:

d) **Conducciones subterráneas.** No se autorizarán por la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y con la debida justificación, la prestación de un servicio público de interés general así lo exigiere. En la zona de servidumbre, y donde no haya posibilidad de llevarlas fuera de la misma, se podrán autorizar las correspondientes a la prestación de un servicio público de interés general y las vinculadas a servicios de interés general, situándolas en todo caso lo más lejos posible de la carretera. Las de interés privado sólo se autorizarán por la zona de afección. Excepcionalmente y donde no haya otra solución, se podrán autorizar en la zona de servidumbre, lo más lejos posible de la carretera.

e) **Obras subterráneas.** En la zona de servidumbre no se autorizarán las que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada. En cualquier caso, delante de la línea límite de edificación no se autorizarán las que supongan una edificación, tales como garajes, almacenes, piscinas o similares.

f) **Cruces subterráneos.** Las obras correspondientes se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, dejarán el pavimento de la carretera en sus condiciones anteriores, y tendrán la debida resistencia. La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de cruce y la rasante de la carretera será fijada por el Director General de Carreteras. Salvo justificación especial, no se autorizarán cruces a cielo abierto en autopistas, autovías y vías rápidas, ni en carreteras convencionales con intensidad media diaria de circulación superior a 3.000 vehículos, debiéndose efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea. También se podrán utilizar para el cruce las obras de paso o desagüe de la carretera, siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales.

h) **Instalaciones colindantes con la carretera.** Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones deberán quedar siempre detrás de la línea límite de edificación. Delante de esta línea no se autorizarán más obras que las necesarias para viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas. En la zona de servidumbre se podrán autorizar excepcionalmente zonas pavimentadas para viales o aparcamiento.

j) **Movimientos de tierras y explanaciones.** Se podrán autorizar en las zonas de servidumbre y afección, siempre que no sean perjudiciales para la carretera o su explotación, por modificación del curso de las aguas, reducción de la visibilidad, o cualquier otro motivo.

m) **Vertederos.** No se autorizarán en ningún caso

2. CONDICIONES PARA CRUZAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA N-120 Y LA AP-71:

Las conducciones nuevas a colocar en la carretera, para el cruce subterráneo, deberán reunir las condiciones precisas de resistencia para soportar las cargas que circulen por la carretera. A estos efectos, este Órgano autorizante no se responsabiliza de los perjuicios que el tránsito rodado pueda ocasionar en la instalación, ni de los que surjan por cualquier motivo derivado de la carretera.

El cruce se realizará mediante el sistema de perforación mecánica subterránea (topo), sin perturbar en todo momento la seguridad, comodidad y fluidez de la circulación vial; y no causando daños y perjuicios a la infraestructura de la carretera, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación vial, a la adecuada explotación de aquella y a las condiciones medioambientales del entorno; para lo cual se cumplirán las siguientes prescripciones:

