

# MODIFICACIÓN Nº 14 DE ELEMENTOS DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES DE VILLALOBÓN

(ESTABLECIMIENTO DE SISTEMA GENERAL VIARIO  
PARA CARRIL BICI)

---

DOCUMENTO DE APROBACIÓN  
INICIAL

&

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO



AYUNTAMIENTO DE VILLALOBÓN

*Aprobación inicial*

*Aprobación provisional*

*Aprobación definitiva*



Preliminar .....	1
Título I. Encargo.....	3
Título II. Marco legal.....	3
Capítulo 1. Legislación .....	3
Sección 1º Legislación y normativa urbanística .....	3
Sección 2º Legislación sectorial.....	5
Capítulo 2. Instrumentos de ordenación del territorio .....	6
Título III. Metodología general .....	7
Título IV. Contenido documental .....	8
Título V. Tramitación .....	8
Título VI. Informes sectoriales e información pública .....	9
DI-MI Memoria Informativa .....	11
Título I. Marco urbanístico y normativo .....	13
Capítulo 1. Instrumentos de ordenación del territorio .....	13
Capítulo 2. Planeamiento general vigente.....	13
Capítulo 3. Modificaciones del planeamiento .....	14
Capítulo 4. Régimen urbanístico .....	15
Capítulo 5. Instrumentos de ordenación del territorio aplicables .....	15
Capítulo 6. Afecciones sectoriales .....	16
Capítulo 7. Fotografías del ámbito del planeamiento .....	17
DN-MV Memoria Vinculante .....	19
Título I. Figura de planeamiento adoptada.....	21
Título II. Naturaleza y objetivos .....	21
Título III. Identificación de las modificaciones propuestas .....	22
Título IV. Justificación de la modificación .....	22
Capítulo 1. Justificación.....	22
Capítulo 2. Acreditación del interés público.....	23
Capítulo 3. Justificación de la conveniencia y oportunidad .....	23
Título V. Cumplimiento de la legislación urbanística .....	23
Capítulo 1. Cumplimiento del artículo 58 de la LUCyL .....	23
Capítulo 2. Cumplimiento de los artículos 40 y 41 del RUCyL .....	24
Capítulo 3. Cumplimiento de los artículos 83 y 120 del RUCyL .....	24
Sección 1º Fijación de la dotación urbanística (artículo 120.3 RUCyL) .....	24
Sección 2º Cuantificación de la dotación urbanística (artículo 120.3 RUCyL) .....	24
Sección 3º Carácter de la dotación urbanística (artículo 120.3.b RUCyL) .....	25
Sección 4º Obtención de los terrenos (artículo 120.3.c RUCyL).....	25
Capítulo 4. Cumplimiento del artículo 172 del RUCyL .....	25
Capítulo 5. Cumplimiento del artículo 173 del RUCyL .....	25
Capítulo 6. Aplicación del artículo 184 del RUCyL y declaración de utilidad pública.....	25
Título VI. Declaración de <i>fuera de ordenación</i> .....	25
Título VII. Cumplimiento de la Ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León .....	26
Capítulo 1. Preliminar .....	26
Capítulo 2. Riesgos tecnológicos .....	26
Sección 1º Riesgos nucleares.....	26
Sección 2º Riesgo por transporte de mercancías peligrosas .....	27
Sección 3º Riesgo de almacenamiento de sustancias peligrosas.....	28
Sección 4º Grandes presas.....	29
Capítulo 3. Riesgos naturales .....	29
Sección 1º Inundaciones.....	29
Sección 2º Incendios forestales .....	30
Sección 3º Riesgos meteorológicos .....	32
Sección 4º Riesgos geológicos .....	33
Capítulo 4. Afección al modelo territorial .....	36
Título VIII. Cumplimiento de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León .....	36
Título IX. Cumplimiento de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.....	37
Título X. Resumen ejecutivo.....	37

Título XI.	Informe de sostenibilidad económica .....	38
Título XII.	Influencia de la modificación propuesta .....	38
Capítulo 1.	Sobre la ordenación territorial .....	39
Capítulo 2.	Sobre la ordenación general del municipio .....	39
Capítulo 3.	Sobre la infraestructura básica.....	39
	Sección 1º Sobre la red de agua potable.....	39
	Sección 2º Sobre la red de saneamiento .....	39
	Sección 3º Sobre la red de comunicaciones .....	39
Planos	.....	41
Anejos	.....	45
Anejo 1.	Documento Ambiental Estratégico .....	47
1.1	Encargo .....	47
1.2	Antecedentes de planeamiento urbanístico .....	47
1.3	Objetivos de la planificación .....	47
1.4	Alcance y contenido del plan propuesto .....	47
1.5	Alternativas razonables técnica y ambientalmente viables .....	48
1.6	Desarrollo previsible del plan .....	48
1.7	Caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan en el ámbito territorial afectado.....	49
	1.7.a) Medio natural en el municipio.....	49
	1.7.b) Medio natural inmediato .....	53
	1.7.c) Valoración ambiental.....	54
1.8	Efectos ambientales previsible.....	54
	1.8.a) Planes sectoriales y territoriales concurrentes .....	54
	1.8.b) Clima y atmósfera .....	55
	1.8.c) Ruido .....	55
	1.8.d) Geología y edafología .....	55
	1.8.e) Hidrología.....	55
	1.8.f) Vegetación y flora.....	56
	1.8.g) Fauna .....	56
	1.8.h) Paisaje .....	56
	1.8.i) Espacios naturales protegidos .....	56
	1.8.j) Vías pecuarias.....	56
	1.8.k) Infraestructuras .....	56
	1.8.l) Riesgos .....	57
1.9	Motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica .....	57
1.10	Resumen de motivos para la selección de las alternativas contempladas.....	57
1.11	Medidas para prevenir, reducir y corregir los efectos negativos relevantes en el medio ambiente a consecuencia de la aplicación del plan, tomando en consideración el cambio climático .....	58
1.12	Descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan .....	58

# PRELIMINAR



## **TÍTULO I. ENCARGO**

Se redacta el presente proyecto de Modificación de Elementos de las Normas Urbanísticas Municipales (NUM) de Villalobón por encargo del Ayuntamiento de Villalobón, para el establecimiento de una nueva dotación urbanística pública perteneciente al sistema general viario para carril bici. Este viario se prevé entre el límite sur del suelo urbano clasificado y el límite sur del término municipal, en el contacto con el de Palencia.

La iniciativa privada y pública para el ejercicio de la actividad urbanística –y por tanto para la promoción de modificaciones de los distintos instrumentos de planeamiento- es libre sin más limitaciones que las establecidas por las leyes, correspondiendo la aprobación a las Administraciones Públicas en los términos de la legislación urbanística y sin perjuicio del proceso de control administrativo que desarrollarán los órganos competentes de la Junta de Castilla y León.

Este proyecto no altera las determinaciones establecidas en los instrumentos de ordenación del territorio ni en el planeamiento vigente que no aparezcan como expresamente modificadas, ni se cambia el modelo de clasificación y régimen del suelo establecidos. Se mantienen todas las definiciones y elementos normativos del planeamiento que no aparezcan como expresamente modificados en este documento.

## **TÍTULO II. MARCO LEGAL**

Este documento se redacta al amparo de lo dispuesto en el artículo 58 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, modificada por la ley 4/2008, de medidas sobre urbanismo y suelo (LUCyL) y en el artículo 169 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, decreto 22/2004, de 29 de enero, modificado por el decreto 45/09, de 9 de julio de 2009 (RUCyL). En estos textos legales se establece que los cambios que se realicen en los instrumentos de planeamiento –siempre que no impliquen su revisión- se considerarán como modificaciones.

En sentido general, las NUM son el instrumento de ordenación integral del municipio que -de acuerdo con la legislación antedicha- define el modelo territorial y las limitaciones al derecho de propiedad en los usos y aprovechamientos urbanísticos del suelo, conforme al marco legal y normativo detallado a continuación.

### **Capítulo 1. Legislación**

#### **Sección 1º Legislación y normativa urbanística**

1. RDL 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLSRU).
2. Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (LOTCyL), modificada por la
  - a) Ley 13/2003, de 23 de diciembre, de medidas económicas, fiscales y administrativas.
  - b) Ley 9/2004, de 28 de diciembre, de medidas económicas, fiscales y administrativas.
  - c) Ley 13/2005, de 27 de diciembre, de medidas financieras.
  - d) Ley 14/2006, de 4 de diciembre, de modificación de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
  - e) Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo.
  - f) Ley 3/2010, de 26 de marzo, de modificación de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
  - g) Ley 1/2013, de 28 de febrero, de modificación de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
  - h) Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.

- i) Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo.
3. Ley 3/2008, de 17 de junio, de aprobación de las Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León, modificada por la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
4. Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León (LUCyL), modificada por la
  - a) Ley 10/2002, de 10 de julio, de modificación de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León.
  - b) Ley 21/2002, de 27 de diciembre, de medidas económicas, fiscales y administrativas.
  - c) Ley 13/2003, de 23 de diciembre, de medidas económicas, fiscales y administrativas.
  - d) Ley 13/2005, de 27 de diciembre, de medidas financieras.
  - e) Ley 9/2007, de 27 de diciembre, de medidas financieras.
  - f) Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo.
  - g) Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de medidas financieras y de creación de la empresa pública Castilla y León Sociedad Patrimonial y del Ente Público Instituto de Seguridad y Salud Laboral de Castilla y León.
  - h) Ley 9/2010, de 30 de agosto, del Derecho a la Vivienda de la Comunidad de Castilla y León.
  - i) Ley 19/2010, de 22 de diciembre, de medidas financieras y de creación del ente público Agencia de Innovación y Financiación Empresarial de Castilla y León.
  - j) Ley 1/2012, de 28 de febrero, de medidas tributarias, administrativas y financieras.
  - k) Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo.
5. Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCyL), aprobado por Decreto 22/2004, de 29 de enero y modificado por
  - a) Decreto 99/2005, de 22 de diciembre, por el que se regula la promoción, adquisición y arrendamiento protegido de la vivienda joven en Castilla y León.
  - b) Decreto 68/2006, de 5 de octubre, por el que se modifica el Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.
  - c) Decreto 6/2008, de 24 de enero, de modificación del Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.
  - d) Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo.
  - e) Decreto 45/2009, de 9 de julio, por el que se modifica el Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.
  - f) Decreto 10/2013, de 7 de marzo, por el que se modifica el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León en relación con la Inspección Técnica de Construcciones.
  - g) Decreto 24/2013, de 27 de junio, por el que se regulan las funciones, composición y funcionamiento de las Comisiones Territoriales de Medio Ambiente y Urbanismo y del Consejo de Medio Ambiente, Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León.
  - h) Decreto 32/2014, de 24 de julio, por el que se modifica el Decreto 24/2013, de 27 de junio, por el que se regulan las funciones, composición y funcionamiento de las Comisiones Territoriales de Medio Ambiente y Urbanismo y del Consejo de Medio Ambiente, Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León.
  - i) Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo.

- j) Decreto 6/2016, de 3 de marzo, por el que se modifica el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León para su adaptación a la Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo.
- 6. Reglamento de gestión urbanística, RD 3288/1978, de 25 de agosto, en sus artículos 130, 171, 196, 197, 198, 205, 206, 207, 208 y 210, según la Disposición Final Primera del RUCyL.
- 7. Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de la provincia de Palencia, aprobadas por Decreto 6/2009, de 23 de enero (DOAS).

## **Sección 2º Legislación sectorial**

### **Subsección 1. Accesibilidad y supresión de barreras**

- 1. Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- 2. Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- 3. Ley 3/1998, de 24 de junio, de Accesibilidad y Barreras Arquitectónicas de Castilla y León.
- 4. Decreto 217/2001, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras.

### **Subsección 2. Aguas**

- 1. RDL 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- 2. RD 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- 3. RD 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.

### **Subsección 3. Carreteras**

- 1. Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras del Estado.
- 2. Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León.
- 3. Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Castilla y León.

### **Subsección 4. Ferrocarril**

- 1. Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- 2. RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario.

### **Subsección 5. Equipamiento comercial**

- 1. Decreto 28/2010, de 22 de julio, por el que se aprueba la Norma Técnica Urbanística sobre Equipamiento Comercial de Castilla y León.

### **Subsección 6. Evaluación y prevención ambiental**

- 1. Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- 2. Decreto Legislativo 1/2000, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de Castilla y León.
- 3. Decreto Legislativo 1/2015, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León.

### **Subsección 7. Infraestructura eléctrica**

- 1. Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- 2. RD 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- 3. RD 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban 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.

*Subsección 8. Energía*

1. Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.

*Subsección 9. Medio natural*

1. Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.
2. Ley 42/2003, de 21 de noviembre, de Montes, modificada por Ley 10/2006, de 28 de abril.
3. Ley 3/2009, de 6 de abril, de Montes de Castilla y León.
4. Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
5. Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural.

*Subsección 10. Patrimonio cultural*

1. Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
2. Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, modificada por la Ley 8/2004, de 22 de diciembre (LPCCyL).
3. Decreto 37/2007, de 19 de abril 2007, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León (RPPCCyL).

*Subsección 11. Prevención de riesgos*

1. Ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León (en relación con las situaciones de riesgo que pueda provocar el modelo territorial adoptado).

*Subsección 12. Ruido*

1. Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
2. RD 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
3. RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
4. Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

*Subsección 13. Vivienda*

1. Decreto-Ley 1/2013, de 31 de julio, de medidas urgentes en materia de vivienda.
2. RD 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas 2013-2016.
3. Ley 9/2010, de 30 de agosto, del derecho a la vivienda de la Comunidad de Castilla y León.

## **Capítulo 2. Instrumentos de ordenación del territorio**

Los instrumentos de ordenación del territorio están regulados en la LOTCyL, donde se establecen los principios y objetivos de la ordenación territorial en la región y se define un sistema de instrumentos de planeamiento territorial, complementario a la planificación urbanística y a la planificación sectorial, que solucione las insuficiencias en el tratamiento de los problemas de ámbito supramunicipal y las dificultades para coordinar adecuadamente las actuaciones con incidencia territorial.

Estos instrumentos son las directrices de ordenación del territorio, las directrices de ordenación de ámbito subregional, los planes y proyectos regionales y los planes de ordenación de los recursos naturales. Los instrumentos de ordenación del territorio aprobados y en vigor a fecha de hoy se dividen en instrumentos de ámbito interprovincial y de ámbito provincial y los primeros se subdividen a su vez en planes territoriales y planes sectoriales.

Los planes interprovinciales de ámbito sectorial aprobados a fecha de hoy y en vigor son los que se relacionan a continuación:

1. Plan Director de Infraestructura Hidráulica Urbana (Decreto 151/1994, de 7 de julio, BOCyL 26-10-1994).
2. Plan Forestal de Castilla y León (Decreto 55/2002, de 11 de abril, BOCyL 17-04-2002).

3. Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 (Decreto 52/2003, de 30 de abril, BOCyL 07-04-2003).
4. Plan Regional de Ámbito Sectorial de Residuos Urbanos y Residuos de Envases de Castilla y León 2004-2010 (Decreto 18/2005, de 17 de febrero, BOCyL 23-02-2005).
5. Plan Regional de Ámbito Sectorial de Equipamiento Comercial de Castilla y León (Decreto 104/2005, de 29 de diciembre, BOCyL 30-12-2005).
6. Plan Regional de Ámbito Sectorial de Residuos Industriales de Castilla y León 2006-2010 (decreto 48/2006, de 13 de julio, BOCyL 18-07-2006).
7. Directrices Esenciales de Ordenación de Castilla y León (Ley 3/2008, de 17 de junio, BOCyL 24-06-2008).
8. Plan Regional Sectorial de Carreteras (Decreto 24/2009, de 26 de marzo, BOCyL 06-04-2009).

Los instrumentos de ordenación del territorio referidos específicamente al ámbito provincial de Palencia son los siguientes:

1. Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Fuentes Carrionas y Fuente Cobre Montaña Palentina (Decreto 140/1998, de 16 de julio, BOCyL 21-07-1998).
2. Plan Regional de Ámbito Territorial del Canal de Castilla (Decreto 205/2001, de 2 de agosto, BOCyL 08-08-2001.)
3. Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de la provincia de Palencia (DOAS) (decreto 6/2009, de 23 de enero, BOCyL 28-01-2009).
4. Plan regional de ámbito territorial para el desarrollo del enclave logístico regional CyLoG (decreto 3/2009, de 15 de enero, BOCyL 21-01-2009).
5. Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de la Montaña Cantábrica Central en Castilla y León (Ley 4/2011, de 14 de abril, BOCyL 14-04-2011).
6. Plan Regional de Ámbito Sectorial de la Bioenergía de Castilla y León (Decreto 2/2011, de 20 de enero, BOCyL 26-01-2009).

El ámbito de este proyecto no está incluido ni afectado por los instrumentos de ordenación del territorio relacionados más arriba, con excepción de las Directrices de Ordenación Subregional de la provincia de Palencia, por lo que no se precisa adecuación de este documento a los mismos. En relación a las citadas Directrices y en aplicación de lo establecido en el artículo 27 de la LOTCyL, se ha tenido en cuenta en la redacción del plan específicamente el Título 7, relativo a las Directrices Urbanísticas.

### **TÍTULO III. METODOLOGÍA GENERAL**

La elaboración de este documento se ha realizado a partir de la base cartográfica y ortofotos obtenidas de entre las publicadas por el Ayuntamiento, Diputación Provincial, Junta de Castilla y León y Gerencia del Catastro, así como la documentación normativa publicada por el Ayuntamiento (planos de ordenación y textos normativos) correspondiente al planeamiento vigente y a las sucesivas modificaciones aprobadas desde la entrada en vigor.

La metodología para la redacción de este documento se basa en el conocimiento más completo y fidedigno posible del municipio objeto del planeamiento, de su realidad urbana, social, económica, etc. A partir de esto, se ha realizado una exhaustiva labor de recogida de datos e información, complementado con el trabajo de campo:

1. Toma de datos sobre el terreno y comparación con los datos aportados por el planeamiento general.
2. Ajustes de las infraestructuras, los edificios y los espacios libres conforme a la documentación aportada.
3. Comprobación de la trama urbana existente, usos, estado de conservación y modos de ocupación del territorio.
4. Análisis de los servicios necesarios, espacios de dotación y cotejo con los espacios de cesión obligatoria.

Se ha realizado una tarea de comprobación de factores físicos y urbanísticos sobre estructuras e infraestructura urbana, así como de sus condicionantes morfológicos, la existencia o no de dotaciones mínimas, niveles de equipamiento, etc., que permite -previa sistematización y análisis de los datos recopilados- realizar una propuesta de planeamiento adecuada y congruente.

#### **TÍTULO IV. CONTENIDO DOCUMENTAL**

Según determina el artículo 169 del RUCyL, los cambios que se introduzcan en las NUM -siempre que no impliquen su revisión- se consideran como modificación de dichos instrumentos. Las modificaciones de los instrumentos de planeamiento deben limitarse a contener las determinaciones adecuadas a su específica finalidad, de entre las previstas en el RUCyL para el instrumento modificado.

A este respecto, se deben incluir los documentos necesarios para reflejar adecuadamente sus determinaciones y en especial los cambios que se introduzcan en las determinaciones vigentes, incluyendo al menos un documento independiente denominado Memoria Vinculante donde se expresen y justifiquen dichos cambios, y que haga referencia a los siguientes aspectos:

1. La justificación de la conveniencia de la modificación, acreditando su interés público.
2. La identificación y justificación pormenorizada de las determinaciones del instrumento modificado que se alteran, reflejando el estado actual y el propuesto.
3. El análisis de la influencia de la modificación sobre el modelo territorial definido en los instrumentos de ordenación del territorio vigentes y sobre la ordenación general vigente.

En aplicación de las anteriores determinaciones y de la legislación sobre evaluación ambiental, el presente proyecto de Modificación de Elementos de las NUM de Villalobón está constituido por los siguientes documentos:

1. Memoria Informativa.
2. Memoria Vinculante.
3. Planos de Información.
4. Planos de Ordenación.
5. Anejos (Documento Ambiental Estratégico).

Se previene que todos los documentos con carácter no informativo son entera e igualmente vinculantes. Si se diesen contradicciones entre planos de diferente escala se estará a lo que indiquen los de mayor escala (menor divisor). Si existiesen contradicciones entre la documentación gráfica y la escrita prevalecerá ésta sobre aquélla y si fuesen contradicciones entre las mediciones sobre los planos y la realidad, prevalecerá esta última.

Por último, y con carácter general, en cualquier supuesto de duda, contradicción o imprecisión de cualquier documento integrante de este proyecto, prevalecerá la opción de la que resulte menor edificabilidad, mayor espacio público, mayor grado de protección y conservación del patrimonio artístico y cultural, menor impacto ambiental y paisajístico, menor confrontación con los usos y prácticas tradicionales y mayor beneficio social o colectivo, salvo prueba fehaciente en contrario, y todo ello en virtud de la función social de la propiedad y por el sometimiento de ésta al interés general.

Los acrónimos e iniciales utilizados en el documento y planos corresponden a los fijados en la orden FOM/1572/2006, de 27 de septiembre, por la que se aprueba la instrucción técnica urbanística 2/2006, sobre normalización de los instrumentos de planeamiento urbanístico (ITPLAN).

#### **TÍTULO V. TRAMITACIÓN**

El proceso de tramitación a seguir por el presente proyecto se recoge en el artículo 153 del RUCyL y es, en síntesis, el siguiente:

1. Solicitud de los informes exigidos por la legislación sectorial del Estado y de la Comunidad Autónoma, el informe de la Administración de la Comunidad Autónoma y el informe de la Diputación Provincial.

2. Aprobación inicial del proyecto y apertura de un período de información pública de uno a tres meses (artículo 155.2.b) del RUCyL).
3. A la vista del resultado de período de información pública, se procederá a la aprobación provisional, con las modificaciones que fuesen necesarias.

Tras la aprobación provisional, se remitirá el expediente a la Comisión Territorial de Urbanismo u órgano competente de la Comunidad Autónoma, para su aprobación definitiva, si procede.