- a) Se realizará preferentemente perpendicular a la calzada o calzadas de la vía, siempre que las condiciones técnicas o reglamentarias de los servicios a cruzar lo permitan.
- b) Se utilizará el sistema de perforación más adecuado al tipo de terreno a perforar, de modo que se impida el derrumbe del terreno en el hueco de la perforación, y que el diámetro de la misma se corresponda con el de la tubería a instalar, sin que se produzcan oquedades entre ésta y el terreno en la explanación de la carretera. Caso de que estas oquedades inevitablemente se produzcan y para evitar posibles asentamientos en el firme de las carreteras, deberán rellenarse mediante inyección de hormigón o lechada de cemento.
- c) Para cumplir la prescripción anterior el sistema de perforación a emplear será el de: hinca de tubería por escudo abierto con equipo empuje a presión; perforación dirigida con una previa perforación piloto de menor diámetro, posterior escariado del orificio hasta obtener diámetro necesario y colocación definitiva de tubería.
- d) En los casos de tubería a presión o conductores eléctricos o telefónicos, la tubería principal o los cables irán alojados, a modo de "pasa-tubos", en otra de mayor diámetro en todo el ancho de la explanación, para evitar daños a la carretera y poderla sustituir fácilmente en caso de avería. Dicho "pasa-tubos" deberá prolongarse necesariamente fuera de la zona de dominio público o de la zona expropiada. Esta tubería de mayor diámetro debe reunir las condiciones precisas de resistencia para soportar las cargas que circulen por la autopista, así como las necesarias de estanqueidad y presión, para evitar que la rotura de las tuberías a presión que en ellas se alojen, puedan causar daños a la estabilidad de terraplenes, explanadas y firmes de la vía bajo la que cruzan.
- e) La profundidad a la que se realizará el cruce será la suficiente para que la arista exterior de la generatriz del tubo más superficial quede a 1,5 metros bajo la rasante de la carretera y, en su caso, de la rasante del camino de servicio; y a 1 metro desde la explanación de la misma (incluida la cota de cimentación del terraplén y/o solera de la cuneta, en su caso).
- f) La longitud de la perforación incluirá como mínimo la zona de Dominio Público y los terrenos expropiados, de tal manera que los fosos o pozos de "ataque y salida" para la ejecución del "topo", deberán quedar fuera de los terrenos expropiados de la carretera, y nunca se realizará a cielo abierto en todo el tramo que pueda afectar la estabilidad de la plataforma o que esté dentro de dicha zona. Los citados pozos o fosos de la perforación se deberán ubicar lo suficientemente alejados de la calzada como para no ser necesaria la colocación de barrera de seguridad (tabla 1 de la O.C. 28/2009, sobre criterios de aplicación de barreras de seguridad metálicas); o bien situarse tras ella en el caso de estar colocada en la carretera; o bien protegerlos provisionalmente con barrera de seguridad rígida portátil tipo TD-1 (definida en la Instrucción 8.3-I. C. de Señalización de Obras aprobada por O. M. de 31 de Agosto de 1987).
- g) En ambos márgenes de la carretera y fuera de su zona de Dominio Público y de los terrenos expropiados, se construirán arquetas o pozos de reconocimiento totalmente enterrados, que posibiliten la ejecución de actuaciones de conservación o reparación de las conducciones que cruzan bajo la vía, sin generar nuevas afecciones sobre la misma para llevarlas a cabo. En el caso de tuberías a presión, en estos pozos, en los que se acometerán las conducciones de mayor diámetro ("pasatubos") en las que aquéllas se alojan, se ubicarán asimismo las correspondientes válvulas de cierre de la conducción, que permitan el corte del suministro en el caso de averías en la parte de la conducción que cruza bajo la carretera, a fin de evitar los posibles daños a ésta y posibilitar las posteriores actuaciones de reparación de la tubería.
- h) En las arquetas o pozos indicados en la prescripción anterior, se instalará anexo a los mismos un hito o mojón fabricado de materiales antivandálicos, en el que constará inscrita la identificación de la conducción subterránea y del Titular de la misma responsable de su explotación y conservación.
- i) Se tomarán las medidas necesarias para evitar las afecciones a otras canalizaciones de servicios que pudiesen existir, siendo responsabilidad del peticionario cuantas incidencias pudieran producirse.

- j) Una vez terminada la perforación, se restablecerá el perfil transversal del terreno a su estado primitivo.

3. CONDICIONES PARA CONDUCCIONES SUBTERRÁNEAS PARALELAS A LAS CARRETERAS N-120 Y AP-71:

- a) Se realizará sensiblemente paralela al eje de la vía, ubicándose exteriormente a los terrenos expropiados y a la zona de servidumbre de la misma: 8 metros desde la arista exterior de explanación en las carreteras convencionales y 25 metros desde la arista exterior de explanación en las autopistas, autovías y vías rápidas.
- b) Frente a todas las obras de fábrica de la carretera, y en una longitud que comprenda como mínimo la distancia entre aletas, las tuberías se protegerán con 20 cms. de hormigón H-250, de forma que su cota más alta sea inferior a la de la solera primitiva de la obra de fábrica y a la del terreno natural.
- c) Una vez terminada las obras de instalación de las conducciones subterráneas, se restablecerá el terreno afectado a su estado primitivo.