## **TÍTULO VI. INFORMES SECTORIALES E INFORMACIÓN PÚBLICA**

En este apartado del proyecto se recogerán los informes sectoriales –detallando las modificaciones que se han realizado en su caso por aplicación de las prescripciones de los mismos- y las alegaciones recibidas en el período de información pública, con las contestaciones correspondientes y la propuesta de estimación –total o parcial- o desestimación y los cambios derivados de la misma.



# **DI-MI MEMORIA INFORMATIVA**



## **TÍTULO I. MARCO URBANÍSTICO Y NORMATIVO**

### **Capítulo 1. Instrumentos de ordenación del territorio**

La LOTCyL establece un sistema de instrumentos de carácter y alcance supramunicipal, entre los que se encuentran la Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional, cuyo objeto es la planificación de las áreas que precisen una consideración conjunta y coordinada de sus problemas y oportunidades territoriales.

El municipio cuenta con un instrumento de planeamiento general adaptado a la LUCyL, por lo que resultan aplicables las NUM sin perjuicio de la toma en consideración –en diferentes grados- de las DOAS de la provincia de Palencia, aprobadas por el Decreto 6/2009, de 23 de enero, de la Consejería de Medio Ambiente. La Disposición Adicional Primera de estas directrices determina que:

*“Los anexos, disposiciones y artículos normativos de las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de la Provincia de Palencia cuentan, tras su propia denominación inicial, con un paréntesis con una letra mayúscula, P, B u O, que significan respectivamente “de aplicación plena”, “de aplicación básica” o “de aplicación orientativa”, con el sentido que dicta el artículo 6 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de Castilla y León (...)”*

Por su parte, la Disposición Adicional Cuarta establece que:

*“De acuerdo con lo establecido en los artículos 16 y 17 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de Castilla y León, las determinaciones desarrolladas en estas Directrices, especialmente en su Título 7 “Directrices Urbanísticas”, tienen como objeto:*

*(...) Servir de referencia para la elaboración de nuevo planeamiento urbanístico municipal en cualquier municipio (...).*

*Sobre la base de estos criterios y en aras a la seguridad jurídica, estas Directrices tienen una vinculación diferencial o unos grados de aplicación limitados en función del planeamiento urbanístico existente en cada municipio, de la siguiente forma:*

*a– En los municipios con planeamiento urbanístico municipal propio aprobado a la entrada en vigor de estas Directrices el grado de aplicación tiene las siguientes condiciones:*

*Las determinaciones del artículo 75 sobre los desarrollos urbanísticos autónomos y sus condiciones, y las del artículo 78 para evitar la formación de núcleo de población tendrán un grado de aplicación básico, al entender que ya han sido establecidas por el planeamiento aprobado.*

*Asimismo, el bloque de Directrices de la sección 3ª del Título séptimo “Directrices complementarias para Municipios sin planeamiento” no será de aplicación.*

*Las Directrices sobre el tratamiento del espacio público (Art. 92) tendrán un grado de aplicación orientativa (...).”*

### **Capítulo 2. Planeamiento general vigente**

El municipio de Villalobón cuenta con Normas Urbanísticas Municipales aprobadas definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia el 21 de noviembre de 2002. Estas normas clasifican el término municipal en suelo urbano (SU), suelo urbanizable (SUR) y suelo rústico (SR) con distintas categorías. Este proyecto, en tanto que propuesta de modificación de elementos de dichas normas, no altera el modelo territorial ni de configuración urbana, por lo que se estará a las mismas en todo lo no modificado expresamente en este documento.

En particular, son de aplicación las definiciones y terminología relativas al régimen del suelo, normas generales de la edificación, condiciones de parcela y de construcción y condiciones de protección. Igualmente, las definiciones de los usos permitidos y prohibidos en cada zona y las áreas de ordenanza y su regulación específica, son las que se recogen en las normas, salvo en lo expresamente citado como modificado o regulado en este proyecto.

Esta propuesta de modificación del planeamiento general se ajusta a las determinaciones establecidas en el artículo 58 de la LUCyL y en el artículo 169 del RUCyL, al no implicar la revisión del planeamiento ni la alteración del modelo territorial vigente. Se consideran como modificaciones de elementos las variaciones o alteraciones que no afecten a la estructura general del territorio municipal ni a los elementos o determinaciones estructurantes. Estas condiciones son las que se dan de modo concreto en la propuesta de modificación que contiene este proyecto.

Por su parte, este documento se ajusta a las previsiones de modificación del propio artículo 5.2 de las NUM, que establece que

*“...Se considera modificación de las Normas Urbanísticas Municipales toda alteración de sus determinaciones, tanto gráficas como normativas, siempre que no constituyan supuesto de revisión conforme a lo previsto en el artículo anterior...”*

### **Capítulo 3. Modificaciones del planeamiento**

Durante el período de tiempo transcurrido desde la aprobación definitiva, las NUM de Villalobón han sido modificadas mediante la tramitación y aprobación de los siguientes expedientes de modificación de planeamiento:

1. Modificación nº 1 en el ámbito del sector 2 de suelo urbanizable, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 28 de abril de 2005 (BOCyL 02-06-2005).
2. Modificación nº 2 en el ámbito de los sectores 1, 3, 4 y 5 de suelo urbanizable y suelo urbanizable no delimitado, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 20 de junio de 2005 (BOCyL 22-07-2005 y BOP 17-08-2005).
3. Modificación nº 3 relativa al ámbito del UZPI-4 San Blas, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 4 de junio de 2007 (BOCyL 25-06-2007 y BOP 29-06-2007).
4. Modificación nº 4 relativa a determinaciones de ordenación detallada, ordenanzas y otros, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 10 de diciembre de 2008 (BOCyL 02-01-2009).
5. Modificación nº 5 relativa al sector de planeamiento incorporado UZPI-1 El Tesoro, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 7 de noviembre de 2006 (BOCyL 27-11-2006).
6. Modificación nº 6 relativa al suelo rústico de especial protección agropecuaria, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 12 de mayo de 2009 (BOCyL 29-05-2009).
7. Modificación nº 7 relativa a los sectores 4 y 5 de suelo urbanizable, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 3 de junio de 2008 (BOCyL 19-05-2008).
8. Modificación nº 8 relativa al sistema general adscrito al sector 2 de suelo urbanizable, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Palencia de 5 de febrero de 2009 (BOCyL 23-02-2009).
9. Modificación nº 9 relativa al sector 3 de suelo urbanizable, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 31 de julio de 2012 (BOCyL 13-08-2012) y anulada por Sentencia 1383/2014, de 30 de junio, del TSJ de Castilla y León en el Procedimiento Ordinario 1345/2012 (BOCyL 07-11-2014).
10. Modificación nº 10 relativa a las ordenanzas Casco Tradicional e Industrial, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 11 de diciembre de 2012 (BOCyL 28-12-2012).
11. Modificación nº 11 relativa a las ordenanzas Casco tradicional y Terminación de Casco, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia de 26 de marzo de 2014 (BOCyL 14-04-2014).
12. Modificación nº 12 relativa al establecimiento de las determinaciones de ordenación detallada del sector 3 de suelo urbanizable, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Medio ambiente y Urbanismo de Palencia de 27 de abril de 2016 (BOCyL 11-05-2016).
13. Modificación nº 13 de elementos del plan parcial del sector 2, relativa a la creación de nueva ordenanza de aplicación al sistema general adscrito y modificación de las condiciones de parcelación y ocupación del sistema general adscrito al sector 2, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Medio ambiente y Urbanismo de Palencia de 23 de mayo de 2017 (BOCyL 05-06-2017).

## Capítulo 4. Régimen urbanístico

El municipio de Villalobón dispone de un instrumento de planeamiento general vigente (las Normas Urbanísticas Municipales), por lo que el régimen urbanístico aplicable es el general de la LUCyL conforme a su Disposición Transitoria 3ª, al tratarse de un planeamiento aprobado posteriormente a su entrada en vigor, sin perjuicio de la adaptación necesaria derivada de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo.

*“...En los municipios con planeamiento general, el régimen urbanístico aplicable hasta que se adapten a esta Ley será el establecido en la Ley de Urbanismo de Castilla y León, con las modificaciones introducidas por esta Ley (...) y con las siguientes particularidades:*

*(...) b) En los municipios que al entrar en vigor esta Ley ya hubieran adaptado su planeamiento general a la Ley de Urbanismo de Castilla y León:*

*1º. En suelo urbanizable delimitado se aplicará el régimen del suelo urbanizable.*

*2º. En suelo urbanizable no delimitado se aplicará también el régimen del suelo urbanizable, si bien previa o simultáneamente al Plan Parcial deberá aprobarse una modificación del planeamiento general que establezca las determinaciones de ordenación general exigibles para el suelo urbanizable.”*

Este proyecto tiene carácter de modificación del planeamiento vigente, por lo que el municipio no afronta en este momento una modificación o revisión del planeamiento general y no es obligatoria por el momento la adaptación de la totalidad de las NUM al régimen urbanístico de la LUCyL. No obstante, de conformidad con lo establecido en el Disposición Transitoria 1ª de la citada ley,

*“...los instrumentos de planeamiento de desarrollo que se aprueben hasta entonces deben también cumplir lo dispuesto en esta Ley, incluso si ello impide ajustarse a las determinaciones del planeamiento general vigente...”*

## Capítulo 5. Instrumentos de ordenación del territorio aplicables

La LOTCyL establece un sistema de instrumentos de carácter y alcance supramunicipal, entre los que se encuentran la Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional, cuyo objeto es la planificación de las áreas que precisen una consideración conjunta y coordinada de sus problemas y oportunidades territoriales.

El municipio cuenta con un instrumento de planeamiento general adaptado a la LUCyL, aunque no a las últimas modificaciones legislativas en materia urbanística, por lo que resultan aplicables las NUM sin perjuicio de la aplicación –en diferentes grados- de las DOAS de la provincia de Palencia, aprobadas por el Decreto 6/2009, de 23 de enero, de la Consejería de Medio Ambiente. La Disposición Adicional Primera de estas directrices determina que:

*“Los anexos, disposiciones y artículos normativos de las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de la Provincia de Palencia cuentan, tras su propia denominación inicial, con un paréntesis con una letra mayúscula, P, B u O, que significan respectivamente “de aplicación plena”, “de aplicación básica” o “de aplicación orientativa”, con el sentido que dicta el artículo 6 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de Castilla y León (...)”*

Por su parte, la Disposición Adicional Cuarta establece que:

*“De acuerdo con lo establecido en los artículos 16 y 17 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de Castilla y León, las determinaciones desarrolladas en estas Directrices, especialmente en su Título 7 “Directrices Urbanísticas”, tienen como objeto:*

*(...) Servir de referencia para la elaboración de nuevo planeamiento urbanístico municipal en cualquier municipio (...).*

*Sobre la base de estos criterios y en aras a la seguridad jurídica, estas Directrices tienen una vinculación diferencial o unos grados de aplicación limitados en función del planeamiento urbanístico existente en cada municipio, de la siguiente forma:*

*a– En los municipios con planeamiento urbanístico municipal propio aprobado a la entrada en vigor de estas Directrices el grado de aplicación tiene las siguientes condiciones:*

*Las determinaciones del artículo 75 sobre los desarrollos urbanísticos autónomos y sus condiciones, y las del artículo 78 para evitar la formación de núcleo de población tendrán un grado de aplicación básico, al entender que ya han sido establecidas por el planeamiento aprobado.*

*Asimismo, el bloque de Directrices de la sección 3ª del Título séptimo “Directrices complementarias para Municipios sin planeamiento” no será de aplicación.*

*Las Directrices sobre el tratamiento del espacio público (Art. 92) tendrán un grado de aplicación orientativa (...).”*

## **Capítulo 6. Afecciones sectoriales**

Se proyecta la modificación del planeamiento para el establecimiento de una nueva dotación urbanística pública perteneciente al sistema general viario para carril bici, entre el límite sur del suelo urbano clasificado y el límite sur del término municipal, en el contacto con el de Palencia. En relación a la normativa sectorial que pudiera afectar al proyecto se indica que:

1. La modificación se refiere a terrenos con diversas clasificaciones urbanísticas que discurren paralelos a la carretera P-405 de titularidad autonómica, por lo que existe afección derivada de la aplicación de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León y del Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Castilla y León.

La anchura del viario prevista bajo la autovía A-65 está necesariamente limitada por las dimensiones del paso elevado. En este tramo se prevé la construcción del carril bici detrayendo parte de la anchura del arcén, salvo una rigola de 25 cm, con lo que -aun con reducidas dimensiones- se dispondrá de un viario para el carril bici de una anchura media de 1,5 m. En todo caso, la solución técnica del proyecto constructivo deberá ser autorizada por el organismo titular de la vía.

2. La modificación se refiere a terrenos con diversas clasificaciones urbanísticas que discurren próximos a la autovía A-65 de titularidad estatal, por lo que existe afección derivada de la aplicación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras del Estado. La solución técnica del proyecto constructivo deberá ser autorizada por el organismo titular de la vía.
3. La modificación se refiere a terrenos con diversas clasificaciones urbanísticas que discurren próximos al arroyo de Villalobón y a la acequia de Palencia, por lo que existe afección derivada de la aplicación del RDL 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, del RD 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico y del RD 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.

El cruce del viario proyectado sobre el arroyo de Villalobón se realizará mediante la construcción de un pontón formado por dos estribos y losa superior o mediante la colocación de un marco de dimensiones adecuadas para permitir el tránsito en condiciones de seguridad y comodidad, con la sección suficiente al cauce y las protecciones necesarias. En todo caso, la solución técnica del proyecto constructivo deberá ser autorizada por el organismo de cuenca.

4. La modificación se refiere a terrenos con diversas clasificaciones urbanísticas situados en su punto más próximo a más de 1.900 m en línea recta del trazado del ferrocarril más próximo, por lo que no existe afección derivada de la aplicación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y del RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario.
5. La modificación prevista no tiene incidencia en la implantación de usos y/o equipamientos comerciales ni alteran el régimen de los existentes, por lo que no existe afección normativa derivada de la aplicación del Decreto 28/2010, de 22 de julio, por el que se aprueba la Norma Técnica Urbanística sobre Equipamiento Comercial de Castilla y León.
6. La modificación prevista no tiene incidencia en las condiciones de accesibilidad a la edificación existente o a la que se pudiera implantar como consecuencia de la modificación propuesta, ni se alteran las condiciones de accesibilidad y no discriminación establecidas por la normativa sectorial, por lo que no existe afección derivada de la aplicación de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

## Capítulo 7. Fotografías del ámbito del planeamiento



*Inicio del trazado – acequia de Palencia*



*Tramo norte – instalación de áridos*



*Tramo norte – instalación de áridos*



*Tramo norte – instalación de áridos*



*Tramo norte – lavadero*



*Tramo central – tierras de cultivo*



*Tramo central – tierras de cultivo*



*Tramo central – Polígono San Blas*



Tramo sur – Polígono San Blas



Tramo sur – Polígono San Blas



Tramo sur – Polígono San Blas y glorieta



Tramo sur – glorieta y talud de la A-65



Tramo sur – paso elevado de la A-65



Tramo sur – salida del paso elevado



Tramo sur – glorieta de enlace

(fuente Google Maps)



Final del trazado – límite del TM de Palencia

# **DN-MV**

# **MEMORIA**

# **VINCULANTE**



## **TÍTULO I. FIGURA DE PLANEAMIENTO ADOPTADA**

El proyecto de Modificación de Elementos de las Normas Urbanísticas Municipales es el instrumento de planeamiento adecuado cuando se trata de la modificación de algunos aspectos puntuales o concretos del planeamiento vigente, sin que sea necesaria la total revisión del mismo. Las modificaciones propuestas no alteran el modelo territorial de las NUM ni sus elementos estructurantes, constituyendo únicamente la adaptación del planeamiento a situaciones concretas no previstas o no reguladas originalmente, por lo que no se considera necesaria la revisión integral del planeamiento.

Los criterios objetivos de la adopción de esta figura son los siguientes:

1. Las modificaciones previstas no afectan al modelo territorial establecido en las NUM.
2. No existen características propias, naturales, paisajísticas, ecológicas, etc., que aconsejen la fijación de algún tipo de protección específica para el suelo rústico u otras clases de suelo, distintos de los ya establecidos.
3. No se modifican las condiciones de régimen del suelo, ni los criterios fijados por las NUM para la determinación de sus distintas clases.

Por su parte, se entiende por revisión de los instrumentos de planeamiento (artículo 168 del RUCyL)

*“...la reconsideración total de la ordenación general establecida en los mismos. En particular, debe seguirse este procedimiento cuando se pretenda aumentar la superficie de suelo urbano y urbanizable o la previsión del número de viviendas de su ámbito en más de un 50 por ciento respecto de la ordenación anterior, sea aisladamente o en unión de las modificaciones aprobadas en los cuatro años anteriores al correspondiente acuerdo de aprobación inicial (...).”*

Las determinaciones de ordenación general son las que, por su especial relevancia, configuran el modelo territorial del municipio (Disposición Adicional Única Conceptos del RUCyL) y se regulan de manera concreta en el artículo 118 y siguientes del RUCyL. Este proyecto no supone la reconsideración total de las determinaciones de ordenación general establecida en el planeamiento vigente, sino que se refiere al establecimiento de una nueva determinación de ordenación general:

1. No hay cambios en la clasificación del suelo del término municipal.
2. No hay una reconsideración total de las dotaciones urbanísticas existentes o previstas en el planeamiento vigente:
  - a) La creación de una nueva dotación urbanística pública de viario tiene un carácter puntual y ajustado a las necesidades del conjunto de la población, sin que los cambios supongan alteración de la estructura urbana general cuyo trazado se conserva, respetando además el tamaño y morfología de las manzanas.
  - b) No se proponen modificación de los servicios urbanos existentes o previstos en el planeamiento.
  - c) No se modifican las dotaciones de espacios libres públicos existentes o previstos en el planeamiento.
  - d) No se modifican los equipamientos públicos existentes o previstos en el planeamiento.
3. No se altera el Catálogo de Elementos Protegidos.

De la consideración de los puntos anteriores puede concluirse fundadamente que no existe una reconsideración total de las determinaciones de ordenación general o del modelo territorial vigente. Tampoco se incrementa la edificabilidad ni el número de viviendas en más de un 50%, ni por sí mismo ni conjuntamente con las modificaciones tramitadas en los últimos cuatro años, por lo que queda justificado que este documento no reúne las características exigidas para ser considerado como una revisión del planeamiento y tiene exclusivamente la condición de modificación del mismo.

## **TÍTULO II. NATURALEZA Y OBJETIVOS**

El tiempo transcurrido desde la aprobación del planeamiento vigente ha evidenciado sus muchas virtudes como instrumento de planeamiento y gestión del desarrollo urbanístico, máxime en una localidad sometida a tensión por la actuación de diversos agentes inmobiliarios.

Precisamente el elevado desarrollo urbanístico de Villalobón -con la mayoría del suelo urbanizable actualmente en diversas fases de gestión y edificación- ha propiciado un incremento de la población residente con la incorporación mayoritaria de hogares de nueva creación y primeras residencias, atraídos por el buen nivel de las dotaciones urbanísticas y servicios municipales y -no menos importante- por la proximidad a la capital.

El aumento de la población que trabaja en Palencia o se desplaza allí para realizar gestiones, compras y disfrutar del tiempo de ocio genera un número de desplazamientos entre ambos núcleos urbanos que va en progresivo aumento. Estos desplazamientos se realizan principalmente en vehículo privado y en menor medida en transporte público y otros medios (a pie, bicicleta, patines eléctricos, etc.). Es precisamente la demanda de estos últimos la que evidencia la necesidad de dar respuesta desde el planeamiento a las nuevas formas de movilidad urbana e interurbana, dentro de los parámetros generales de seguridad, eficiencia y sostenibilidad.

El objetivo general de esta modificación es -por tanto- la creación de una nueva dotación urbanística pública dentro del sistema general viario para facilitar y mejorar las condiciones de vida y transporte de los ciudadanos. Esta propuesta tiene el carácter de modificación de una determinación de ordenación general, conforme al artículo 120 del RUCyL y se concreta en la previsión de una nueva dotación urbanística pública con carácter de vía pública, ajustada a las previsiones de los apartados a) y b) del citado artículo

*a) Las Normas pueden prever dotaciones urbanísticas sobre terrenos de cualquier clase y categoría de suelo, sin que ello afecte a su clasificación.*

*b) Las vías públicas deben ser de uso y dominio público en todo caso y deben garantizar la accesibilidad de la población, mejorar las vías existentes y favorecer el transporte público.*

La dotación urbanística propuesta no afecta por lo tanto a la clasificación del suelo sobre el que está prevista y que será la fijada originalmente en las NUM y tendrá carácter de uso y dominio público, como corresponde a terrenos pertenecientes al sistema de vías públicas.

### **TÍTULO III. IDENTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS**

De conformidad con lo prescrito en el artículo 169.3.b.2 del RUCyL, se relacionan a continuación las modificaciones de planeamiento propuestas, cuya descripción pormenorizada y justificación se contienen en los apartados siguientes y en la documentación gráfica de este proyecto.

1. Establecimiento de una nueva dotación urbanística pública perteneciente al sistema general viario para carril bici, paralela a la carretera P-405 y desde el borde sur del suelo urbano hasta el límite sur del término municipal.

### **TÍTULO IV. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN**

#### **Capítulo 1. Justificación**

Existe actualmente una acera que comunica el casco urbano de la localidad con Palencia discurriendo por el lado noroeste de la carretera P-405, que constituye un evidente acierto en la estrategia de movilidad sostenible y es utilizada a diario por multitud de peatones en ambas direcciones. A su vez, los usuarios de otras formas de movilidad (bicicleta y patín eléctrico, sobre todo) utilizan esta acera y la propia calzada para sus desplazamientos.

Precisamente el uso de la vía rodada por éstos ocasiona evidentes y frecuentes situaciones de inseguridad, al tratarse de usuarios con distintas velocidades y formas de ocupación del espacio respecto de los vehículos -predominantes en la calzada-. El uso de la acera no resulta una alternativa viable pues, además de contravenir las normas de circulación, pone a su vez en riesgo a los peatones que cada vez en mayor número la utilizan. Se deduce así por tanto la imperiosa necesidad de mejorar el sistema viario en esta zona del municipio para incrementar la seguridad de todos los usuarios de las vías y facilitar la coexistencia de distintos usos, ritmos y velocidades, mediante la creación de una nueva vía para carril bici.