4. CONDICIONES PARTICULARES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS ASOCIADAS A LA RED DE RIEGO (BALSAS DE REGULACIÓN, ESTACIONES DE BOMBEO, ETC.)

- a) Se ubicarán en terrenos de propiedad del Interesado, exteriormente a los terrenos expropiados y a la línea límite de edificación, cuya distancia, medida en horizontal a la arista exterior de la calzada más próxima, es de 25 metros para carreteras convencionales y 50 metros para autopistas.

5. CONDICIONANTES EN RELACIÓN CON LA RETIRADA Y GESTIÓN DE ELEMENTOS DEL SISTEMA DE REGADÍO ACTUAL

- a) El proyecto deberá contemplar la retirada de los elementos de la red de riego actual, que incluye acequias prefabricadas de hormigón, arquetas, sifones de hormigón, pilares y cimentaciones de las citadas acequias así como la adecuada gestión de los elementos retirados y los residuos generados.
- b) No se autorizarán en ningún caso los vertederos permanentes o temporales de los elementos retirados y residuos generados dentro de la zona de influencia de la carretera N-120 y la autopista AP-71 (50 y 100 metros respectivamente a ambos lados medidos desde la arista exterior de explanación y perpendicularmente a esta).

Finalmente, se indica que para cualquier tipo de obras, instalaciones o usos en las zonas de protección de la carretera N-120 y la autopista AP-71, se estará en cumplimiento de lo contenido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1812/94 de 2 de septiembre, cuyo cumplimiento recae sobre esta Unidad de Carreteras en León, de acuerdo a los procedimientos establecidos, respetando las zonas de protección y usos contemplados; debiendo solicitar autorización al titular de la carretera, una vez tengan perfectamente definidas las actuaciones.

Asimismo, puesto que los usos contemplados en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1812/94 de 2 de septiembre, son incompatibles con cualquier actuación distinta a la contemplada en la anteriormente mencionada ley, **no deben incluirse dentro del proyecto los bienes pertenecientes al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o aquellos cuyo uso este condicionado (terrenos expropiados y terrenos en zonas de dominio público).**

Es todo lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE
CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN
OCCIDENTAL

(firmado electrónicamente)

Fdo: José Vidal Corrales Díaz.

FIRMADO por : JOSE VIDAL CORRALES DIAZ. A fecha: 29/09/2023 02:10 PM
Total folios: 6 (6 de 6) - Código Seguro de Verificación: MFOM0257DC0D69E0326F6766A42C
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



Nº de registro: REGAGE23s00066026945

Fecha de registro: 02-10-2023 09:36:16

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Interesado

Nombre/Razón social:	COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS	Código postal:	24392
Documento de ident.:	Sin información	País:	España
Dirección	PLAZA MAYOR 6	D. E. H.:	Sin información
Municipio:	Villadangos del Páramo	Teléfono:	Sin información
Provincia:	León	Correo electrónico:	Sin información
Representante:		Canal Notif:	Sin información

Organismo

Código: EA0045058

Unidad: Unidad de Carreteras del Estado en León

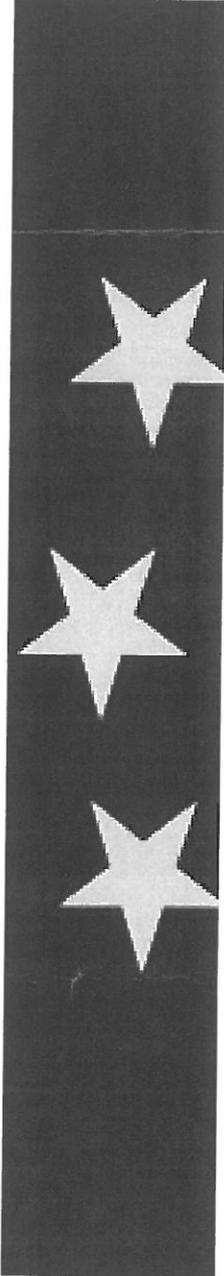
Información del asiento registral

Resumen/asunto: SOLICITUD DE CONDICIONADO. MODERNIZACIÓN DEL REGADÍO DE LA COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS (LEÓN). N-120, ENTRE LOS PP.KK. 323+900 Y 328+255, AMBAS MÁRGENES Y AP-71 ENTRE LOS PP.KK. 8+500 Y 14+060, AMBAS MÁRGENES.

Unidad de tramitación de destino: Sin información

Ref. externa: Sin información

Nº Expediente: VAR.23.0081



Persona destinataria: COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS con NIF G24013682
Fecha de envío: 22/08/2023
Registro de salida: Nº 29407
Origen: Fomento - SEFYCU 4477455
Expediente: [Expediente 1204061H](#)
Asunto: Comunicación condiciones de obra

Para acceder al contenido de la notificación, abra los documentos adjuntos.

Origen: Fomento - SEFYCU 4477455

RELACIÓN DE DOCUMENTOS INCLUIDOS EN LA NOTIFICACIÓN

#	Nombre
1	(*) Oficio de remisión
2	(*) Comunicación condiciones de obra - SEFYCU 4477455

NOTA: Los documentos marcados con (*) no se incluyen en este documento. Para acceder a ellos, deberá hacerlo siguiendo el correspondiente enlace o a través del apartado *consulta de sus trámites* de la Sede Electrónica.





FIRMADO POR

El Jefe de Servicio de Fomento, accial.,
Ricardo Bayón Álvarez
22/08/2023



DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE
LEÓN

Fomento

Plaza de San Marcelo, 6 - 24002
León (León)

Fomento

Expediente 1204061H

PERSONA DESTINATARIA:

COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE
VILLADANGOS
secretaria@comunidadregantescanalvilladangos.es
/ 609459480



SELLO

Nº Salida en Registro: 29407 / 2023
22/08/2023

Expediente 1204061H

NOTIFICACIÓN

Le notifico, para su conocimiento y efectos, los siguientes documentos:

- Comunicación condiciones de obra - SEFYCU 4477455

CSV: HUAC D3N3 JXE7 44N2 XDK4

SHA3-512: DJ9gWeAjcJQv7UN5qwsezg5p6jg2FTvgmXhMMLpCr5GNu27vEBn2p5mYMCiwxKOU5z0b6Rd1zBdWx0fNodTeQA==



DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE LEÓN

Código Seguro de Verificación: HUAC D3N3 KFYN K93N 93JQ

Oficio de remisión COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS - Comunicación condiciones de obra - SEFYCU 4477455

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://sede.dipuleon.es/>



FIRMADO POR

El Jefe de Servicio de Fomento, acctal.,
Ricardo Bayón Álvarez
22/08/2023



DIPUTACIÓN
DE LEÓN

NIF: P2400000B

Fomento

Expediente 1204061H

ASUNTO: CONDICIONADO PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL REGADÍO EN LA COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS. (EXPTE. 682/2023)

DESTINATARIO: COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS

Visto su escrito, con fecha de entrada en el Registro General de la Diputación Provincial de León el día 31 de julio de 2023 y nº de registro 33750, por el que con motivo de la redacción del proyecto de "MODERNIZACIÓN DEL REGADÍO EN LA COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS (LEÓN)", en los términos municipales de Bustillo del Páramo, Santa Marina del Rey y Chozas de Abajo, solicita al Servicio de Fomento el condicionado procedente para la redacción del citado proyecto, (expte. nº 682/2023 de autorizaciones de obras); se le da traslado del contenido del informe emitido al efecto por el ingeniero jefe del Servicio de Fomento, en funciones, de fecha 22 de agosto de 2023, del siguiente tenor literal:

1.- *Las obras de modernización del regadío en la comunidad de regantes del canal de Villadangos afectan a las carreteras de la red provincial LE-6502 "De N-120 (San Martín del Camino) por Bustillo a CL-621 (Mansilla del Páramo)", LE-6524 "De LE-413 (Villar de Mazarife) a LE-6502", LE-6522 "De LE-413 a Mozondiga", LE-6506 "De CL-622 (Fontecha) por Mozondiga a Villar de Mazarife" y LE-6504 "De LE-413 a LE-6502 (Bustillo del Páramo)":*