El viario propuesto permitirá la comunicación de la localidad en condiciones óptimas de seguridad para los usuarios, tanto de la propia vía como de la acera y calzada anejas, al fijar un uso segregado de los flujos. Se garantiza así que el tráfico rodado no suponga un peligro para los ciclistas y otros usuarios de la vía y además que éstos no supongan a su vez un peligro para los peatones, en tanto que usuarios de la acera.

La modificación propuesta se justifica igualmente por la necesidad de adaptar el planeamiento a las nuevas situaciones originadas y las nuevas demandas de movilidad sostenible y segura apuntadas más arriba. La creación de un viario para carril-bici supone -como se ha dicho- no sólo mejorar la seguridad de los usuarios, sino una apuesta por modelos de movilidad urbana e interurbana sostenibles y acordes con los principios generales que inspiran las políticas urbanísticas públicas contribuyendo a los objetivos generales de la LUCyL (artículo 4.b)8)

*8º. La prevención de la contaminación y la limitación de sus efectos sobre la salud y el medio ambiente, fomentando el transporte público, la movilidad sostenible, la eficiencia energética, las energías renovables y el desarrollo urbano compacto*

## **Capítulo 2. Acreditación del interés público**

El objeto general del planeamiento de la localidad es el correcto y ordenado desarrollo y gestión del territorio, conforme a sus propias determinaciones y a la legislación urbanística y sectorial que en cada caso es aplicable. Es así que la modificación propuesta redundan en el interés público de mejorar la seguridad todos los usuarios del sistema general de comunicaciones urbanas e interurbanas, favoreciendo el uso ordenado, seguro y sostenible del territorio y permitiendo una ciudad de mejor calidad.

La mejora de la gestión del territorio, de las condiciones de seguridad vial y la adaptación a las necesidades colectivas y al interés general redundan en la mejora de la ciudad y del territorio, con lo que se acredita el interés público de las modificaciones propuestas.

## **Capítulo 3. Justificación de la conveniencia y oportunidad**

La modificación que se pretende es conveniente y oportuna para ajustar las determinaciones del planeamiento a las nuevas demandas de movilidad en las adecuadas condiciones de seguridad y sostenibilidad. El incremento de los flujos peatonales, de bicicletas, patines y otras formas de desplazamiento se ha experimentado en los últimos años especialmente, a la vez que se mantiene el uso regular de la vía por el tráfico rodado.

Es por tanto este el momento conveniente y oportuno para la materialización de un sistema general viario que mejore la seguridad en los desplazamientos al segregar los tráficos más lentos (bicicletas y patines) del tráfico rodado, antes de que un previsible desbordamiento de la demanda ocasione conflictos y/o accidentes entre los distintos usuarios.

# **TÍTULO V. CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA**

## **Capítulo 1. Cumplimiento del artículo 58 de la LUCyL**

Este proyecto, tanto por sus objetivos como por su contenido, no tiene la consideración de revisión del planeamiento, como queda justificado en el Título I de la Memoria Vinculante (página 21). Contiene las determinaciones y documentación necesarias para el cumplimiento de su finalidad específica, incluyendo la justificación y el análisis de la influencia esperada sobre la ordenación general del municipio.

Este proyecto no se encuentra incluido en los supuestos del artículo 58.3.c de la LUCyL (no se proponen modificaciones que tienen como objetivo una diferente zonificación o uso urbanístico de las zonas verdes o espacios libres públicos existentes o previstos en el planeamiento). Tampoco está incluido en los supuestos del artículo 58.3.d (no se proponen modificaciones que produzcan un aumento del volumen edificable o de la densidad de población). Por todo lo anterior el trámite de aprobación será el recogido en artículo 58.3.c de la LUCyL.

## Capítulo 2. Cumplimiento de los artículos 40 y 41 del RUCyL

A consecuencia de la modificación propuesta no se incrementa el aprovechamiento real sobre los terrenos o las parcelas existentes o resultantes de ulteriores procesos de segregación, ya que establecimiento de una dotación urbanística de viario no afecta a la clasificación de los terrenos en los que se asienta ni a la calificación urbanística de los terrenos con aprovechamiento, que seguirán en todo caso regulados por los instrumentos de planeamiento general y de desarrollo vigentes.

No son de aplicación las previsiones del artículo 41.1 del RUCyL

*Cuando se incremente el aprovechamiento real, entregar a la Administración actuante, con carácter de cesión gratuita, el equivalente en efectivo del aprovechamiento que exceda del correspondiente a los propietarios, con destino al correspondiente patrimonio público de suelo, y previamente al otorgamiento de la licencia urbanística municipal.*

En el mismo sentido, no existe para los terrenos o parcelas afectados por este proyecto el deber genérico de los propietarios de dichos terrenos de entregar al Ayuntamiento, con carácter de cesión gratuita, el equivalente en efectivo del aprovechamiento que exceda del correspondiente a los mismos.

## Capítulo 3. Cumplimiento de los artículos 83 y 120 del RUCyL

Las NUM (artículo 83 RUCyL por remisión del artículo 120) pueden incluir como dotaciones urbanísticas terrenos de cualquier clase y categoría de suelo, sin que ello afecte a su clasificación. Por lo tanto, el establecimiento del nuevo sistema general viario propuesto en este proyecto no afecta a la clasificación del suelo fijada en el planeamiento vigente (suelo rústico).

### Sección 1º Fijación de la dotación urbanística (artículo 120.3 RUCyL)

Se establece la ubicación concreta de la nueva dotación urbanística con precisión y conforme a los planos de ordenación del proyecto. El detalle de las clases y categorías de suelo que corresponden a los terrenos a modificar es, de norte a sur, como sigue:

1. Tramo norte y tramo central: terrenos clasificados como suelo rústico con protección agropecuaria. El trazado del viario previsto en este tramo se sitúa en su mayoría sobre terrenos de uso y dominio privado, por lo que se deberán obtener para su destino urbanístico por el procedimiento señalado más adelante.
2. Tramo sur: pertenece al área de planeamiento incorporado URPI-3 (PERI San Blas), al paso bajo la autovía A-65 y hasta el límite sur del término municipal. El primer ámbito no está completamente urbanizado y no se ha realizado la gestión urbanística del ámbito de planeamiento, aunque el sistema general previsto en este tramo se sitúa sobre terrenos de uso y dominio público.

En el segundo el carril bici se dispone utilizando parte del arcén existente en la calzada (previa autorización del organismo titular de la vía) por lo que se trata de terrenos clasificados como suelo rústico con protección de infraestructuras ya obtenidos, de modo que no se precisan instrumentos de gestión urbanística.

En el tramo final, al sur de la A-65 y hasta el límite con el término de Palencia son terrenos clasificados como suelo rústico con protección agropecuaria. El trazado del viario previsto en este tramo se sitúa en su mayoría sobre terrenos de uso y dominio privado, por lo que se deberán obtener para su destino urbanístico por el procedimiento señalado más adelante.

El viario proyectado se planifica conforme a los criterios del apartado b) del artículo 83 del RUCyL, al favorecer la mejora de la calidad de las vías existentes, en particular de las áreas peatonales y la viabilidad de los modos de transporte no motorizados, en especial los recorridos peatonales y ciclistas.

### Sección 2º Cuantificación de la dotación urbanística (artículo 120.3 RUCyL)

La superficie aproximada del sistema general previsto es de 2.880 m<sup>2</sup>, con una longitud de 975 m tal y como está grafiado en los planos y con una anchura media de 3 m a contar desde el límite del bordillo exterior que delimita la acera existente, salvo en los lugares donde se grafió una anchura menor por las limitaciones físicas del paso bajo la autovía A-65, donde la anchura se podrá reducir hasta 1,5 m detrayendo parte de la anchura del arcén, salvo una rigola de 25 cm. En todo caso, la solución técnica del proyecto constructivo deberá ser autorizada por el organismo titular de la vía.

Según los criterios habituales de ejecución de este tipo de vías, tales dimensiones permiten la ejecución de un carril bidireccional rectilíneo en condiciones óptimas de seguridad y confort de uso, posibilitando además la instalación de límites físicos segregadores de flujos o sentidos de circulación (bordillos, pivotes flexibles u otros).

La anchura proyectada del terreno destinado al sistema viario lo es sin perjuicio de la dimensión final del carril bici que se ejecute, quedando a criterio del proyecto constructivo el dimensionamiento final que no podrá superar la anchura normativa fijada en el planeamiento en cada tramo.

### **Sección 3º Carácter de la dotación urbanística (artículo 120.3.b RUCyL)**

El viario previsto será de uso y dominio público en todo caso y se garantiza la accesibilidad de la población, la mejora las vías existentes y se favorece el transporte público.

### **Sección 4º Obtención de los terrenos (artículo 120.3.c RUCyL)**

Del total del viario previsto, están obtenidos o pertenecen a dotaciones urbanísticas públicas de viario unos 1.180 m<sup>2</sup>. Los restantes 1.700 m<sup>2</sup> se establecen como terrenos a obtener por expropiación conforme al RUCyL y a la legislación sobre expropiación forzosa, sin que esta cuantificación suponga determinación final de la superficie, quedando facultado el proyecto de expropiación para la concreción final de las superficies, posición y dimensiones de los terrenos conforme a las determinaciones de este documento y del proyecto técnico.

## **Capítulo 4. Cumplimiento del artículo 172 del RUCyL**

Las modificaciones previstas en este proyecto no tienen como objetivo una diferente zonificación o uso urbanístico de las zonas verdes o espacios libres públicos existentes o previstos en el planeamiento, por lo que no son de aplicación las determinaciones del artículo 172 del RUCyL.

## **Capítulo 5. Cumplimiento del artículo 173 del RUCyL**

Las modificaciones previstas en este proyecto no tienen como consecuencia un incremento del volumen edificado y del número de viviendas previstas en el conjunto del suelo urbano clasificado, por lo que no se producirá un incremento de edificabilidad en usos privados y tampoco se precisa de un aumento proporcional de los espacios libres públicos y de las plazas de aparcamiento público.

## **Capítulo 6. Aplicación del artículo 184 del RUCyL y declaración de utilidad pública**

De conformidad con lo previsto en el artículo 184 del RUCyL, la aprobación definitiva de este proyecto, una vez publicado el acuerdo en el BOCyL conforme al artículo 175, implica la declaración

*de utilidad pública e interés social de las obras previstas en los mismos y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos necesarios para su ejecución, a efectos de su expropiación forzosa, ocupación temporal o imposición de servidumbres*

La aprobación definitiva de este proyecto legitima por lo tanto a la administración para la obtención de los terrenos que deban pasar a formar parte del sistema general proyectado por expropiación conforme al RUCyL y a la legislación sobre expropiación forzosa.

## **TÍTULO VI. DECLARACIÓN DE FUERA DE ORDENACIÓN**

De conformidad con lo establecido en el artículo 64.1 de la LUCyL, deben declararse en situación de *fuera de ordenación* los usos del suelo, incluidas las construcciones e instalaciones que, siendo anteriores a la aprobación definitiva de este proyecto, resultan disconformes con sus determinaciones por encontrarse sobre terrenos que deben ser objeto de expropiación con destino a dotación urbanística pública de viario.

Las modificaciones de determinaciones del planeamiento que contiene este proyecto no producen que ninguna edificación o construcción se coloque en la situación anterior, por lo que no existe declaración expresa de *fuera de ordenación* para construcción o edificaciones existentes. Por el contrario, se declaran expresamente *fuera de ordenación* los usos del suelo no vinculados a la utilización racional de los recursos naturales, que alteran la naturaleza rústica de los mismos y que se desarrollan en terrenos que deben pasar a formar parte del sistema general proyectado con una superficie aproximada de 440 m<sup>2</sup> y conforme al siguiente detalle:

1. Polígono 505, parcela 45 (RC 34217A506000450000AL): se declara *fuera de ordenación* el uso del suelo para acopio y manipulación de áridos que se desarrolla en la franja de terreno correspondiente al sistema general proyectado.

2. Polígono 505, parcela 48 (RC 34217A506000480000AM): se declara *fuera de ordenación* el uso del suelo para acopio y manipulación de áridos que se desarrolla en la franja de terreno correspondiente al sistema general proyectado.

## **TÍTULO VII. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 4/2007, DE 28 DE MARZO, DE PROTECCIÓN CIUDADANA DE CASTILLA Y LEÓN**

### **Capítulo 1. Preliminar**

Este apartado de la memoria vinculante tiene por objeto dar cumplimiento a los requisitos del artículo 12 de la Ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León, a saber:

*...1. Los instrumentos de ordenación del territorio y de planeamiento urbanístico serán sometidos a informe preceptivo del órgano competente en materia de protección ciudadana, en relación con las situaciones de riesgo que pueda provocar el modelo territorial adoptado en ellos.*

*A estos efectos el informe deberá ser solicitado tras la aprobación inicial de los instrumentos de planeamiento urbanístico o en el periodo de información pública en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de ordenación territorial.*

*Este informe será vinculante en relación con las materias reguladas en esta Ley. Por ello habrán de respetarse las condiciones que se impongan en orden a la seguridad de las personas, los bienes y el medio ambiente; en su caso, si los riesgos desaconsejan completamente el aprovechamiento urbanístico de un ámbito determinado, sobre él no deberá permitirse ninguna construcción, instalación o uso del suelo incompatible con dichos riesgos.*

*2. Cuando se acredite la existencia de riesgos incompatibles con la ordenación urbanística vigente, las Administraciones con competencia en la materia de ordenación del territorio y urbanismo deberán promover las modificaciones oportunas para la reducción y el control de los riesgos...*

Se denomina riesgo ambiental a la posibilidad de que se produzca un daño o catástrofe en el medio debido a un fenómeno natural o a una acción humana. La actividad económica y la residencia de la población pueden crear situaciones por sí mismas situaciones de riesgo o someter a la población a incrementos de su exposición al mismo.

Para evitar o reducir los riesgos e incorporar la influencia de éstos a la planificación y ocupación del territorio, es necesaria la evaluación de la peligrosidad y del riesgo, realizando la asignación de usos en su caso en función –entre otros- de dicha evaluación, haciendo constar la ausencia de riesgos si así fuera.

Este análisis responde a la necesidad de respuesta ante los posibles cambios en el comportamiento del medio físico y tecnológico del término municipal a resultas de las determinaciones de planeamiento contenidas en este proyecto, para lo que se detalla a continuación el estudio de las posibles afecciones al modelo territorial y la incidencia de los riesgos tecnológicos y naturales.

### **Capítulo 2. Riesgos tecnológicos**

El riesgo tecnológico es la probabilidad de que un material, sustancia o proceso tóxico o peligroso, o un fenómeno causado por la interacción de dichos factores, ocasione efectos dañinos y específicos sobre las personas, los bienes y/o el medio ambiente. Estos riesgos derivan de la implantación de las infraestructuras, actividades industriales y de otra índole, así como de la utilización que se hace de las mismas.

Entre éstos se incluyen los riesgos nucleares, de transporte de mercancías peligrosas -por carretera y por ferrocarril- y los derivados del almacenamiento de sustancias peligrosas.

#### **Sección 1º Riesgos nucleares**

La generación de energía eléctrica en reactores nucleares de potencia, como actividad industrial, lleva implícita la posibilidad de causar efectos adversos o daños a personas, bienes y al medio ambiente. Estos riesgos dependen del tipo y diseño de la instalación nuclear, siendo los radiológicos específicos de la actividad nuclear, entre los que podemos distinguir los derivados de la actividad normal y los derivados de situaciones de accidente, en cuyo caso, la situación más desfavorable supondría la liberación de sustancias radiactivas al exterior, irradiando a personas, bienes y medio ambiente.

El diseño, las condiciones de prevención y seguridad de las centrales nucleares y la legislación nacional e internacional establecen el régimen de explotación y seguridad de dichas instalaciones y velan por que la probabilidad de accidentes severos sea considerablemente baja.

En el municipio no existen riesgos de este tipo ni instalaciones de tipo nuclear. La central más cercana es la de Sta. María de Garoña, en Valle de Tobalina (Burgos), que está a unos 100 km en línea recta, distancia a partir de la cual ya no hay exposición ni riesgo.



Mapa de centrales nucleares de España

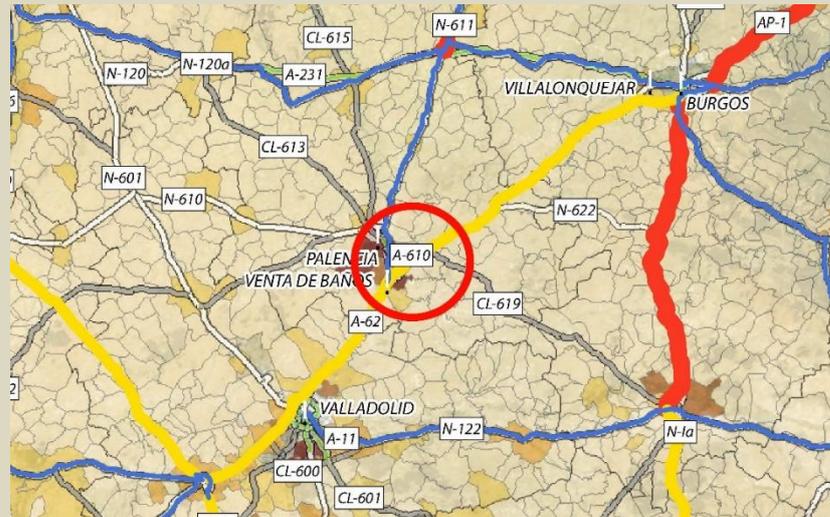
Por todo lo anterior y a tenor de la distancia hasta la instalación más próxima, se puede concluir que propuesta de modificación de planeamiento que incluye este proyecto no tiene afección al eventual riesgo nuclear que pudiera afectar al municipio.

## **Sección 2º Riesgo por transporte de mercancías peligrosas**

El transporte de mercancías peligrosas entraña un riesgo adicional al transporte normal, como consecuencia directa de la carga que transporta o ha transportado, por lo que requiere un tratamiento específico, teniendo en cuenta los efectos de los accidentes en los que se ven implicadas materias peligrosas. A su vez presenta dos clases de riesgos, a saber, el derivado de circular por vías que comparten otros vehículos y el intrínseco de mercancía transportada.

Se consideran mercancías peligrosas todas aquellas que, en caso de ocurrir un accidente durante su transporte, pudieran suponer riesgos definidos por su naturaleza química (incendio, explosión, elevada temperatura, corrosividad, toxicidad, radiactividad) para la población, los bienes y el medio ambiente. Sus condiciones de transporte requieren de una regulación especial y específica, que incluye la correcta identificación del vehículo y la clase de peligro de la mercancía.

En tanto que parte del territorio de Castilla y León, es de aplicación el Plan Especial de Protección Civil ante emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (MPcyl), cuyo objetivo es coordinar la acción de los distintos servicios y administraciones en la emergencia.



Mapa índice de peligrosidad para el transporte por carretera (fuente MPcyl)

Las infraestructuras consideradas en el plan aparecen categorizadas en tres niveles de peligrosidad y riesgo asimilables a *alto*, *medio* y *bajo*, estando la relación entre peligrosidad y riesgo definida a partir de la vulnerabilidad y caracterizada en función de la población municipal.



Mapa índice de peligrosidad para el transporte por ferrocarril (fuente MPcyl)

Dado que no existen trazados de riesgo en las proximidades del ámbito de planeamiento, se puede concluir que la propuesta de modificación de planeamiento que incluye este proyecto no tiene afección ni supone incremento del eventual riesgo por transporte de mercancías peligrosas que pudiera afectar al municipio.

### Sección 3º Riesgo de almacenamiento de sustancias peligrosas

En los procesos industriales se manipulan, fabrican o almacenan sustancias peligrosas que, por accidente, pueden dar origen a incendios, explosiones y fugas tóxicas. La Directiva Comunitaria 82/501/CEE -conocida como Directiva SEVESO- ha sido incorporada a nuestro marco jurídico mediante el RD 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, y mediante el RD 119/2005, de 4 de febrero, por el que se modifica el anterior.

Esta norma pretende mejorar tanto las medidas de prevención como la capacidad de respuesta en caso de accidente y en lo que a la misma se refiere, en el municipio no se han detectado industrias asociadas a actividades industriales potencialmente peligrosas de Nivel Superior, siendo las más próximas Fitotrans, S.A. (en Dueñas) y Repsol Butano, S.A. (en Venta de Baños). Tampoco hay constancia de ninguna instalación sujeta a la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación, que figure en la actualidad en el Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes (PRTR).

Dado que no se produce clasificación de nuevo suelo industrial ni se modifican las condiciones de los usos industriales en las áreas ya calificadas, se puede concluir que la propuesta de modificación de planeamiento que incluye este proyecto no tiene afección ni supone incremento del eventual riesgo por almacenamiento de sustancias peligrosas.

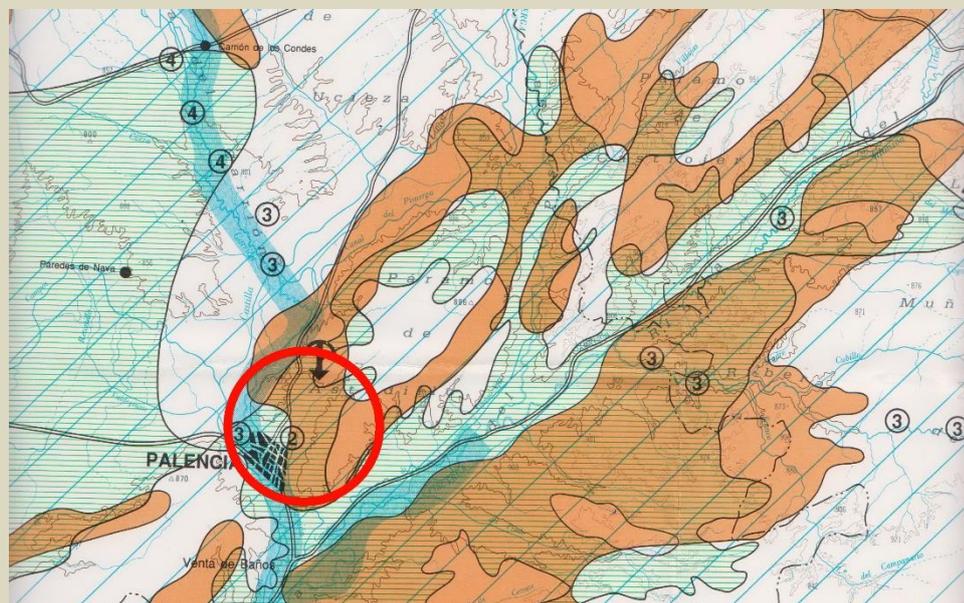
#### **Sección 4º Grandes presas**

De acuerdo con Orden de 12 de marzo de 1996, por la que se aprueba el Reglamento Técnico sobre Seguridad de Presas y Embalses, y con la documentación de planificación de protección civil de la Junta de Castilla y León, en el municipio y su entorno no se localizan infraestructuras hidráulicas que supongan un peligro para la población en caso de rotura u operación incorrecta de las mismas. Las más próximas –aguas arriba del río Carrión- son los embalses de Compuerto, Camporredondo y Aguilar de Campoo.

Dado que no se produce clasificación de suelo en áreas próximas a los cauces o que se pudieran ver afectadas por incrementos súbitos de caudal, ni se modifican las condiciones de uso u ocupación de las áreas próximas, se puede concluir que propuesta de modificación de planeamiento que incluye este proyecto no tiene afección al eventual riesgo derivado de grandes presas que pudiera afectar al municipio.

### **Capítulo 3. Riesgos naturales**

Entre los riesgos naturales se deberán contemplar el de inundaciones, incendios forestales, riesgos geológicos –entre los que están los riesgos sísmicos y por desprendimientos y movimientos de tierras- además de los derivados de condiciones meteorológicas como heladas, tormentas y precipitaciones.



Mapa de peligrosidad natural (fuente Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León)

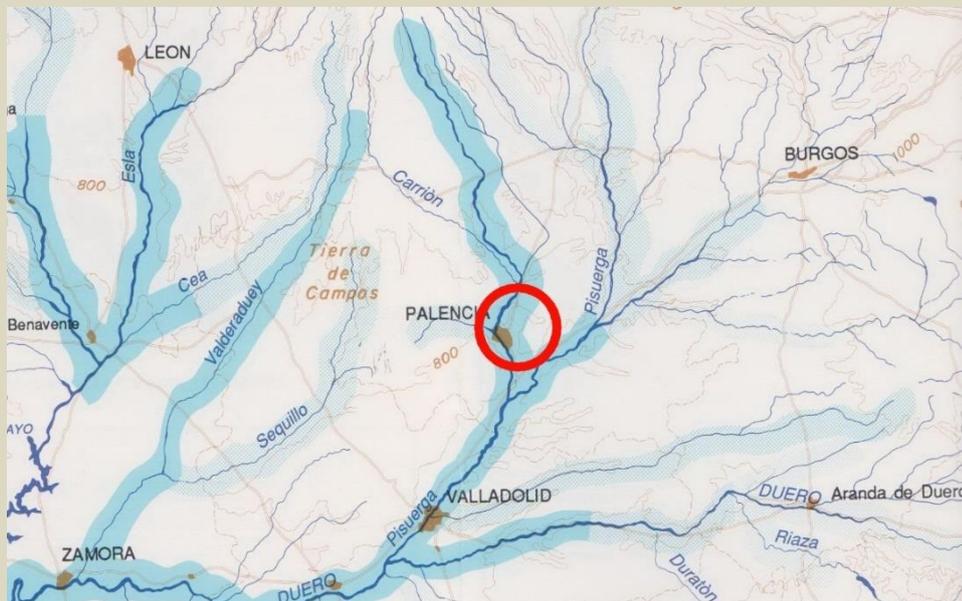
#### **Sección 1º Inundaciones**

La inundación es un fenómeno que se produce cuando los cursos fluviales son incapaces de drenar toda el agua que llega a sus cuencas, ocasionando gran capacidad destructiva personal y material y enormes daños económicos. Es un fenómeno estrechamente ligado con la capacidad de drenaje del terreno, por lo que las precipitaciones bruscas y extraordinarias o muy superiores al promedio, provocan caudales extremos o crecidas que causan el desbordamiento de los cauces.

En base al Plan de Protección Civil ante Riesgos de Inundaciones en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (INUNCyL) se concluye que el municipio presenta un nivel de peligrosidad B y un riesgo poblacional medio.

Palencia	Villada	Villelga	12	C	Bajo
Palencia	Villada	Villemar	34	C	Bajo
Palencia	Villaelos de Valdavia	Villaelos de Valdavia	75	C	Bajo
Palencia	Villahán	Villahán	113	---	---
Palencia	Vilaherreros	Fuente-Andrino	8	C	Bajo
Palencia	Vilaherreros	Vilaherreros	229	---	---
Palencia	Villalaco	Villalaco	69	C	Bajo
Palencia	Villalba de Guardo	Villalba de Guardo	216	B	Bajo
Palencia	Villalcázar de Sirga	Villalcázar de Sirga	207	C	Bajo
Palencia	Villalcón	Villalcón	82	C	Bajo
Palencia	Villalobón	Villalobón	776	B	Medio
Palencia	Villaluenga de la Vega	Barnos de la Vega	138	---	---
Palencia	Villaluenga de la Vega	Quintanadiez de la Vega	207	---	---
Palencia	Villaluenga de la Vega	Santa Olaja de la Vega	95	C	Bajo
Palencia	Villaluenga de la Vega	Villaluenga de la Vega	190	B	Bajo

No obstante, se recoge a continuación el mapa del *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León* correspondiente a la zona objeto del planeamiento, en el que se comprueba que parte del término municipal está afectado de un peligro potencial por inundación de nivel alto.



Mapa de peligrosidad por inundaciones (fuente Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León)

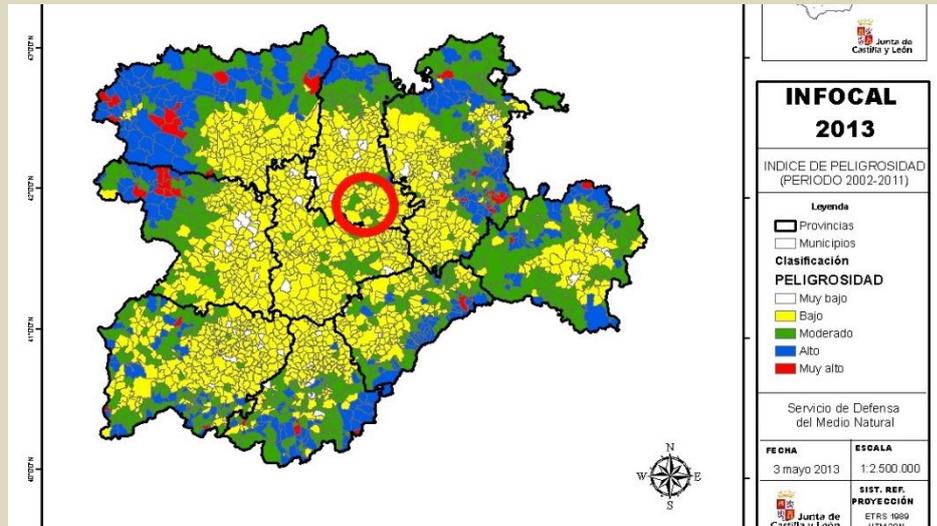
Ya que únicamente se proyecta la definición de un nuevo viario público, no existe cambio de clasificación de suelo en áreas próximas a los cauces, por lo que no se precisan precauciones normativas y queda garantizada la compatibilidad de los usos previstos.

## Sección 2º Incendios forestales

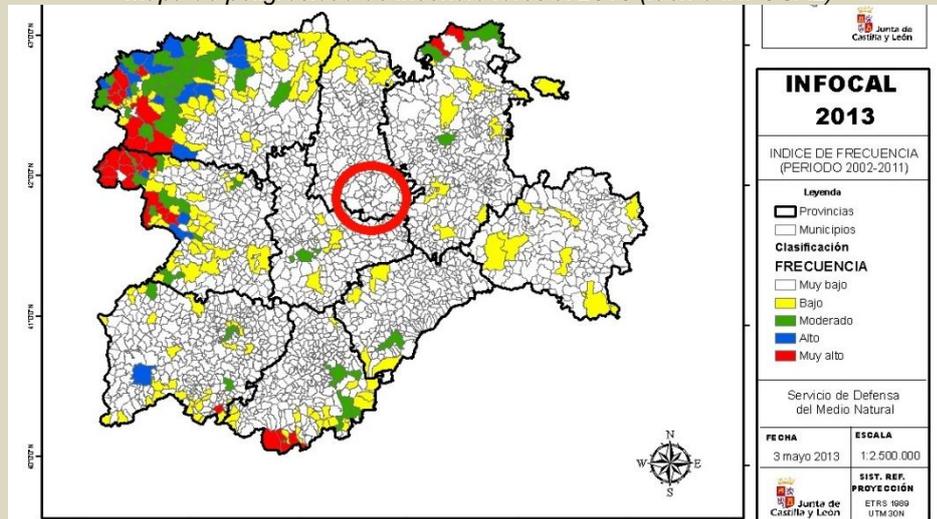
El Plan Forestal de Castilla y León (Decreto 55/2002, de 11 de abril) señala que cada año se producen en la Comunidad cerca de 2.000 incendios, que destruyen una media de 5.300 Ha de superficie arbolada y unas 23.000 Ha de matorrales.

A su vez, el Plan de Protección Civil ante Emergencias por Incendios Forestales en Castilla y León (INFOCAL) establece una zonificación del riesgo local, categorizando cada uno de los municipios de la Comunidad, en cuanto al riesgo en sí como a la peligrosidad.

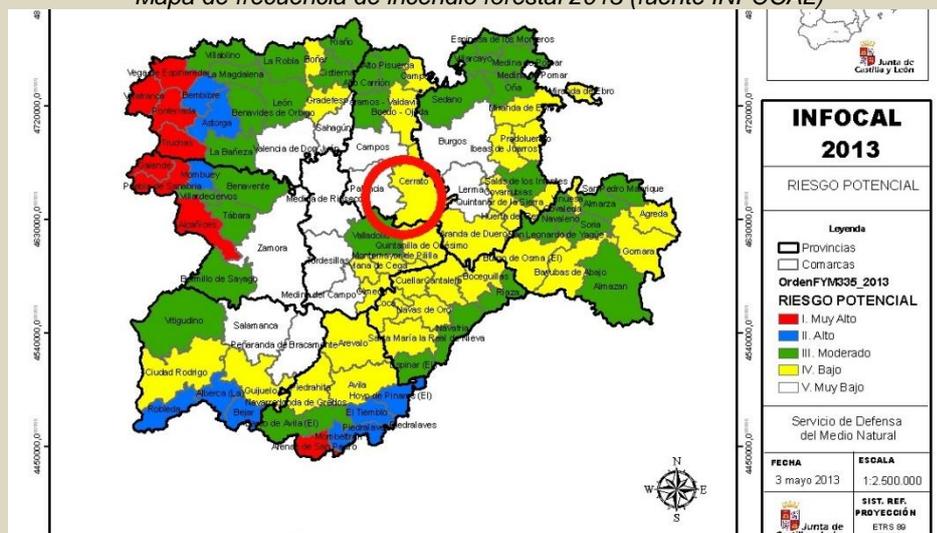
Según se establece en la Orden MAM/851/2010, de 7 de junio, por la que se declaran zonas de alto riesgo de incendio en la Comunidad de Castilla y León, no existe ningún área de estas características en el término municipal. Por su parte, según los datos de INFOCAL para el año 2013, el municipio aparece caracterizado con un valor *moderado* respecto a la peligrosidad y *muy bajo* respecto al riesgo potencial y a la frecuencia, tratándose de un municipio cuyas características territoriales y los aprovechamientos agropecuarios y forestales que en él se desarrollan no comportan gran relevancia respecto a este tipo de fenómenos.



Mapa de peligrosidad de incendio forestal 2013 (fuente INFOCAL)



Mapa de frecuencia de incendio forestal 2013 (fuente INFOCAL)



Mapa de riesgo potencial de incendio forestal 2013 (fuente INFOCAL)

Dado que no se produce clasificación de suelo que afecten a montes del término, se puede concluir que la propuesta de modificación de planeamiento que incluye este proyecto no tiene afección ni supone incremento del eventual riesgo de incendio forestal.

### **Sección 3º Riesgos meteorológicos**

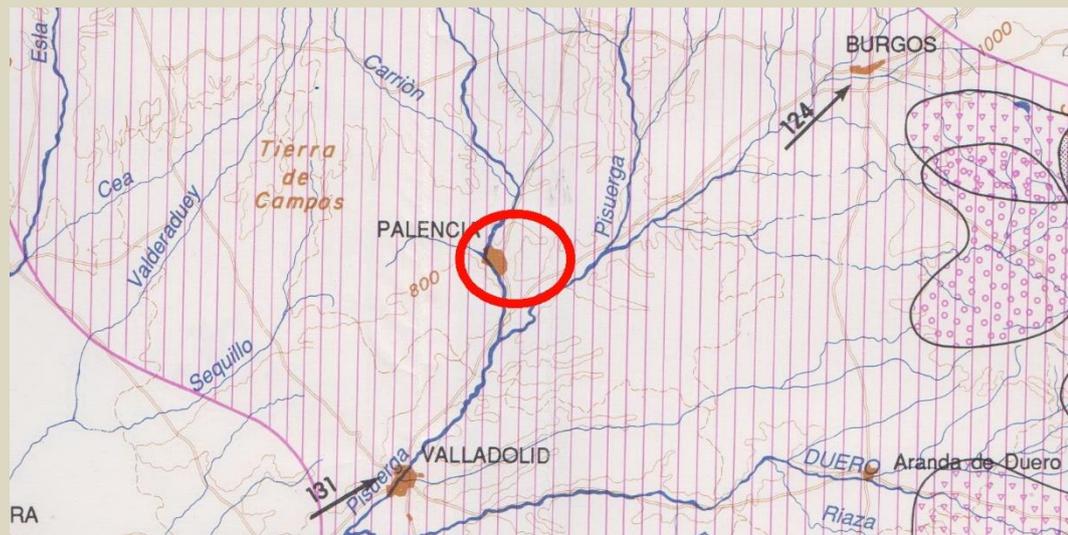
Están provocados por fenómenos atmosféricos y se manifiestan en breves períodos de tiempo, afectando a grandes superficies y derivando eventualmente en situaciones de emergencia o desastres, a la vez que pueden originar graves pérdidas económicas, sobre todo en el sector agrario.

Los riesgos meteorológicos a analizar son:

1. Riesgos ligados a las precipitaciones máximas en 24h.
2. Riesgos ligados a las heladas.
3. Riesgos ligados a tormentas y granizo.

#### **Subsección 1. Precipitaciones máximas en 24 h**

Las precipitaciones muy intensas de carácter tormentoso, bien de lluvia o de granizo, con origen a nubosidad de evolución, pueden dificultar temporalmente la vialidad en las zonas urbanizadas, por la incapacidad de absorción de las puntas de precipitación por los sistemas de alcantarillado, así como generar daños a cosechas. En el mapa de peligrosidad por fenómenos meteorológicos del *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León* se comprueba que el municipio está situado en una zona en la que no hay peligrosidad potencial alta por precipitación máxima en un día (>150 l/día).



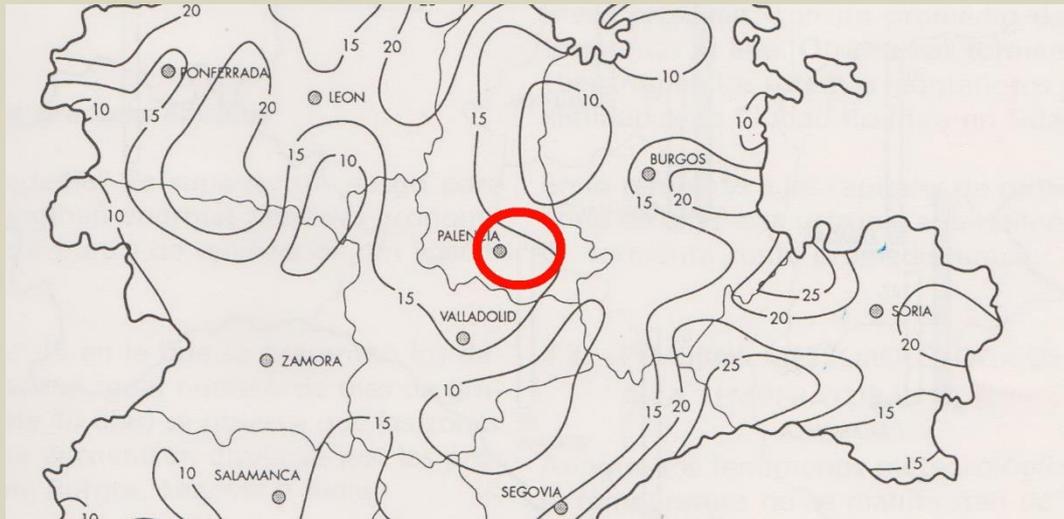
Mapa de peligrosidad por fenómenos meteorológicos (fuente *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León*)

#### **Subsección 2. Heladas**

Como se recoge en el mapa de peligrosidad por fenómenos meteorológicos anterior el municipio presenta un riesgo potencial alto por heladas, al estar sometido a este fenómeno más de 80 días al año.

#### **Subsección 3. Tormentas**

El número de días con tormenta anuales es un dato representativo de la incidencia del meteoro. El *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León* fija la cifra de 20 días de tormenta al año como aquella a partir de la cual la peligrosidad potencial es alta. El municipio de se sitúa más próximo a la isolínea de 15 días, por lo que podemos considerar que no hay peligrosidad al respecto.



Isolíneas de días de tormentas anuales (fuente Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León)

#### Subsección 4. Granizo

Es un meteoro asociado al fenómeno tormenta, capaz de ocasionar importantes daños en la agricultura e incluso sobre las edificaciones. En base a los datos presentes en el *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León*, el umbral de peligrosidad alta se sitúa en los 10 días de granizo al año. En este sentido, el municipio se encuentra entre las isolíneas de 5 días de granizo anuales, por lo que el riesgo se puede considerar bajo.



Isolíneas de días de granizo anuales (fuente Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León)

Dado que no se producen modificaciones del modelo territorial, cambios del uso del suelo o modificaciones del emplazamiento previsto para los usos residenciales, de análisis de los riesgos anteriores cabe concluir fundadamente que las modificaciones de planeamiento que se contienen en este proyecto no constituyen afección o agravamiento de las áreas sometidas a riesgos meteorológicos.

### Sección 4º Riesgos geológicos

#### Subsección 1. Riesgo sísmico

El municipio presenta un valor de aceleración sísmica básica inferior a 0,04 g, conforme a la información actualizada del Instituto Geográfico Nacional. Se encuentra situado en el tercio superior de la península y en la zona de menor actividad sísmica registrada, por lo que no cabe esperar que se deriven daños de eventuales movimientos sísmicos.

Por su parte, el riesgo sísmico asignado por el mapa de intensidades máximas sentidas publicado en el *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León*, señala que el municipio está englobado en el área de nivel V de la escala MSK. Es decir, se trataría de un seísmo de intensidad moderada, que en el interior y el exterior de los edificios es sentido por gran parte de la población, que produce una vibración general similar a la del arrastre de objetos pesados y que puede causar daños reseñables.



Mapa de intensidades máximas sentidas (fuente *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León*)

### Subsección 2. Movimientos del terreno

los deslizamientos y desplazamientos son procesos erosivos consistentes en movimientos gravitacionales de masas de roca y/o suelos que afectan a las laderas naturales, independiente del tipo de material y de la morfología.

El estudio del mapa de peligrosidad por movimientos de ladera del *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León* correspondiente a la zona objeto del planeamiento, se deduce que una parte del término municipal está afectado de un peligro potencial por deslizamientos y/o desprendimientos, aunque no afecta al casco urbano.



Mapa de peligrosidad por movimientos de ladera (fuente *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León*)

### Subsección 3. Hundimientos kársticos

Los hundimientos en áreas kársticas se generan por la disolución de capas de material situadas por debajo del suelo, lo que origina movimientos bruscos en la vertical. Este es el riesgo geológico asociado al karst más frecuente y de consecuencias catastróficas en caso de afectar a obras civiles de cualquier tipo y que suele tener al agua como agente desencadenante.

Las medidas a adoptar en estos casos son fundamentalmente preventivas, relacionándose con el mejor conocimiento del karst, sus problemas geomecánicos e hidrológicos y la realización de cartografía apropiada y deben abordarse tanto en la edificación como en las obras públicas, evitando las zonas en las que previsiblemente existan materiales cársticos cubiertos. Según el *Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León* no existe riesgo en el término municipal por hundimientos kársticos.