1.1.- *Los cruces, para dar continuidad a las tuberías que se proyecten, con afección a la carretera LE-6502 deberán ejecutarse mediante perforación horizontal para no afectar al firme de la calzada, situando los respectivos pozos de ataque, a una distancia, como mínimo, de 3 m con respecto a la arista exterior de la explanación y/o cualquier registro, arqueta u obra de fábrica. La cota mínima de resguardo entre el fondo de la cuneta y la generatriz superior del tubo será, como mínimo, de 0,50 m.*

1.2.- *Los restantes cruces con afección a las carreteras LE-6524, LE-6522, LE-6506 y LE-6504, hasta que no se lleve a cabo la mejora y ampliación de sus respectivas plataformas, podrán realizarse mediante zanja a cielo abierto, previo a la excavación de la misma. El firme se cortará con sierra de disco, rellenando posteriormente la zanja situada bajo la carretera con hormigón HM-20 hasta 0,05 m por debajo de la rasante de la carretera, finalizando con la extensión y compactación de mezcla bituminosa en caliente tipo AC 16 surf D.*

Se deberán habilitar los desvíos necesarios para la ejecución de los cruces señalizándolos reglamentariamente.



SELLO

Nº Salida en Registro: 29407 / 2023
22/08/2023



DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE LEÓN

Código Seguro de Verificación: HUAC D3QX CWE7 PCCU T7TR

Comunicación condiciones de obra - SEFYCU 4477455

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://sede.dipuleon.es/>

Pág. 1 de 2



FIRMADO POR

El Jefe de Servicio de Fomento, acctal.,
Ricardo Bayón Álvarez
22/08/2023



DIPUTACIÓN
DE LEÓN

NIF: P2400000B

Fomento

Expediente 1204061H

1.3.- Los paralelismos de las infraestructuras proyectadas deberán situarse a una distancia, como mínimo, de 3 m con respecto a la arista exterior de la explanación de las respectivas carreteras, tal como establece la Ley 10/2008 de Carreteras de Castilla y León.

1.4.- Los apoyos de la línea eléctrica de alta tensión deberán situarse a una distancia, como mínimo, de vez y media su altura con respecto a la arista exterior de la calzada, tal como establece el Reglamento de Carreteras de la Castilla y León.

1.5.- Una vez adjudicadas las obras, el adjudicatario deberá solicitar autorización para la ejecución de las mismas y constituir la fianza fijada en ese momento para responder del cumplimiento de las condiciones de la autorización y, en su caso, de los posibles daños que pudiera causar a la carretera y a los usuarios de la misma y de cualquier otra responsabilidad derivada de la ejecución de las obras, que será devuelta una vez terminadas las mismas de conformidad con esta Diputación.

Lo que le comunico para su conocimiento y a los efectos oportunos.

EL INGENIERO JEFE DEL SERVICIO DE FOMENTO, en funciones.



SELLO

Nº Salida en Registro: 29407 / 2023
22/08/2023



DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE LEÓN

Código Seguro de Verificación: HUAC D3QX CWE7 PCCU T7TR

Comunicación condiciones de obra - SEFYCU 4477455

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://sede.dipuleon.es/>

Pág. 2 de 2

COMUNIDAD DE REGANTES

secretaria@comunidadregantescanalvilladangos.es

En León, a 28 de agosto de 2.023.

Nº Expediente: Modernización regadío Canal de Villadangos

Ref.: AF202300545

Req: ES-202308-I009789430

ASUNTO: Modernización del Regadío en la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos (León)

Muy Sr./Sra. nuestro/a:

En relación a su escrito con fecha 07 de agosto de 2.023 relativa al asunto de referencia hemos de informarle que para conocer con más detalle el emplazamiento de nuestras instalaciones está a su disposición la información gráfica de nuestra red en la página web <http://www.inkolan.com>.