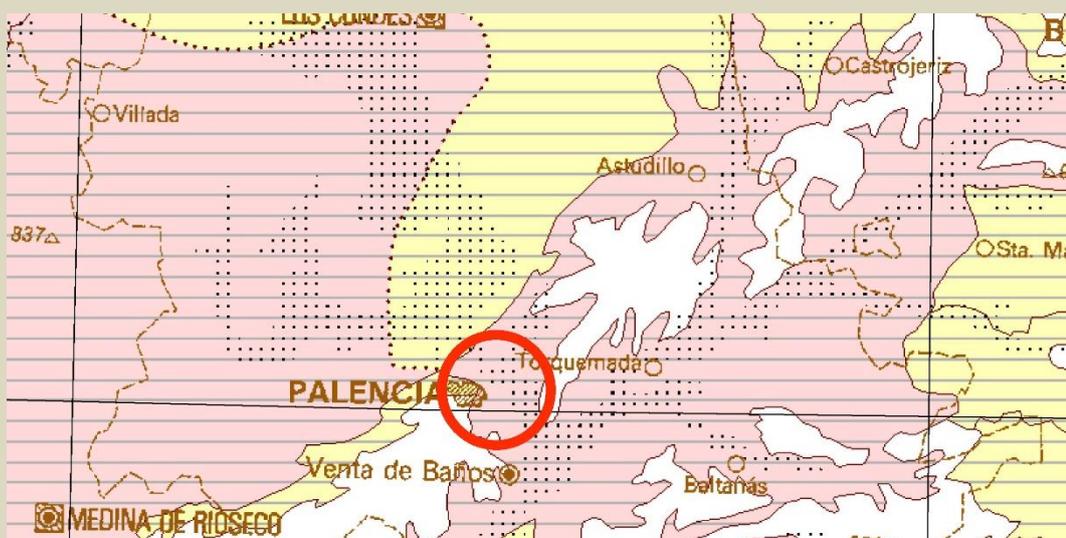
Mapa de peligrosidad por hundimientos kársticos (fuente Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León)

#### Subsección 4. Presencia de arcillas expansivas

La expansividad de un suelo es la capacidad que posee para experimentar cambios volumétricos al variar sus condiciones de humedad o para generar presiones si este cambio se lo impide y su grado está relacionado con la mineralogía (presencia de arcillas y en especial de tipo montmorillonita).

El riesgo asociado a la presencia de arcillas expansivas es uno de los menos visibles, pues suele pasar un largo periodo de tiempo antes de manifestarse y no tienen un carácter catastrófico.

Según el "Mapa previsor de riesgos por expansividad de arcillas del Instituto Geológico y Minero" el municipio se sitúa sobre terrenos cuyo grado de riesgo por expansividad oscila entre 2 (bajo a moderado) y 3 (moderado a alto).



Mapa previsor de riesgos por expansividad de arcillas (fuente IGME)

Dado que no se producen modificaciones del modelo territorial, cambios del uso del suelo o modificaciones del emplazamiento previsto para los usos residenciales, de análisis de los riesgos anteriores cabe concluir fundadamente que las modificaciones de planeamiento que se contienen en este proyecto no constituyen afección o agravamiento de las áreas sometidas a riesgos geológicos.

#### **Capítulo 4. Afección al modelo territorial**

Como se recoge en el Capítulo 1 del Título XII de la Memoria Vinculante (página 39), este proyecto de Modificación de Elementos de las Normas Urbanísticas Municipales no afecta al modelo territorial de Castilla y León, definido por los instrumentos de ordenación del territorio vigente.

El presente proyecto mantiene como plenamente vigentes todos los extremos, definiciones, modelos territoriales, clasificaciones de suelo, áreas de ordenanza y límites entre ellas, etc., que no aparezcan como expresamente modificados en este documento.

Del mismo modo, la propuesta de modificación que contiene este proyecto no producirá una alteración del modelo territorial de ocupación del suelo que es tradicional en la localidad y que está fijado en el documento que ahora se modifica, toda vez que la actuación es suficiente y adecuada para las previsiones de implantación existentes y las expectativas generadas.

Con esta actuación no se alteran las directrices generales de la ordenación urbanística municipal, ni se generan núcleos de población dispersos que graven las actuaciones públicas. La modificación propuesta es –en fin- coherente con las actuaciones estratégicas que el propio ayuntamiento ha llevado a cabo en casos análogos y con el propio modelo urbanístico y territorial de las normas y será en definitiva un instrumento para la mejor gestión del planeamiento.

De las modificaciones de planeamiento propuestas en este proyecto se puede concluir que no se incrementan los riesgos derivados del modelo territorial del municipio establecido en el planeamiento vigente y que el proyecto no contiene determinaciones de ordenación general ni detallada que incrementen o agraven los riesgos tecnológicos o naturales.

### **TÍTULO VIII. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 5/2009, DE 4 DE JUNIO, DEL RUIDO DE CASTILLA Y LEÓN**

El artículo 7.1 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León establece que

*“...En los instrumentos de planificación territorial y en los instrumentos de planeamiento urbanístico se incluirá una zonificación acústica del territorio, las zonas de servidumbre acústica y de reserva de sonido de origen natural, de conformidad con lo dispuesto en esta ley...”*

Por su parte, el artículo 7.3 de la misma señala que

*“...La aprobación o modificación de los instrumentos de planificación territorial y de los instrumentos de planeamiento urbanístico que incluyan determinaciones en relación a zonas de servidumbre acústica, requerirá el informe preceptivo del órgano sustantivo competente de la infraestructura afectada, de acuerdo con la definición de este órgano en la legislación en materia de evaluación de impacto...”*

En el caso de un instrumento de planeamiento general de nueva redacción será necesario la determinación de las áreas acústicas y sus servidumbres y limitaciones de usos. Sin embargo, el presente proyecto no incluye determinaciones relacionadas con zonas de servidumbre acústica que, según la definición del apartado o) del artículo 3 son “...sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido...”.

El planeamiento vigente es muy anterior a la actual legislación en materia de ruido y a su vez el municipio no cuenta con un mapa de ruido aprobado, por lo que no existe delimitación de áreas acústicas ni es preciso determinar zonas de servidumbre acústica en este momento. Por esta razón tampoco se precisa del informe preceptivo del órgano sustantivo competente de las infraestructuras que pudieran resultar afectadas, con lo que se justifica el cumplimiento del apartado 3 del citado artículo 7.

Por otra parte, las modificaciones propuestas no tienen incidencia acústica en las infraestructuras territoriales que pudieran constituir fuentes de generación de ruido (carreteras, ferrocarriles, etc.) ni se generan nuevas áreas residenciales que pudieran verse afectadas por éstas. Por el contrario, la modificación contribuirá a la reducción de los niveles de presión acústica en la vía al favorecer los desplazamientos silenciosos (peatonales y en bicicleta) y reducir el uso de la misma por vehículos a motor.

Los cambios en las determinaciones de ordenación general y detallada que incluye este proyecto no contienen determinaciones en relación a zonas de servidumbre acústica, por lo que no se precisa de otro trámite al respecto ni de la aportación de la citada zonificación acústica.

## **TÍTULO IX. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 21/2013, DE 9 DE DICIEMBRE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

El artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.

El artículo 6.1 de esta ley establece que

*1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:*

*a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,*

*b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.*

*c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.*

*d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.*

*2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:*

*a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.*

*b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.*

*c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.*

La modificación propuesta tiene por objeto el establecimiento de una nueva dotación urbanística pública de viario para carril bici tal y como está grafiado en los planos del proyecto, por lo que se encuentra encuadrada en el artículo 6.2 de la Ley 21/2013, por lo que procede su tramitación ambiental, en este caso el establecido en el Título II, Capítulo I, Sección 2ª, mediante evaluación ambiental estratégica simplificada.

Se adjunta como documento anejo a este proyecto el Documento Ambiental Estratégico para su tramitación por el órgano ambiental de la Junta de Castilla y León (Anejo 1, página 47y siguientes).

## **TÍTULO X. RESUMEN EJECUTIVO**

El artículo 25.3 del TRLSRU establece que los instrumentos de ordenación urbanística deben incluir un resumen ejecutivo, con el siguiente contenido:

*a) Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración.*

*b) En su caso, los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.*

Respecto del apartado a), el ámbito afectado por la presente modificación coincide de manera precisa con el trazado del nuevo sistema general previsto a lo largo de la carretera P-405, que está claramente definido en la documentación gráfica del proyecto. A mayor abundamiento, se indican en el plano O-78 *Resumen ejecutivo* las áreas de suelo afectadas.

Respecto del apartado b) se determinan como ámbitos de suspensión de licencias y de tramitación de los instrumentos de planeamiento y gestión los señalados en el citado plano O-7 *Resumen ejecutivo*, estando en todo caso a lo prescrito artículo 156 del RUCyL sobre suspensión del otorgamiento de licencias.

## **TÍTULO XI. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

El artículo 22.4 del TRLSRU establece que:

*...la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

A los efectos del TRLSRU se entiende por *actuaciones de transformación urbanística* (artículo 7) las de urbanización, entre las que se incluyen las de nueva urbanización y las de reforma o renovación de la urbanización en el suelo ya urbanizado, y las de dotación para el incremento de dotaciones públicas en suelo urbanizado derivadas de mayor edificabilidad o de cambios de uso.

De modo general se puede afirmar que la modificación prevista no supone impacto negativo para la hacienda del ayuntamiento porque:

1. El incremento de la superficie de viales públicos es mínimo en relación a la red viaria existente en el municipio y aun cuando su ejecución exigirá inversión pública, tanto ésta como el coste de explotación y mantenimiento son reducidos en relación a los beneficios para la colectividad derivados de la mejora de la seguridad vial y del incremento de la movilidad sostenible.
2. No se incrementa la superficie de espacios libres públicos cuyo mantenimiento deba correr a cargo del ayuntamiento.
3. Las modificaciones propuestas tienen una escala reducida en relación al conjunto del término municipal y son favorecedoras de la seguridad vial y de la movilidad no contaminante.
4. Las modificaciones no suponen incremento de carga de las dotaciones y servicios urbanísticos municipales (abastecimiento, saneamiento y redes de infraestructura).

La propuesta de modificación de este proyecto no se incluye en ninguno de los supuestos anteriores, al tratarse de la creación de un sistema general viario de coste casi nulo de explotación y no incluir actuaciones de nueva urbanización o reforma de la existente ni variaciones de edificabilidad o uso que conlleven nuevas dotaciones urbanísticas, por lo que no se precisa incorporar el *informe o memoria de sostenibilidad económica* a que hacen referencia el citado artículo 22.4 del TRLSRU y el artículo 1116 del RUCyL.

Las modificaciones propuestas no generan nuevos ámbitos de suelo urbano o urbanizable y la superficie de suelos de cultivo que pasarán a formar parte del sistema general es de unos 1.108 m<sup>2</sup> (≈ 0,008% del terreno de cultivo), por lo que no hay afección al suelo destinado a cultivos u otros usos agrícolas y con lo que se justifica la no afección al suelo destinado a usos productivos.

## **TÍTULO XII. INFLUENCIA DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA**

El artículo 169.3 del RUCyL apartado determina que las modificaciones de planeamiento deben contener el análisis de la influencia de la modificación sobre el modelo territorial definido en los instrumentos de ordenación del territorio vigentes y sobre la ordenación general del municipio.

Las NUM ya establecieron en su momento el modelo territorial del municipio, basado en la existencia de un casco urbano consolidado, con zonas periféricas de ensanche y nuevas implantaciones de suelo residencial. El desarrollo previsible en la localidad se está ajustando en términos generales a las previsiones del planeamiento, sin que se detecten tensiones no controlables.

Esta modificación, como se justifica en los apartados correspondientes, no altera el modelo de desarrollo territorial, por lo que no resulta previsible un cambio en la tendencia a corto y medio plazo, siendo muy probable el mantenimiento del modelo territorial del planeamiento vigente.

La modificación prevista se adapta a las previsiones antedichas, siendo una actuación coherente con el modelo territorial expuesto, y que no modificará el carácter urbanístico del municipio, por lo que no cabe esperar que con esta modificación se produzcan fenómenos urbanísticos no deseados.

En el mismo sentido cabe destacar que la actividad urbanística pública no se ve socavada en sus objetivos generales, sino reforzada en los que persigue pues la nueva ordenación se orienta -como ha quedado justificado más arriba- en la consecución de los fines del artículo 4 de la LUCyL referidos al interés general, sostenibilidad y desarrollo equilibrado, mejora de la calidad de vida de la población, cohesión social y protección del medio ambiente, lo que redundará en la mejora del uso del suelo de acuerdo al interés general, a la función social de la propiedad y a la mejora de la calidad del espacio urbano y del territorio.

## **Capítulo 1. Sobre la ordenación territorial**

La propuesta de modificación de planeamiento que contiene este proyecto no afecta al modelo territorial de Castilla y León, definido por los instrumentos de ordenación del territorio vigente, puesto que no existen directrices de ordenación territorial que afecten al ámbito del proyecto.

El presente proyecto mantiene como plenamente vigentes todos los extremos, definiciones, modelos territoriales, clasificaciones de suelo, áreas de ordenanza y límites entre ellas, etc., que no aparezcan como expresamente modificados en este documento.

## **Capítulo 2. Sobre la ordenación general del municipio**

La propuesta de modificación de las NUM que contiene este proyecto no producirá una alteración del modelo territorial de ocupación del suelo que es tradicional en la localidad de Villalobón y que está fijado en el documento que ahora se modifica, toda vez que la actuación es suficiente y adecuada para las previsiones de implantación existentes y las expectativas generadas, como queda justificado más arriba.

Con esta actuación no se alteran las directrices generales de la ordenación urbanística municipal, ni se generan núcleos de población dispersos que graven las actuaciones públicas.

La modificación propuesta es coherente con los objetivos generales de la actividad urbanística pública (artículo 132.3.a RUCyL, con las actuaciones estratégicas que el propio Ayuntamiento ha llevado a cabo en casos análogos y con el propio modelo urbanístico y territorial de las normas y será en definitiva un instrumento para la mejor gestión del planeamiento, no entrando en contradicción con los objetivos que persigue el ordenamiento urbanístico general.

## **Capítulo 3. Sobre la infraestructura básica**

Las modificaciones previstas no contienen elementos que vayan a producir influencia sobre las infraestructuras urbanas ni afección al régimen de uso del suelo. No se proponen modificaciones de la clasificación del suelo y por tanto no se precisa resolver nuevas dotaciones de servicios urbanísticos de ninguna clase.

### **Sección 1º Sobre la red de agua potable**

La incidencia de la modificación propuesta sobre la capacidad de suministro global del municipio es nula, teniendo en cuenta que no se producen incrementos de edificabilidad, densidad de ocupación o cambios de uso del suelo. No es previsible, por tanto, que haya incidencia a este respecto en el futuro desarrollo del municipio o en otras actuaciones.

### **Sección 2º Sobre la red de saneamiento**

La incidencia de la modificación propuesta sobre la capacidad de suministro global del municipio es nula, teniendo en cuenta que no se producen incrementos de edificabilidad, densidad de ocupación o cambios de uso del suelo. No es previsible, por tanto, que haya incidencia a este respecto en el futuro desarrollo del municipio o en otras actuaciones.

### **Sección 3º Sobre la red de comunicaciones**

La incidencia de la modificación propuesta sobre la red de comunicaciones del municipio es positiva, teniendo en cuenta que no se producen incrementos de edificabilidad, densidad de ocupación o cambios de uso del suelo y se facilitan nuevas formas de movilidad segura y sostenible.

La actuación sobre el sistema general de comunicaciones que supondrá la creación de una vía segregada para la mejora de la seguridad vial y el fomento de formas de movilidad no contaminantes constituye sin ningún género de dudas una mejora objetiva de la red de comunicaciones y una incidencia positiva en el futuro desarrollo del municipio y en otras actuaciones.

Palencia, septiembre de 2019

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Pisano', enclosed in a white rectangular box.

Carlos Pisano Alonso – arquitecto

# PLANOS



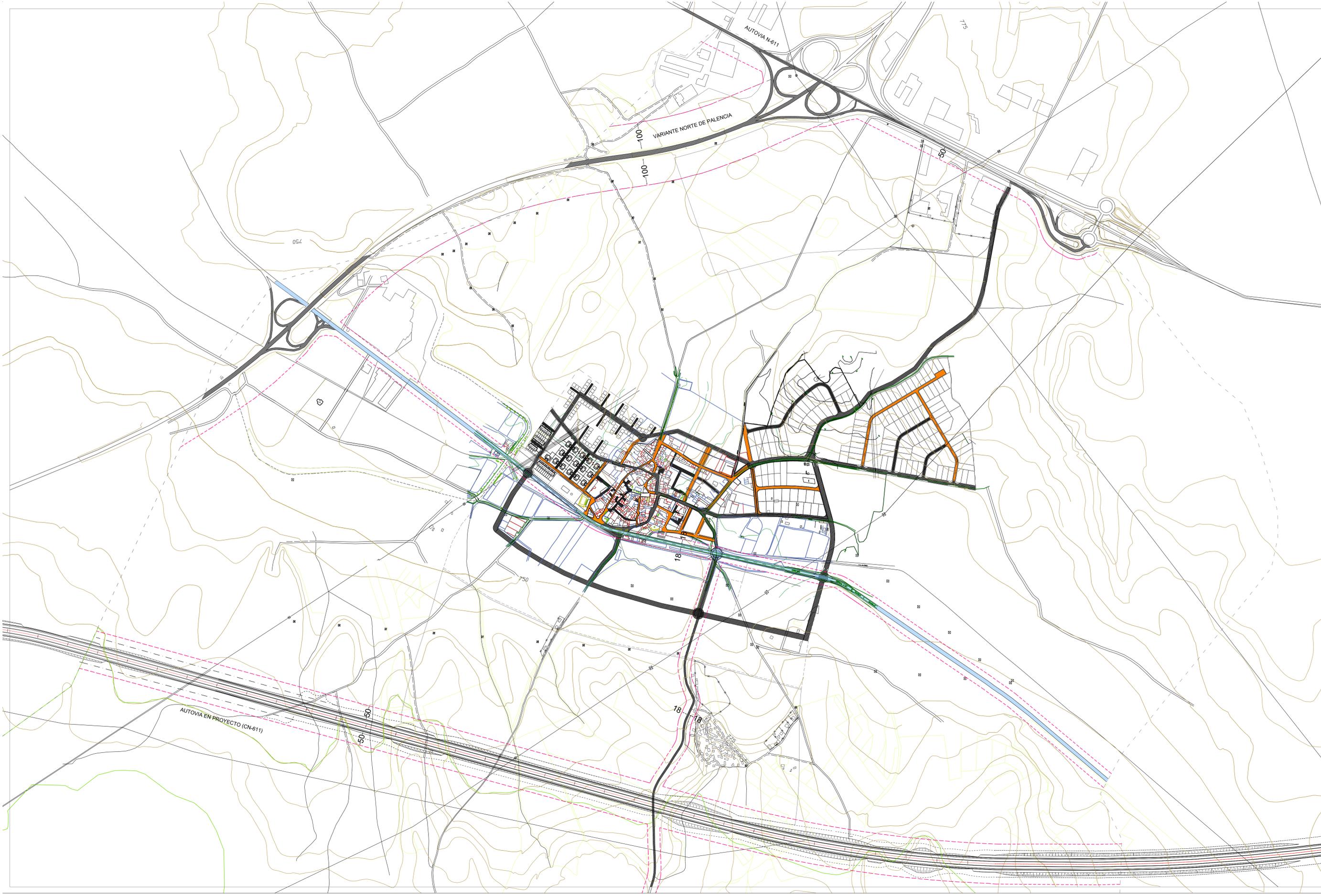
**Planos de información**

- I-1. Plano 02 Red viaria – estructura general (estado ACTUAL).
- I-2. Plano 03 Desarrollo del suelo urbano y urbanizable (estado ACTUAL).

**Planos de ordenación**

- O-1. Plano 02 Red viaria – estructura general (estado MODIFICADO).
- O-2. Plano 02 bis - 1 Sistema general viario carril-bici – tramo norte.
- O-3. Plano 02 bis - 2 Sistema general viario carril-bici – tramo central.
- O-4. Plano 02 bis - 3 Sistema general viario carril-bici – tramo sur.
- O-5. Plano 03 Desarrollo del suelo urbano y urbanizable (estado MODIFICADO).
- O-6. Declaración de usos del suelo *fuera de ordenación*.
- O-7. Resumen ejecutivo y ámbito de suspensión de licencias.





- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- LÍMITE SUELO URBANO
- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

- VIARIO TERRITORIAL**
- AUTOVIA N-611 , VARIANTE NORTE DE PALENCIA
  - AUTOVIA EN PROYECTO (CN-611)
  - CARRETERA COMARCAL C-617

- VIARIO LOCAL**
- RED VIARIA DE PRIMER ORDEN
  - RED VIARIA DE SEGUNDO ORDEN
  - RED VIARIA DE TERCER ORDEN

AYUNTAMIENTO DE VILLOBÓN  
DIPUTACION PROVINCIAL DE PALENCIA  
JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

**NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES**

RED VIARIA. ESTRUCTURA GENERAL

**2**

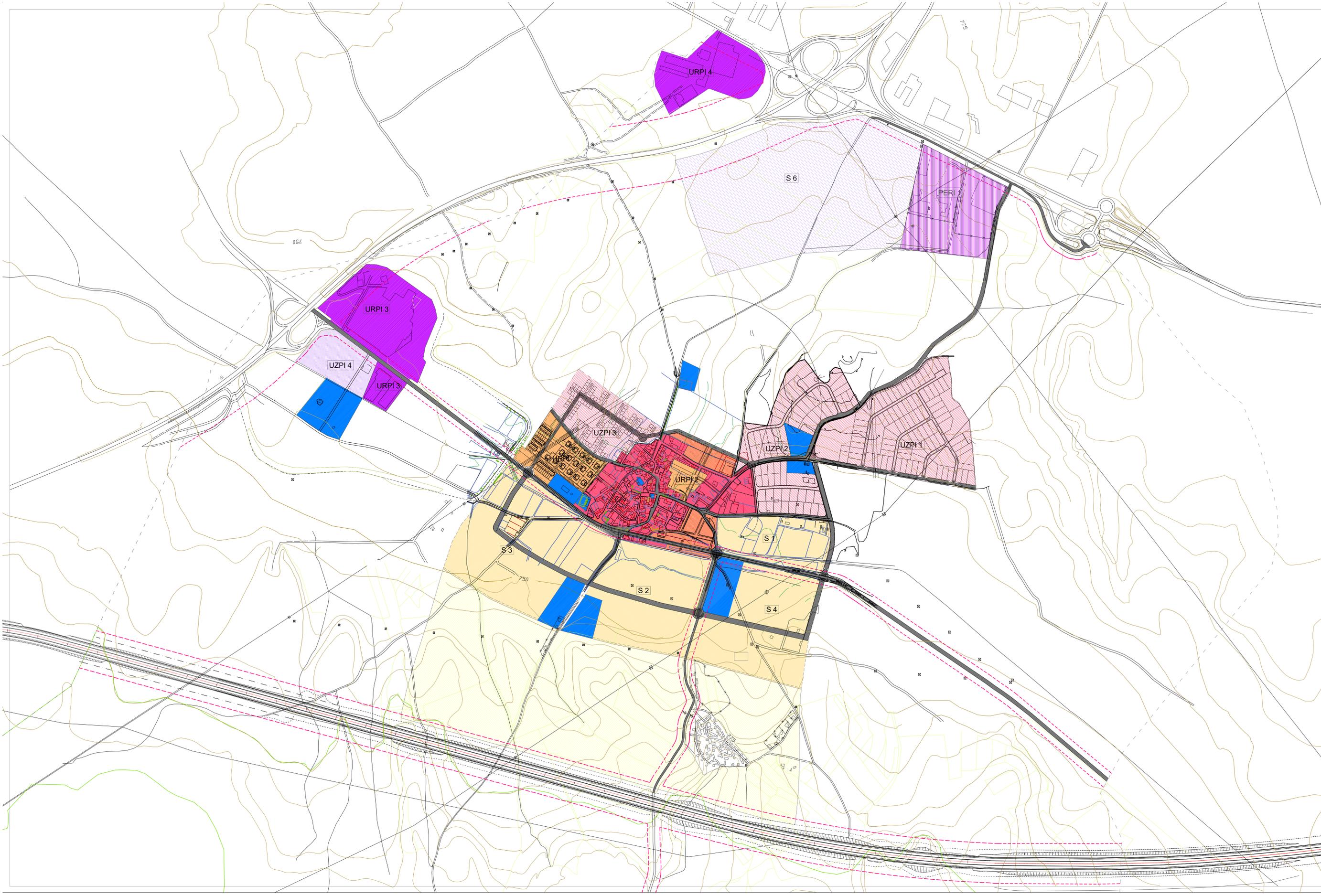
ESCALA: 1:5.000                      SEPTIEMBRE 2002

Equipo redactor: Carmen Andrés Mateo, Llanos Masía González



Documento de Aprobación Inicial  
Modificación nº 14 de Elementos de las N.U.M. de  
Villalobón (sistema general viario carri-bic)  
Villalobón  
Ayuntamiento de Villalobón

**I-1**      687  
Plano 02  
Red viaria - estructura general  
(estado: ACTUAL)  
1/5000      septiembre 2019

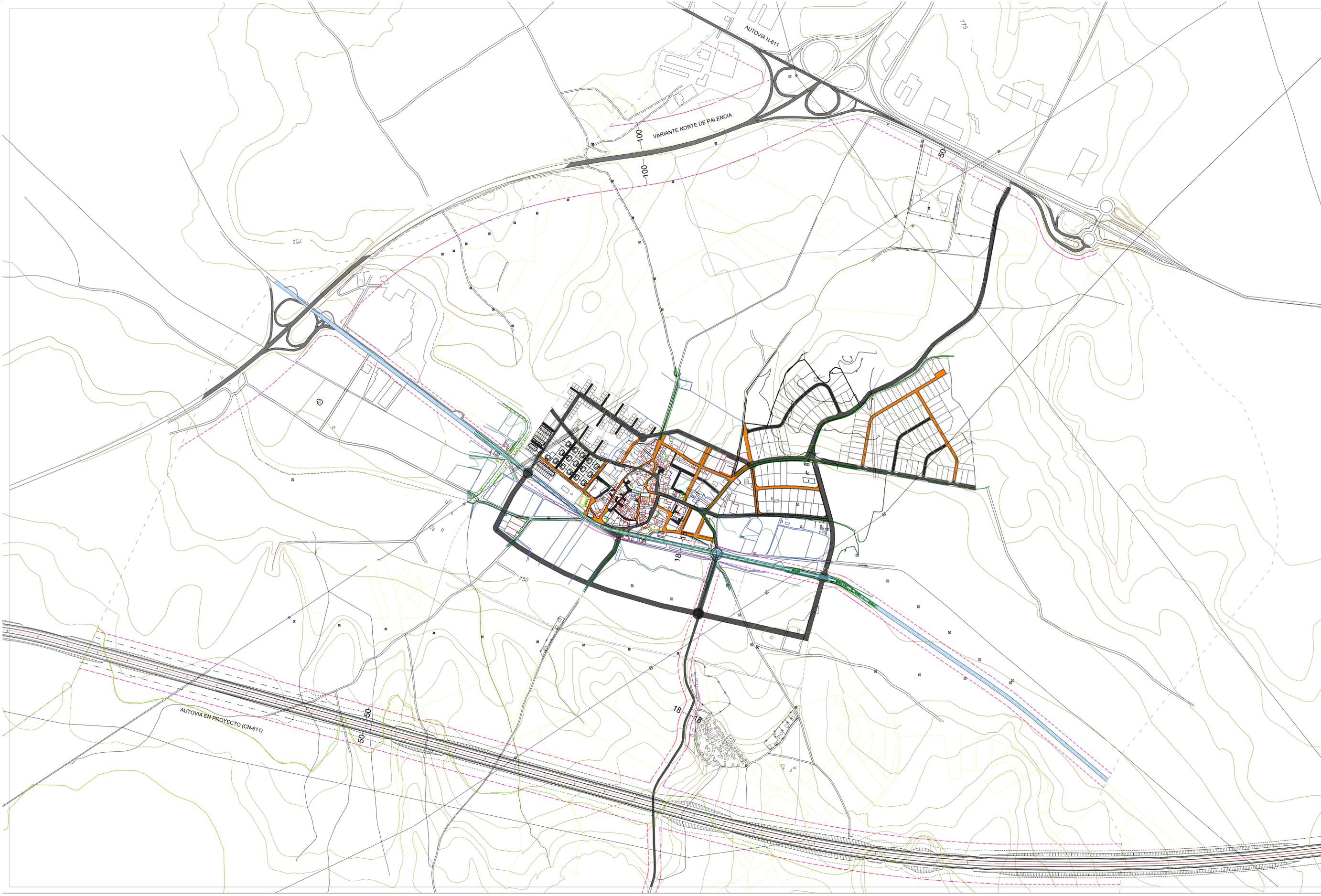


- N
- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
  - LÍMITE SUELO URBANO
  - LÍMITE SUELO URBANIZABLE CON PLANEAMIENTO INCORPORADO
  - LÍMITE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO
- SUELO URBANO CONSOLIDADO**
- RESIDENCIAL
- SUELO URBANO CON PLANEAMIENTO INCORPORADO (URPI)**
- RESIDENCIAL
  - INDUSTRIAL
- SUELO URBANO NO CONSOLIDADO**
- RESIDENCIAL
  - INDUSTRIAL
- SUELO URBANIZABLE CON PLANEAMIENTO INCORPORADO (UZPI)**
- RESIDENCIAL
  - INDUSTRIAL
- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO**
- RESIDENCIAL
  - INDUSTRIAL
- SUELO RÚSTICO COMÚN**
- SUR NO DELIMITADO CLASIFICADO AUTOMÁTICAMENTE COMO SR-C (APDO. B) DT 3ª LEY 7/2014, DE 12 DE SEPTIEMBRE, DE MEDIDAS SOBRE REHABILITACIÓN, REGENERACIÓN Y RENOVACIÓN URBANA Y SOBRE SOSTENIBILIDAD, COORDINACIÓN Y SIMPLIFICACIÓN EN MATERIA DE URBANISMO (BOCYL 19-09-2014)
- VIARIO ESTRUCTURANTE
  - SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS
  - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

AYUNTAMIENTO DE VILLOBÓN  
DIPUTACION PROVINCIAL DE PALENCIA  
JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

**NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES**

DESARROLLO DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE		<b>3</b>
ESCALA: 1:5.000	SEPTIEMBRE 2002	
Equipo redactor: Carmen Andrés Mateo, Lianos Masía González		



- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- LÍMITE SUELO URBANO
- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

- VIARIO TERRITORIAL**
- AUTOVIA N-611 , VARIANTE NORTE DE PALENCIA
  - AUTOVIA EN PROYECTO (CN-611)
  - CARRETERA COMARCAL C-617

- VIARIO LOCAL**
- RED VIARIA DE PRIMER ORDEN
  - RED VIARIA DE SEGUNDO ORDEN
  - RED VIARIA DE TERCER ORDEN

AYUNTAMIENTO DE VILLOBÓN  
DIPUTACION PROVINCIAL DE PALENCIA  
JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

**NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES**

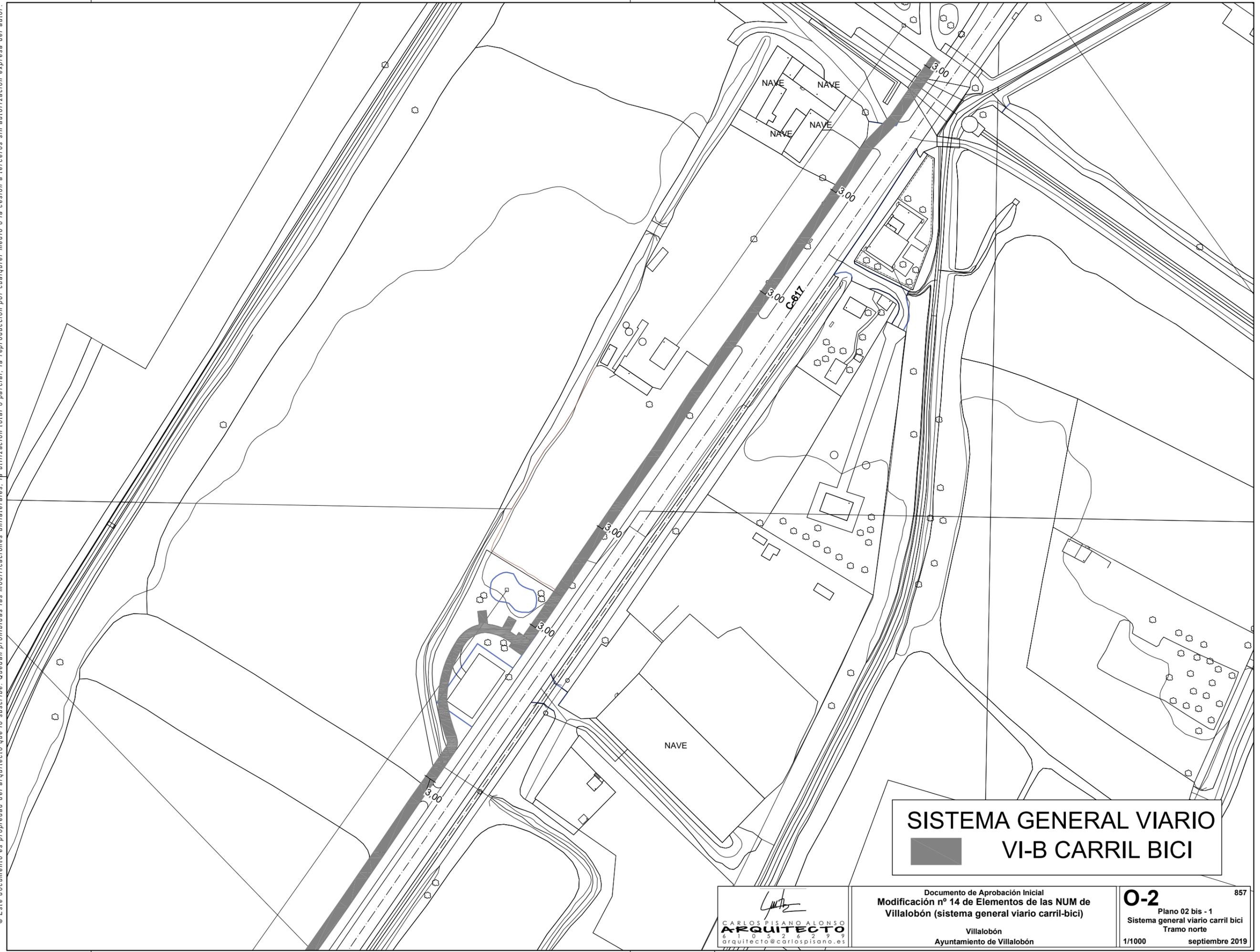
RED VIARIA. ESTRUCTURA GENERAL

**2**

ESCALA: 1:5.000                      SEPTIEMBRE 2002

Equipo redactor: Carmen Andrés Mateo, Lianos Masía González

- SISTEMA GENERAL VIARIO**
- VI-B CARRIL BICI



**SISTEMA GENERAL VIARIO**  
**VI-B CARRIL BICI**



*CP*  
 CARLOS PISANO ALONSO  
**ARQUITECTO**  
 610526299  
 arquitecto@carlospisano.es

Documento de Aprobación Inicial  
 Modificación nº 14 de Elementos de las NUM de  
 Villalobón (sistema general viario carril-bici)  
 Villalobón  
 Ayuntamiento de Villalobón

**O-2** 857  
 Plano 02 bis - 1  
 Sistema general viario carril bici  
 Tramo norte  
 1/1000 septiembre 2019

© Este documento es propiedad del arquitecto que lo suscribe. Quedan prohibidas las modificaciones unilaterales, la utilización total o parcial, la reproducción por cualquier medio o la cesión a terceros sin autorización expresa del autor.



**SISTEMA GENERAL VIARIO**  
**VI-B CARRIL BICI**

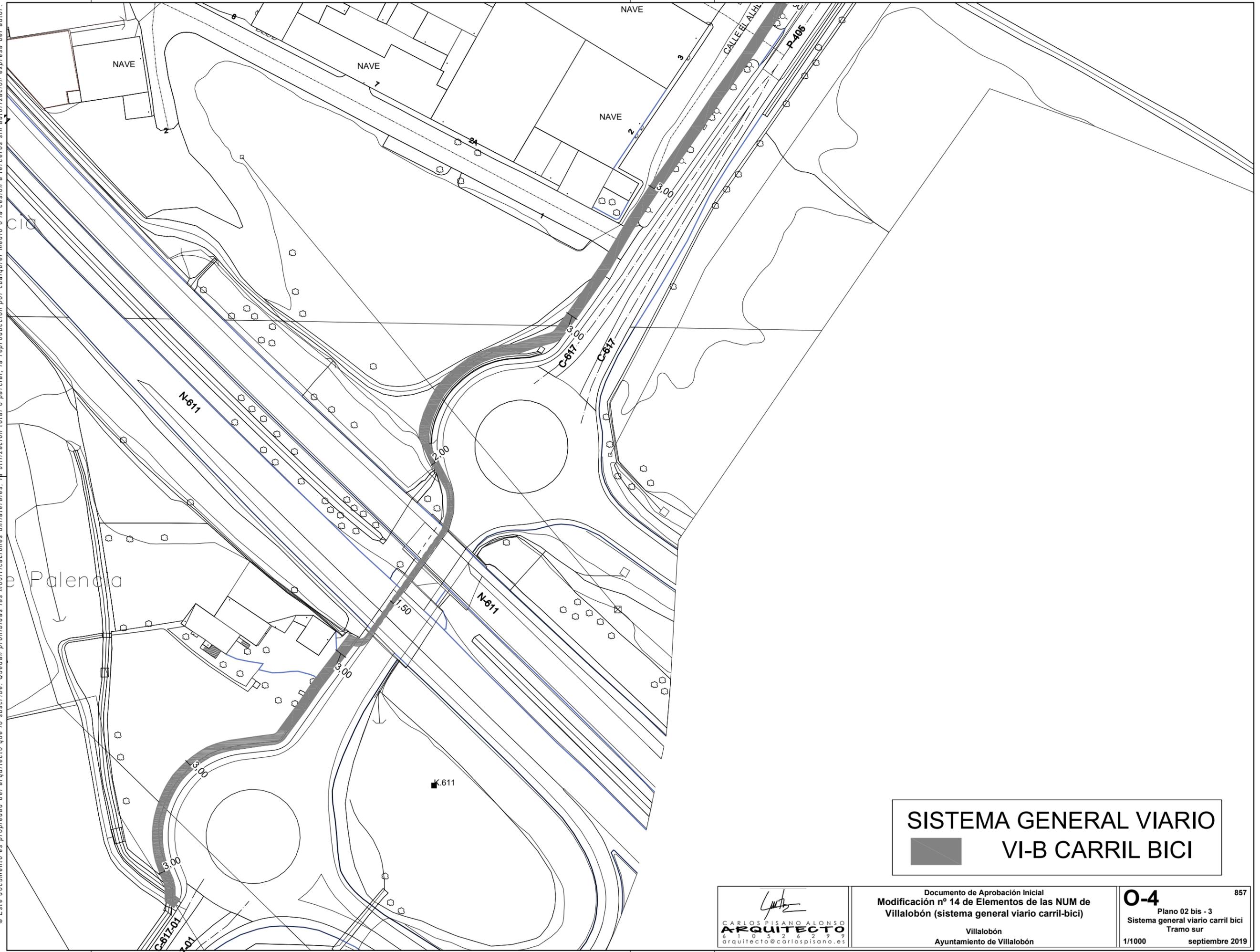
*CPA*  
 CARLOS PISANO ALONSO  
**ARQUITECTO**  
 610526299  
 arquitecto@carlospisano.es

Documento de Aprobación Inicial  
 Modificación nº 14 de Elementos de las NUM de  
 Villalobón (sistema general viario carril-bici)  
 Villalobón  
 Ayuntamiento de Villalobón

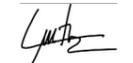
**O-3** 857  
 Plano 02 bis - 2  
 Sistema general viario carril bici  
 Tramo central  
 1/1000 septiembre 2019

© Este documento es propiedad del arquitecto que lo suscribe. Quedan prohibidas las modificaciones unilaterales, la utilización total o parcial, la reproducción por cualquier medio o la cesión a terceros sin autorización expresa del autor.

A3

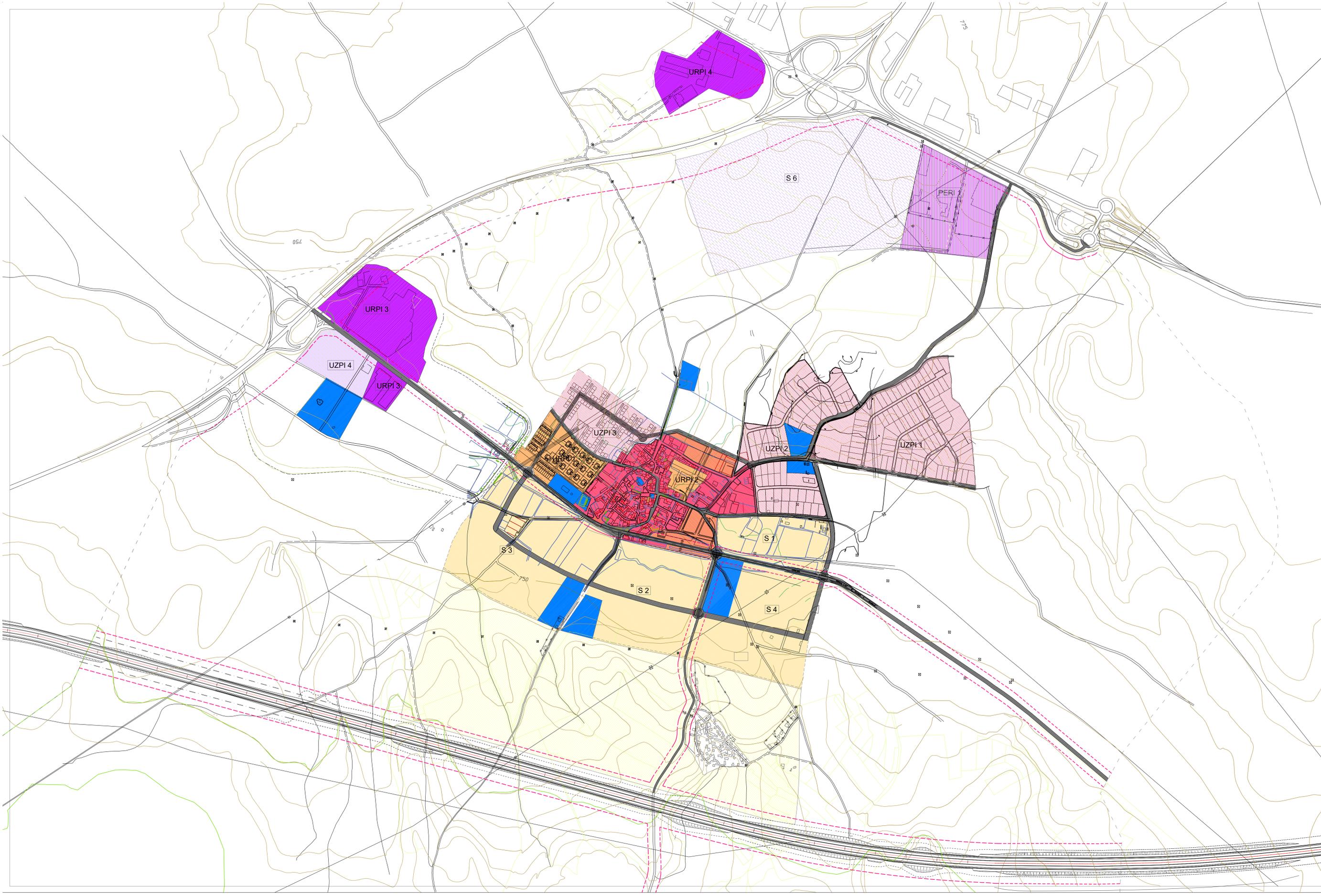


**SISTEMA GENERAL VIARIO  
VI-B CARRIL BICI**

  
CARLOS PISANO ALONSO  
**ARQUITECTO**  
610526299  
arquitecto@carlospisano.es

Documento de Aprobación Inicial  
Modificación nº 14 de Elementos de las NUM de  
Villalobón (sistema general viario carril-bici)  
Villalobón  
Ayuntamiento de Villalobón