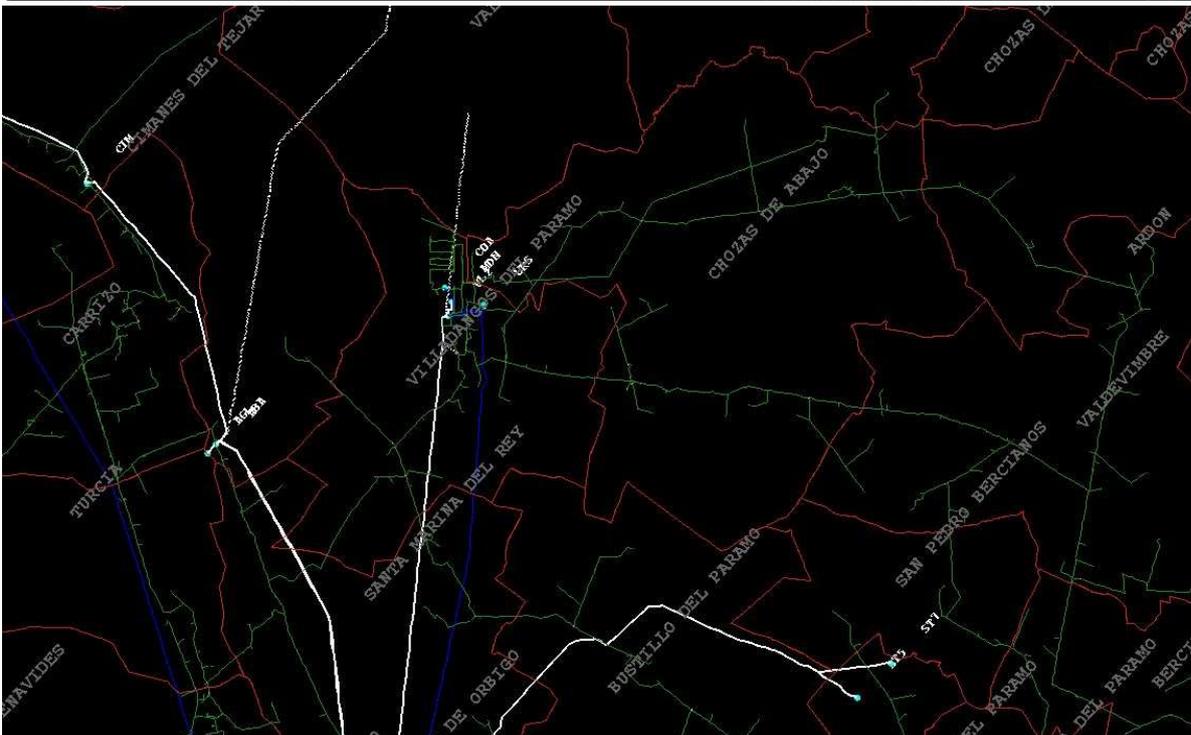
Una vez analizada la documentación, UFD indica que, si existen instalaciones propiedad de UFD en el ámbito de actuación, por lo que se deberán respetar las prescripciones técnicas y reglamentarias establecidas en la legislación aplicable a las instalaciones de la red de distribución afectadas, de las que es titular esta Sociedad.

A este respecto, a partir de la documentación recibida – PLANO GENERAL ZONA DE ACTUACIÓN- procedemos a realizar las siguientes observaciones:

- Debido a la extensa zona de actuación se deberá presentar estudio o proyecto con las distintas zonas de actuación.



	pryse	PROYECTO: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL REGADÍO EN LA COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS - FASE 1 (LEÓN)	AUTOR: Fdo. Teodoro Matheo García INGENIERO AGRÓNOMO	FECHA: JUN 2023 ESCALA: 1:50.000 Formato: UTM-A3	TÍTULO PLANO: MUNICIPIOS AFECTADOS	PLANO Nº: - HOJA: - DE -
--	--------------	--	--	--	------------------------------------	-----------------------------





- Dicha actuación tiene afección directa con instalaciones propiedad de UFD, por lo que se deberán respetar las distancias exigidas en el RD223/2008 frente a la red de distribución eléctrica de media tensión, como las exigidas en el RD842/2002 frente a red de distribución eléctrica de baja tensión.