**O-4** 857  
Plano 02 bis - 3  
Sistema general viario carril bici  
Tramo sur  
1/1000 septiembre 2019



- N
- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
  - LÍMITE SUELO URBANO
  - LÍMITE SUELO URBANIZABLE CON PLANEAMIENTO INCORPORADO
  - LÍMITE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO
- SUELO URBANO CONSOLIDADO**
- RESIDENCIAL
- SUELO URBANO CON PLANEAMIENTO INCORPORADO (URPI)**
- RESIDENCIAL
  - INDUSTRIAL
- SUELO URBANO NO CONSOLIDADO**
- RESIDENCIAL
  - INDUSTRIAL
- SUELO URBANIZABLE CON PLANEAMIENTO INCORPORADO (UZPI)**
- RESIDENCIAL
  - INDUSTRIAL
- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO**
- RESIDENCIAL
  - INDUSTRIAL
- SUELO RÚSTICO COMÚN**
- SUR NO DELIMITADO CLASIFICADO AUTOMÁTICAMENTE COMO SR-C (APDO. B) DT 3ª LEY 7/2014, DE 12 DE SEPTIEMBRE, DE MEDIDAS SOBRE REHABILITACIÓN, REGENERACIÓN Y RENOVACIÓN URBANA Y SOBRE SOSTENIBILIDAD, COORDINACIÓN Y SIMPLIFICACIÓN EN MATERIA DE URBANISMO (BOCYL 19-09-2014)
- VIARIO ESTRUCTURANTE
  - SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS
  - LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

AYUNTAMIENTO DE VILLOBÓN  
DIPUTACION PROVINCIAL DE PALENCIA  
JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

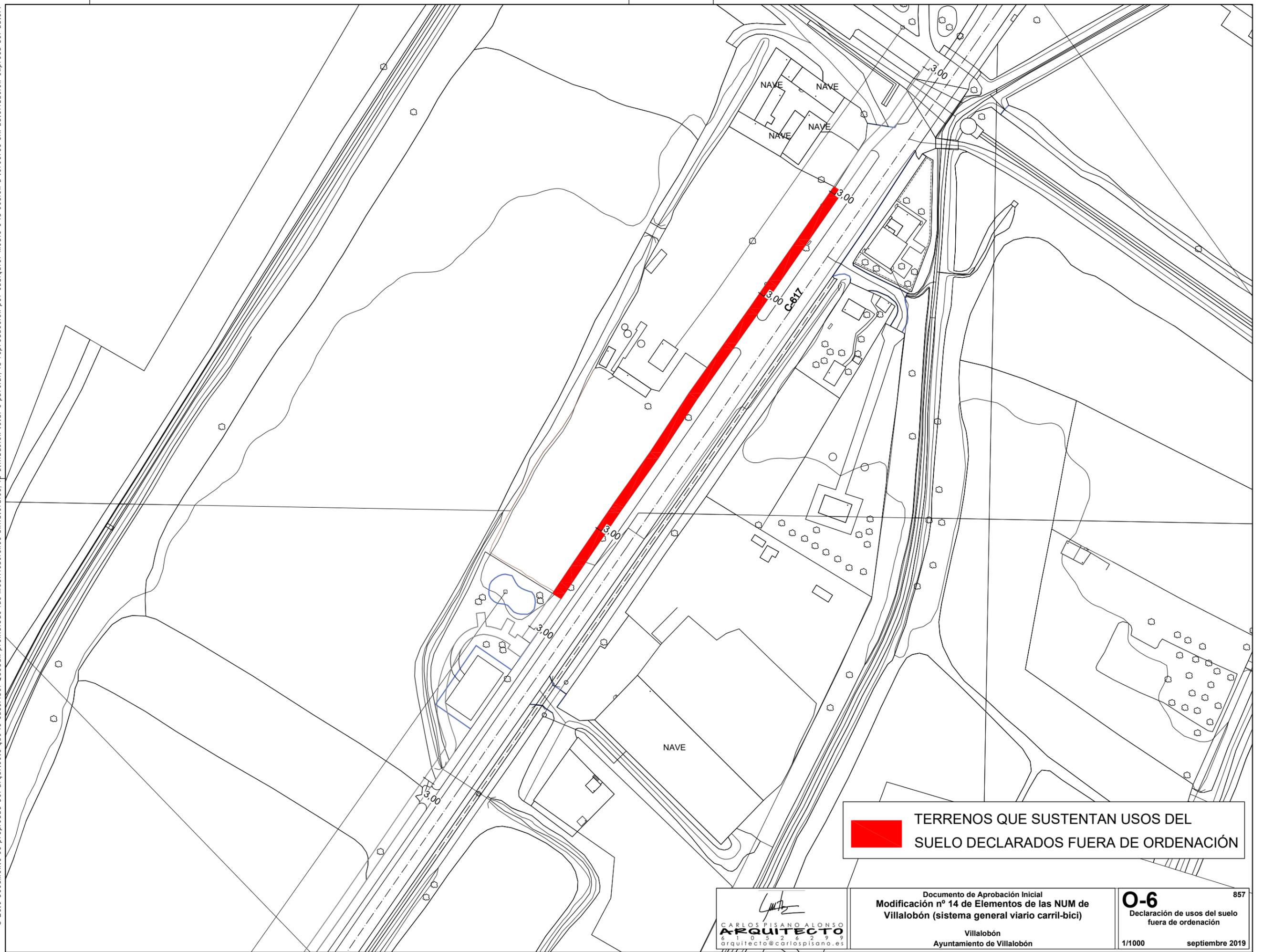
**NORMAS URBANÍSTICAS MUNICIPALES**

DESARROLLO DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE **3**

ESCALA: 1:5.000 SEPTIEMBRE 2002

Equipo redactor: Carmen Andrés Mateo, Lianos Masía González

SISTEMA GENERAL VIARIO  
VI-B CARRIL BICI



 **TERRENOS QUE SUSTENTAN USOS DEL SUELO DECLARADOS FUERA DE ORDENACIÓN**

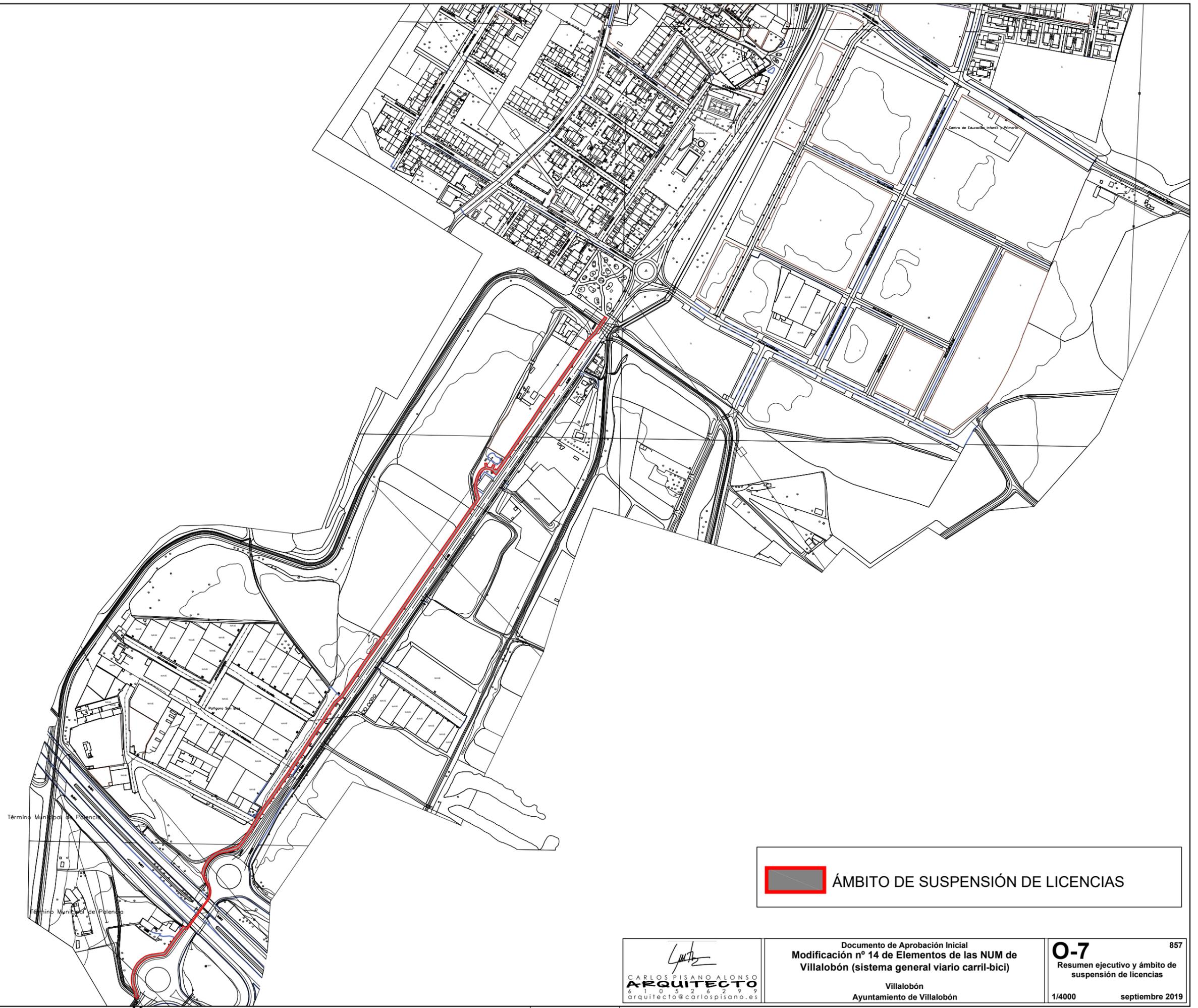
*CP*  
**CARLOS PISANO ALONSO**  
**ARQUITECTO**  
 610526299  
 arquitecto@carlospisano.es

Documento de Aprobación Inicial  
 Modificación nº 14 de Elementos de las NUM de  
 Villalobón (sistema general viario carril-bici)

Villalobón  
 Ayuntamiento de Villalobón

**O-6** 857  
 Declaración de usos del suelo  
 fuera de ordenación

1/1000 septiembre 2019



 **ÁMBITO DE SUSPENSIÓN DE LICENCIAS**

*CPA*  
**CARLOS PISANO ALONSO**  
**ARQUITECTO**  
 610526299  
 arquitecto@carlospisano.es

Documento de Aprobación Inicial  
**Modificación nº 14 de Elementos de las NUM de Villalobón (sistema general viario carril-bici)**

Villalobón  
 Ayuntamiento de Villalobón

**O-7**  
 Resumen ejecutivo y ámbito de suspensión de licencias

857

1/4000 septiembre 2019

# ANEJOS



## **Anejo 1. Documento Ambiental Estratégico**

### **1.1 Encargo**

Se redacta el presente Documento Ambiental Estratégico del proyecto de Modificación de Elementos de las Normas Urbanísticas Municipales de Villalobón por encargo del Ayuntamiento de Villalobón.

### **1.2 Antecedentes de planeamiento urbanístico**

El municipio de Villalobón cuenta con Normas Urbanísticas Municipales aprobadas definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Palencia el 21 de noviembre de 2002. Estas normas clasifican el término municipal en suelo urbano (SU), suelo urbanizable (SUR) y suelo rústico (SR) con distintas categorías. Este proyecto, en tanto que propuesta de modificación de elementos de dichas normas, no altera el modelo territorial ni de configuración urbana, por lo que se estará a las mismas en todo lo no modificado expresamente en este documento.

### **1.3 Objetivos de la planificación**

El objetivo del proyecto es la creación de una nueva dotación urbanística pública dentro del sistema general viario para facilitar y mejorar las condiciones de vida y transporte de los ciudadanos. Esta propuesta tiene el carácter de modificación de una determinación de ordenación general, conforme al artículo 120 del RUCyL y se concreta en la previsión de una nueva dotación urbanística pública con carácter de vía pública, ajustada a las previsiones de los apartados a) y b) del citado artículo.

### **1.4 Alcance y contenido del plan propuesto**

El alcance y contenido del planeamiento propuesto se concreta en el establecimiento de una nueva dotación urbanística pública perteneciente al sistema general viario para carril-bici, desde la el límite del suelo urbano hasta el límite sur del término municipal. 65

Existe actualmente una acera que comunica el casco urbano de la localidad con Palencia discurriendo por el lado norte de la carretera P-405, que constituye un evidente acierto en la estrategia de movilidad sostenible y es utilizada a diario por multitud de peatones en ambas direcciones. Asu vez, los usuarios de otras formas de movilidad (bicicleta y patín eléctrico, sobre todo) utilizan esta acera y la propia calzada para sus desplazamientos.

Precisamente el uso de la vía rodada por éstos ocasiona evidentes y frecuentes situaciones de inseguridad, al tratarse de usuarios con distintas velocidades y formas de ocupación del espacio respecto de los vehículos -predominantes en la calzada-. El uso de la acera no resulta una alternativa viable pues, además de contravenir las normas de circulación, pone a su vez en riesgo a los peatones que cada vez en mayor número la utilizan. Se deduce así por tanto la imperiosa necesidad de mejorar el sistema viario en esta zona del municipio para incrementar la seguridad de todos los usuarios.

El cambio propuesto se justifica para mejorar la comunicación de la localidad en condiciones óptimas de seguridad para los usuarios, tanto de la vía como de la acera y calzada anejas, al proponer un uso segregado de los flujos. Se garantiza así que el tráfico rodado no suponga un peligro para los ciclistas y otros usuarios de la vía y además que éstos no supongan a su vez un peligro para los peatones, en tanto que usuarios de la acera.

La modificación propuesta deviene también de la necesidad de adaptar el planeamiento a las nuevas situaciones originadas y las nuevas demandas de movilidad sostenible y segura apuntadas más arriba. La creación de un viario para carril-bici supone -como se ha dicho- no sólo mejorar la seguridad de los usuarios, sino una apuesta por modelos de movilidad urbana e interurbana sostenibles y acordes con los principios generales que inspiran las políticas urbanísticas públicas contribuyendo a los objetivos generales de la LUCyL (artículo 4.b)8)

*8º. La prevención de la contaminación y la limitación de sus efectos sobre la salud y el medio ambiente, fomentando el transporte público, la movilidad sostenible, la eficiencia energética, las energías renovables y el desarrollo urbano compacto.*

El presente proyecto mantiene como plenamente vigentes todos los extremos, definiciones, modelos territoriales, clasificaciones de suelo, áreas de ordenanza y límites entre ellas, etc., que no aparezcan como expresamente modificados.

Desde el punto de vista de la estructura urbana, la propuesta de modificación que contiene este proyecto no producirá una alteración del modelo territorial de ocupación del suelo que está fijado en el documento que ahora se modifica, toda vez que la actuación es suficiente y adecuada para las previsiones de implantación existentes, como queda justificado más arriba. En el mismo sentido, no se alteran las directrices generales de la ordenación urbanística municipal, ni se generan núcleos de población dispersos que graven las actuaciones públicas.

La modificación propuesta es –en fin- coherente con las actuaciones estratégicas que el propio Ayuntamiento ha llevado a cabo en casos análogos y con el propio modelo urbanístico y territorial de las NUM y será en definitiva un instrumento para la mejor gestión del planeamiento.

Tampoco se elementos que vayan a producir influencia sobre las infraestructuras urbanas ni afección al régimen de uso del suelo. No se proponen modificaciones de la clasificación del suelo y por tanto no se precisa resolver nuevas dotaciones de servicios urbanísticos de ninguna clase. En particular y en relación a las distintas redes de infraestructura se concluye que:

1. La incidencia de la modificación propuesta sobre la capacidad de suministro global de la red de abastecimiento del municipio es nula, teniendo en cuenta que no se producen incrementos de edificabilidad, densidad de ocupación o cambios de uso del suelo. No es previsible, por tanto, que haya incidencia a este respecto en el futuro desarrollo del municipio o en otras actuaciones.
2. La incidencia de la modificación propuesta sobre la capacidad de evacuación global de la red de saneamiento del municipio es nula, teniendo en cuenta que no se producen incrementos de edificabilidad, densidad de ocupación o cambios de uso del suelo. No es previsible, por tanto, que haya incidencia a este respecto en el futuro desarrollo del municipio o en otras actuaciones.
3. La incidencia de la modificación propuesta sobre la red de comunicaciones del municipio es positiva, teniendo en cuenta que no se producen incrementos de edificabilidad, densidad de ocupación o cambios de uso del suelo y se facilitan nuevas formas de movilidad segura y sostenible. No es previsible, por tanto, que haya incidencia negativa a este respecto en el futuro desarrollo del municipio o en otras actuaciones.

#### **1.5 Alternativas razonables técnica y ambientalmente viables**

Las alternativas razonables técnica y ambientalmente viables se identifican a continuación

- Alternativa 0 – No modificación del planeamiento: la no actuación conllevaría el mantenimiento de las condiciones de uso no segregado de la vía rodada y la acera, con las evidentes consecuencias de falta de seguridad, riesgos y accidentes para peatones y transeúntes, así como de mantenimiento de flujos de tráfico contaminante.
- Alternativa 1 – Establecimiento del sistema general viario para carril bici: esta alternativa es considerada como la única alternativa posible y viable para conseguir el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad vial y facilitar los desplazamientos mediante formas de movilidad no contaminantes.

El desarrollo del planeamiento propuesto no supone ni por sí mismo ni por inducción una alteración de las condiciones medio ambientales del territorio ni del entorno próximo, ya que se mantiene la clasificación y calificación urbanística del suelo, para cuyos usos e intensidades se estará a las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente.

#### **1.6 Desarrollo previsible del plan**

El desarrollo del plan se realizará con el establecimiento del nuevo sistema general viario conforme al proyecto y de acuerdo con los procedimientos legales y reglamentarios para su tramitación y ulterior aprobación. Una vez aprobado el proyecto, los terrenos que sustentan el edificio mantendrán su clasificación, estando sujetos además a la normativa urbanística aplicable.

En lo que respecta a la aprobación del proyecto de modificación, se presentará éste junto con el documento de evaluación ambiental estratégica por el promotor al órgano sustantivo (artículo 29 Ley 21/2013), junto con la solicitud de inicio del trámite simplificado de evaluación ambiental estratégica. El órgano sustantivo deberá comprobar que la documentación recibida cumple con los requisitos de la legislación sectorial y remitirá la documentación al órgano ambiental, que realizará el proceso de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas (artículo 30 Ley 21/2013).

Los órganos consultados tendrán un plazo de cuarenta y cinco días hábiles, en los que podrán pronunciarse, transcurrido el cual el órgano ambiental dispondrá de cuatro meses para la emisión del Informe Ambiental Estratégico (artículo 31 Ley 21/2013), que se enviará al órgano sustantivo encargado de realizar la aprobación inicial, a partir de la cual se seguirán los plazos y procedimientos establecidos en la legislación urbanística.

La modificación de planeamiento contenida en este proyecto conlleva por sí misma la ejecución a medio plazo -y una vez obtenidos los terrenos actualmente de dominio privado -de las obras de construcción de la plataforma del carril bici que se acometerá por fases. Se establecen a título orientativo los siguientes horizontes temporales, a contar desde la aprobación definitiva de este proyecto:

1. Gestión urbanística y obtención de terrenos: 6 meses.
2. Construcción 1ª fase (tramo central y tramo sur): 10 meses.
3. Construcción 2ª fase (tramo norte): 6 meses.

#### **1.7 Caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan en el ámbito territorial afectado**

A continuación, se incluye una descripción del estado actual del medio donde se ubica la modificación propuesta, para evaluar su estado actual y los aspectos ambientales más relevantes.

##### **1.7.a) Medio natural en el municipio**

###### ***Encuadre geográfico***

El municipio de Villalobón se encuentra en la provincia de Palencia que, con una superficie de 8.035 km<sup>2</sup>, constituye una de las nueve provincias de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. La provincia presenta una importante diferencia entre su tercio norte, con importantes formaciones montañosas pertenecientes a la cordillera Cantábrica, y el resto dominado por llanuras y páramos dedicados principalmente a la agricultura.

Tiene una superficie de 1.827 Ha y cuenta con una población en el entorno de los 1.600 habitantes, los cuales residen de forma casi exclusiva en el casco y las zonas residenciales de reciente desarrollo.

###### ***Climatología***

El clima puede definirse como mediterráneo frío y caracterizado por su continentalidad, escasas precipitaciones, inviernos largos y fríos y veranos cortos y no excesivamente cálidos. Existe un período seco bien marcado en los meses de julio y agosto y dos períodos húmedos, uno en primavera (abril-mediados de junio) y otro en otoño-invierno. Las precipitaciones en forma de nieve no son abundantes.

En cuanto al régimen de vientos, predominan los de componente norte (en sus variables NE, N y NO NO), con prevalencia del NE, mientras que entre los de componente sur domina el SO. La zona de los páramos se caracteriza por una mayor continuidad de los vientos con períodos de calma similares a los de la depresión del río. En éstos, son dominantes los vientos de componente NE y O y sobre todo en los meses de febrero, marzo y abril.

###### ***Geología y geomorfología***

El municipio de Villalobón se encuentra en la unidad natural del *Páramo de Torquemada-Astudillo*, que abarca el sector nordeste de los páramos calcáreos de la provincia y está delimitada por el río Pisuerga por el este y sur, por el Carrión por el oeste y por el Canal de Castilla por el norte. El municipio se localiza en el vértice suroccidental de esta unidad.

En Villalobón aparecen representadas todas las unidades estructurales que caracterizan los relieves de la unidad natural. Desde el punto de vista fisiográfico, el municipio está atravesado en su parte central por el arroyo de Villalobón que discurre en sentido norte-sur desde el nivel más elevado del páramo de Astudillo hasta desembocar en el río Carrión en Palencia. Desde el arroyo -línea inferior de la topografía- el terreno se eleva suave y progresivamente hacia el este y oeste hasta llegar a las cuestas, de pendiente acusada y que culmina en el nivel del páramo pontiense.

En el caso de Villalobón, el desarrollo de las estructuras sólo aparece bien representado en la zona este, mientras hacia el oeste y fuera del término el nivel superior del páramo aparece más desmantelado por la hendidura de la vega del Carrión. Las principales alturas del municipio se localizan así en la parte oriental, marcando los niveles más elevados del páramo calcáreo.