En caso de no cumplir estas condiciones, se podrá optar entre:

- Modificar el alcance de su actuación
- Solicitar el desvío de las instalaciones de la red de distribución, cuyo coste será asumido por el solicitante, en aplicación del art. 153 del R.D 1955/2000. Para ello puede realizar la petición a través del enlace <https://www.ufd.es/modificar-el-trazado-de-una-linea/>
- Declinamos cualquier responsabilidad en el supuesto de que no se cumpliesen las citadas condiciones.

Al mismo tiempo hay que indicar que si para la ejecución de las obras fuese preciso realizar algún trabajo en proximidad de las instalaciones eléctricas de esta empresa distribuidora, deberá atenderse a lo establecido en el Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico. En particular, si requiere de alguna actuación para modificar temporalmente las condiciones de explotación de la red de UFD, puede solicitarlo a través del enlace <https://www.ufd.es/instaladores/solicitar-corte-programado/>.

En el supuesto de que las obras a las que refiere el presente expediente tuviesen un alcance diferente al trasladado, esta Sociedad podrá establecer condicionantes particulares para la ejecución de las mismas.

Atentamente:



UFD Distribución Electricidad, S.A.



Ayuntamiento de Cimanes del Tejar (León)

**COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS
PZ. MAYOR, 6
24392 – VILLADANGOS DEL PÁRAMO (León)**

NOTIFICACION

Pongo en su conocimiento que, por la Junta de Gobierno Local de este Ayuntamiento, en Sesión Ordinaria de fecha 16-02-2023, se adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

“V.- ESCRITOS Y SOLICITUDES DIRIGIDOS A ESTA ALCALDIA.- 5.4) LA COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DE VILLADANGOS.- Pone en conocimiento del Ayuntamiento que ha comenzado la redacción del proyecto de ”Modernización del Regadío en la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos (León)”. SOLICITA:

Indiquen las infraestructuras titularidad del Ayuntamiento existentes en la zona regable, para en caso de interferencias y posibles reparaciones en caso de afección

Conocer si existe algún tipo de modificación en las NUTS que pueda influir en el proyecto de modernización

Si se encuentra en marcha algún proyecto de infraestructuras lineales o puntuales o la ejecución de futuros proyectos y que se enmarquen en la zona regable de esta comunidad de regantes, dentro de su término municipal y que pueda interferir con las infraestructuras contempladas en el proyecto de modernización referido.

Se pondrá en conocimiento de la Comunidad de Regantes del Canal de Villadangos que existen una nuevas Nuts y que la empresa Adamo tiene previsto en breve plazo de tiempo la ejecución de un proyecto para instalar fibra óptica, en la zona referida.”

Lo que se le comunica para su conocimiento y efectos oportunos





AYUNTAMIENTO DE SAN PEDRO BERCIANOS

C/ La Carretera, 31 – 24252 – San Pedro Bercianos (León) – 987 37 30 95 – aytosanpedro@gmail.com

C.I.F.: P-2415300-I



Asunto: Proyecto modernización del regadío

En relación con su escrito de fecha Febrero de 2023, relativo al asunto de referencia, pasamos a informarles:

- 1.- INFRAESTRUCTURAS DE TITULARIDAD MUNICIPAL: **No hay**
- 2.- MODIFICACIÓN NORMAS URBANISTICAS INFLUYENTES EN EL PROYECTO: **No**
- 3.- PROYECTO DE INFRAESTRUCTURAS ACTUALES O FUTUROS: **No**

Atte.

San Pedro Bercianos, a 16 de Febrero de 2023

EL ALCALDE,



10029353L Firmado digitalmente
JOSE ANTONIO por 10029353L JOSE
RODRIGUEZ (R: ANTONIO RODRIGUEZ
P2415300I) (R: P2415300I)
Fecha: 2023.02.16
09:37:06 +01'00'

Sr. Presidente de la Junta de Gobierno

COMUNIDAD DE REGANTES DEL CANAL DEL PARAMO (Villadangos)