La diferencia máxima de cotas en el municipio es de unos 120-130 m, con las superficies más bajas localizadas en torno al arroyo de Villalobón y en la zona más próxima a Palencia, con cotas en torno a los 750 m. Desde el eje del arroyo hasta el inicio de las cuestas el terreno se desarrolla entre los 750-780 m y desde aquí con pendientes superiores al 30% en perfil cóncavo o progresivo hasta las cotas más elevadas -por encima de los 870 m-, que se encuentran en el nivel del páramo situado en la parte oriental del término.

Hacia el oeste del arroyo el terreno se va elevando de una manera más suave, creando un paisaje característico de lomas entre las que destacan algunos cerros residuales de los antiguos relieves - Valdelázar con 795 m y El Tesoro con 785 m-. Esta disposición del relieve conforma un paisaje típico, ocupado en las zonas llanas y de suave pendiente por cultivos y rematado por el frontal formado por las cuestas que culminan en el páramo. Esta pared aparece en sus zonas más altas cubierta por monte bajo y zonas de pinares característicos de los páramos calcáreos, proporcionando vistas características de gran valor paisajístico.

Desde el punto de vista geológico, el término se asienta en su mayor parte sobre materiales de origen terciario cubiertos en las zonas más próximas al cauce por sedimentos del cuaternario, con terrenos depositados a partir del Mioceno en un ambiente continental. Los materiales más antiguos se encuentran ubicados en las zonas de menor altura del término -excepto en una pequeña franja en torno al arroyo que aparece cubierta de materiales cuaternarios- y desde el límite del cauce hasta el inicio de las cuestas. Se trata de depósitos detríticos del mioceno medio formados por arcillas, margas y arenas integrados dentro de la facies de *Tierra de Campos*.

En las cuestas aparecen materiales correspondientes al mioceno superior, representados por una serie en la que se alternan estratos de margas y yesos con niveles calizos más duros que forman la crestería característica del relieve de estas zonas. Se pone al descubierto la secuencia de sedimentación previa al pontiense, nivel que aparece representado por la estructura del páramo. Está formada principalmente por calizas de este periodo terciario, cuya dureza ha permitido que su cobertura se haya mantenido.

Los materiales más recientes se corresponden con depósitos fluviales y se encuentran en el fondo del valle formado por el arroyo, que a su vez está caracterizado por niveles de terraza de poca potencia y extensión, constituidos casi exclusivamente por cantos de caliza redondeados y cementados debido a su nacimiento en el páramo.

La formación geológica y los materiales correspondientes a cada período, así como las características fisiográficas y climatológicas determinan los suelos de cada unidad. En la unidad del cauce del arroyo aparecen suelos de tipo fluvisol calcáreo, desarrollados a partir de depósitos aluviales recientes y sin un grado de evolución apreciable. Se trata de los terrenos más ricos desde el punto de vista agrario y son los que han sido más intensamente cultivados debido a su mayor fertilidad y facilidad de riego.

Los terrenos enmarcados entre esta vega y las cuestas de los páramos -formados por suelos de tipo regosol, también denominados suelos brutos de margas y arcillas, poco desarrollados y sin evolución de sus propiedades físico-químicas.

En las cuestas los suelos son tipo litosol, que se caracterizan por su falta de profundidad por roca continua o fuerte pendiente. Son terrenos sin aprovechamiento agrario por las elevadas pendientes y tipo de suelos, por lo que suelen ser explotados como bosques o reserva natural.

Finalmente, el páramo está formado por suelos de tipo luvisol calcáreo -pardos calciformes- que se caracterizan por desarrollarse en topografías llanas que permiten el lavado vertical y la emigración de arcillas, así como la eliminación de los horizontes orgánicos y la escasa acumulación de material orgánica. Estos suelos son relativamente fáciles de trabajar, aunque exigen intensas labores de despedregado y rotura y su tipología y escasa profundidad limitan el cultivo a pocas especies, requiriendo un manejo cuidadoso y dando bajos rendimientos.

### **Hidrografía**

El principal elemento hidrográfico del municipio de Villalobón es el arroyo del mismo nombre, cuyo nacimiento se encuentra en el páramo al nordeste del término, en las fuentes de San Pedro y Hermosilla. Se trata de un cauce no muy largo que atraviesa antes los términos de Villajimena y Fuentes de Valdepero para -tras cruzar el término de Villalobón- desembocar en el río Carrión, ya en Palencia. Su perfil longitudinal es suave y salva una pendiente escasa, ya que entre su nacimiento y desembocadura existe un desnivel aproximado de apenas 150 m.

Se encuentra parcialmente canalizado y discurre por el municipio casi en paralelo a la carretera P-405 de Palencia a Astudillo. Junto al cauce se encuentran las tierras más fértiles del término, ocupadas por materiales sedimentarios que se amplían al acercarse a Palencia, donde además encontramos la denominada acequia de Palencia que canaliza aguas del río Carrión. Construida inicialmente para el servicio de terrenos de cultivo, éstos han sido finalmente ocupados por otros usos bien distintos y, tanto en Villalobón como en Palencia, los usos industriales y de almacenaje han ocupado la mayoría de los terrenos de mayor productividad agrícola. Quedan, sin embargo, en sus márgenes algunos espacios aún destinados al regadío, así como zonas forestales o choperas que conforman uno de los pocos espacios arbolados del término.

### **Vegetación**

La vegetación se enmarca dentro de la comarca natural de Tierra de Campos, formada por extensas zonas llanas cultivadas desde antiguo con trigo y otros cereales y con buena productividad. Es una comarca muy deforestada y con gran importancia económica en el pasado, sobre todo por la producción de trigo y ganado lanar, en la que predominan las comunidades vegetales de barbechos, caminos y setos, con presencia de especies esteparias.

La vegetación natural es prácticamente inexistente pues, aunque se trata de una zona que de forma natural estaría incluida en el área de la encina o carrasca, ésta ha sido totalmente sustituida por cultivos, especialmente en las zonas llanas o de lomas que se sitúan entre el arroyo y las laderas. En éstas únicamente quedan restos de vegetación halófila en las zonas endorreicas, vegetación ruderal y nitrófila junto con retamares y tomillares en los bordes de los cultivos y en las lomas más altas y algunos retazos de formaciones ripícolas junto al arroyo de Villalobón.

Las masas de vegetación natural más significativas se localizan en los niveles superiores de las cuevas en su reborde con el páramo, donde aún es posible encontrar zonas de monte arbolado de encinas y quejigos. En el matorral del sotobosque se encuentran jaras, el tomillos y romeros, entre otros.

El páramo está cultivado casi en su totalidad y cuenta también con vegetación natural de encinares de porte semi arbóreo, resultado de un aprovechamiento agrícola que ha mantenido las especies autóctonas. A su vez, en las cuevas la vegetación está formada por especies herbáceas y basófilas de matorrales ralos y de escasa cobertura, donde buena parte ha sido repoblada con coníferas como el pino carrasco y choperas de vega.

### **Paisaje**

El paisaje del municipio se describe en base a las unidades ambientales a que dan lugar los componentes físicos y naturales del territorio, combinados con elementos resultantes de la acción humana, y que en Villalobón son las siguientes:

1. Áreas de vega: incluyen los terrenos colindantes con el arroyo y el espacio enmarcado por la acequia en el límite con Palencia. Estos terrenos son -por sus componentes geológicos, edafológicos y de hidrografía- los más productivos desde el punto de vista agrícola y a la vez son los que se han visto más afectados por la introducción de nuevos usos no relacionados con este sector económico.

La presencia de estos usos deriva de varios factores, como la propia localización del núcleo y la presencia de la carretera que comunica con Palencia y la proximidad a las áreas industriales de la capital. Estos son los factores que han motivado la presencia de usos residenciales (nuevos crecimientos residenciales) e industriales (polígono San Blas).

2. Áreas de agricultura de secano: comprenden las zonas situadas entre la vega y el inicio de las cuevas, donde la explotación agrícola no es ya factible. En la zona oeste y desde el arroyo esta unidad llega hasta el límite del término y, excepto los cerros de mayor altura y los espacios ocupados por usos industriales (polígono La Asunción) Asunción), prácticamente todos los terrenos están dedicados al cultivo del cereal.

Desde el arroyo hacia el este, esta unidad se extiende por las zonas de lomas y laderas hasta el inicio de las cuevas, donde la superficie cultivada únicamente queda interrumpida por la zona de bodegas, por las carreteras y caminos y por la autovía A-67.

3. Áreas de conservación de vegetación autóctona: la vegetación autóctona se encuentra casi desaparecida a excepción de las zonas de monte bajo y semi arbolado localizadas en el límite entre las cuevas y el páramo. Estas manchas de vegetación se encuentran tanto en el borde del páramo como en la zona oriental, limitando con Villamediana y Magaz de Pisuerga, y están formadas por bosquetes aclarados de encinas y quejigos de porte arbustivo y semi arbóreo.

4. Áreas de repoblación forestal en cuestas: están localizadas sobre todo el reborde del páramo que culmina el territorio de Villalobón y realizadas sobre todo a base de pino carrasco, presentando más extensión y cobertura hacia el sur y en el límite con Magaz de Pisuegra y Palencia. Por el contrario, hacia el norte la densidad disminuye hasta prácticamente desaparecer en Fuentes de Valdepero.
5. Áreas mixtas de agricultura y vegetación autóctona en páramos: en el páramo se encuentra una unidad ambiental donde se combina la explotación agraria de secano con la pervivencia de especies aisladas y restos del bosque autóctono de quejigos y encinas que cubría la mayor parte de los páramos calcáreos. Esta combinación ha creado un paisaje de tipo adehesado de gran belleza paisajística y que permite la pervivencia de estas especies naturales.

#### ***Espacios naturales protegidos***

Dentro del término no existen espacios naturales protegidos, ni lugares de interés comunitario (LIC o ZEPA) o de la Red Natura 2000.

#### ***Red viaria***

Las infraestructuras viarias que recorren el término son las siguientes:

1. Carretera P-405, de Palencia a Astudillo y sensiblemente paralela al arroyo y junto a la que se asienta el núcleo urbano. Es una carretera convencional de dos carriles que atraviesa el término por la zona del valle de norte a sur y es el principal eje del municipio.
2. Carretera P-410, de Villalobón a Valdeolmillos. Es una carretera convencional de dos carriles que se inicia al norte del núcleo urbano y asciende hasta el páramo en sentido oeste-este para volver a descender al valle en el término de Valdeolmillos y dar acceso a Villamediana y Torquemada.
3. Carretera N-611, de Palencia a Santander y situada en el límite noroeste del término. Es una carretera convencional de dos carriles junto a la que se encuentre el Polígono de la Asunción.
4. Autovía A-67 Cantabria-Meseta. Es una autovía de dos calzadas y cuatro carriles en total que discurre al este del término y al pie de las cuestas en sentido sur-norte.
5. Autovía A-65 (variante norte de Palencia). Es una autovía de dos calzadas y cuatro carriles en total que discurre al sudoeste del término y presenta dos tramos pertenecientes a Villalobón, uno en el cruce elevado sobre la carretera P-405 y otro al oeste en el cruce elevado con la carretera N-611 de Palencia a Santander.

Además de las carreteras relacionadas contamos con la red de caminos agrícolas, que da acceso a las parcelas y comunica con los municipios limítrofes, entre los que cabe destacar el camino de Fuentes de Valdepero, de Valdecilla, de la Tejera, de Partijas, el camino de Valladolid, el camino viejo de Palencia y el de Carreladrones.

Existe en el término una vía pecuaria -colada de Palencia- clasificada desde el año 1965 y con una anchura de 6 m y su recorrido coincide con el camino de Fuentes de Valdepero, pasa por el casco urbano y continúa hacia Palencia por el camino de Valladolid.

Dentro de las infraestructuras no viarias debe señalarse el oleoducto Bilbao-Valladolid, que atraviesa el término en sentido este-oeste entrando por el polígono de la Asunción, cruza el camino de Fuentes de Valdepero y atraviesa la urbanización El Tesoro y la carretera de Astudillo para continuar al norte de la zona de bodegas en dirección a Valdeolmillos.

#### ***Usos del suelo***

La superficie del término es de 1.827 Ha, de las que aproximadamente un 15% estarían ocupadas por usos sin aprovechamiento agrícola, entre los que se incluyen los usos urbanos e industriales, las zonas de bodegas, las infraestructuras viarias y los cauces y canalizaciones de aguas. A pesar de los nuevos crecimientos residenciales, que se han desarrollado sobre suelos urbanizables destinados al cultivo, el uso mayoritario del suelo del término sigue siendo el agrario, por encima de las 1.400 Ha.

#### ***Zonas con aprovechamiento agropecuario***

Casi la totalidad de la superficie cultivada está ocupada por herbáceos, con una mínima presencia de leñosos y viñedos. No existen en el término superficies destinadas a prados o pastizales, mientras que los terrenos forestales representan aproximadamente el 10% de la superficie.

Los cultivos herbáceos se localizan fundamentalmente en zonas de ladera, valles y áreas llanas de páramo sin posibilidad de riego. El regadío - remolacha y alfalfa- apenas alcanza al 5% de las tierras cultivadas y se encuentra en la vega. Mayoritariamente los terrenos son de secano con cultivo de cereal, principalmente cebada con variedades de ciclo corto, mientras que la esparceta suele sembrarse en las laderas más pronunciadas, de difícil mecanización.

En el páramo los terrenos son llanos y pedregosos y con profundidad de suelo limitado bajo el cual se encuentra la roca caliza. Los cultivos de estas zonas son similares a los de las zonas más llanas o alomadas, pero su aprovechamiento es menor y los rendimientos más bajos.

El viñedo queda limitado a algunas parcelas aisladas y tiene carácter meramente residual y no tanto como actividad económica como por costumbre.

#### Otros usos

El principal espacio urbano lo forma el núcleo, que ha visto incrementar su superficie total en los últimos años de una manera significativa y no sólo por el aumento del número de viviendas, sino por cambios en la tipología edificatoria, al aparecer promociones de vivienda adosada y colectiva en baja altura. El desarrollo urbanístico experimentado desde la aprobación del planeamiento general ha sido tal que a fecha de hoy están urbanizados los sectores de desarrollo más importantes (sectores 2 y 3) y edificado casi en su totalidad uno de ellos (sector 2).

Este crecimiento implica la ocupación de terrenos anteriormente destinados a cultivos y tiene como consecuencia el aumento poblacional experimentado y la demanda de nuevas formas de movilidad segura y sostenible, como se ha señalado más arriba.

Además del núcleo urbano y sus áreas de crecimiento, Villalobón cuenta con dos pequeños polígonos industriales, el de San Blas en terrenos de vega -al sur del núcleo urbano tradicional y entre la carretera P-405 y la acequia de Palencia- y el de la Asunción en una situación marginal respecto del núcleo -al noroeste del término y junto a la carretera N-611-.

Dentro de los terrenos ocupados por usos no agropecuarios hay que señalar la zona de bodegas que, si bien inicialmente albergaba sólo pequeñas construcciones destinadas a bodega-almacén, actualmente adolece de la reconversión de muchas de ellas en merenderos, segundas viviendas e infraviviendas, en lo que constituye un problema urbanístico de primer orden. Esta zona se encuentra localizada junto a la carretera de Villalobón a Torquemada, sobre una loma junto al paraje denominado El Pocillo.

#### **1.7.b) Medio natural inmediato**

Los terrenos objeto del plan están situados al sur del casco urbano y a lo largo de la margen izquierda de la carretera P-405 y discurren desde el sur del suelo urbano hasta el límite del término. Forman parte de un área de baja consolidación, pero dentro de un paisaje fuertemente transformado, tanto por la implantación de usos no vinculados al suelo natural como por edificaciones y usos directamente urbanos e industriales. Los usos del medio son residenciales en el tramo norte, agrarios y de actividades extractivas en el tramo central e industriales y agrarios en el tramo sur y todos ellos con la relevante presencia de las vías interurbanas (P-405 y A-65).

El medio natural próximo ha ido perdiendo paulatinamente valores naturales por causa de la ocupación del territorio por los usos citados y tampoco existen ni han existido masas forestales, elementos vegetales o elementos de valor natural en el ámbito concreto del planeamiento.

El entorno urbano más próximo está constituido por la red viaria y de espacios públicos que conforman la almendra central del casco consolidado, cuya trama genera las manzanas -predominantemente residenciales- que caracterizan el paisaje urbano y los espacios libres públicos más característicos y emblemáticos.

La creación de un nuevo sistema general viario no conllevará cambios en los usos existentes ni en los previstos por los instrumentos de ordenación del territorio o de planeamiento, salvo en las áreas que se han determinado como *fuera de ordenación*, y no tiene relevancia sobre la superficie de uso agrícola del municipio en general y del ámbito del plan en particular.

La superficie del sistema general previsto es de 2.846 m<sup>2</sup>, que supone menos del 0,016% de la superficie total de término. La superficie de terrenos actualmente destinados a cultivo que pasan a formar parte del sistema general coincide sensiblemente con el trozo sur de los terrenos a obtener, es decir 1.108 m<sup>2</sup> aproximadamente que suponen menos del 0,008% de la superficie destinada a cultivo.

### **1.7.c) Valoración ambiental**

Teniendo en cuenta los valores ambientales considerados, esta zona se puede calificar como de valor ambiental *bajo*, a causa de la ausencia de elementos naturales valiosos o merecedores de especial protección e incluyendo la presencia del casco urbano y las zonas de su entorno más próximo, donde se han producido los asentamientos de infraestructuras y edificaciones residenciales e industriales principalmente.

Así pues, el ámbito carece de valores naturales, geológicos y geomorfológicos, así como de valores por razón de la vegetación o por la existencia de flora y fauna reseñable y tampoco existen valores paisajísticos remarcables.

### **1.8 Efectos ambientales previsibles**

Con frecuencia las modificaciones de planeamiento municipales vienen a desarrollar nuevas áreas urbanas o urbanizables, con el consiguiente cambio en la clasificación de los suelos y/o la puesta en carga de nuevos sectores y la generación de nueva presión sobre el medio ambiente. Pero este no es el caso que se evalúa ya que la clasificación y calificación urbanística permanece inalterada en cada caso, tratándose únicamente de la fijación de un nuevo sistema general viario cuyo objetivo, entre otros, es precisamente la reducción de la movilidad contaminante y la mejora de la seguridad vial.

Sobre esta base y dadas las características del entorno en que se encuadra el ámbito de actuación, su escasa entidad superficial, su posición junto a una carretera ya en explotación y la ausencia de valores ambientales nos llevan a concluir la inexistencia de efectos medio ambientales. La modificación normativa no implica -a estos efectos- más que posibilidad de implantar un nuevo sistema general que favorezca la conservación del medio ambiente y redunde en mayor seguridad vial y en mejores opciones de movilidad sostenible.

El cambio del planeamiento no tiene ningún efecto medio ambiental ni a corto ni a largo plazo sobre el terreno ni sobre el territorio, ya que la situación de ambos no se altera por la modificación prevista. Por tanto, cabe concluir fundadamente que el cambio normativo de este proyecto no implica efectos previsibles sobre el medio ambiente.

#### **1.8.a) Planes sectoriales y territoriales concurrentes**

Los instrumentos de ordenación del territorio están regulados en la LOTCyL, donde se establecen los principios y objetivos de la ordenación territorial en la región y se define un sistema de instrumentos de planeamiento territorial, complementario a la planificación urbanística y a la planificación sectorial, que solucione las insuficiencias en el tratamiento de los problemas de ámbito supramunicipal y las dificultades para coordinar adecuadamente las actuaciones con incidencia territorial.

Estos instrumentos son las directrices de ordenación del territorio, las directrices de ordenación de ámbito subregional, los planes y proyectos regionales y los planes de ordenación de los recursos naturales. Los instrumentos de ordenación del territorio aprobados y en vigor a fecha de hoy se dividen en instrumentos de ámbito interprovincial y de ámbito provincial y los primeros se subdividen a su vez en planes territoriales y planes sectoriales.

Los planes interprovinciales de ámbito sectorial aprobados a fecha de hoy y en vigor son los que se relacionan a continuación:

1. Plan Director de Infraestructura Hidráulica Urbana (Decreto 151/1994, de 7 de julio, BOCyL 26-10-1994).
2. Plan Forestal de Castilla y León (Decreto 55/2002, de 11 de abril, BOCyL 17-04-2002).
3. Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007 (Decreto 52/2003, de 30 de abril, BOCyL 07-04-2003).
4. Plan Regional de Ámbito Sectorial de Residuos Urbanos y Residuos de Envases de Castilla y León 2004-2010 (Decreto 18/2005, de 17 de febrero, BOCyL 23-02-2005).
5. Plan Regional de Ámbito Sectorial de Equipamiento Comercial de Castilla y León (Decreto 104/2005, de 29 de diciembre, BOCyL 30-12-2005).
6. Plan Regional de Ámbito Sectorial de Residuos Industriales de Castilla y León 2006-2010 (Decreto 48/2006, de 13 de julio, BOCyL 18-07-2006).
7. Directrices Esenciales de Ordenación de Castilla y León (Ley 3/2008, de 17 de junio, BOCyL 24-06-2008).

8. Plan Regional Sectorial de Carreteras (Decreto 24/2009, de 26 de marzo, BOCyL 06-04-2009).

Los instrumentos de ordenación del territorio referidos específicamente al ámbito provincial de Palencia son los siguientes:

1. Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Fuentes Carrionas y Fuente Cobre Montaña Palentina (Decreto 140/1998, de 16 de julio, BOCyL 21-07-1998).
2. Plan Regional de Ámbito Territorial del Canal de Castilla (Decreto 205/2001, de 2 de agosto, BOCyL 08-08-2001.)
3. Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de la provincia de Palencia (decreto 6/2009, de 23 de enero, BOCyL 28-01-2009).
4. Plan regional de ámbito territorial para el desarrollo del enclave logístico regional CyLoG (decreto 3/2009, de 15 de enero, BOCyL 21-01-2009).
5. Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de la Montaña Cantábrica Central en Castilla y León (Ley 4/2011, de 14 de abril, BOCyL 14-04-2011).
6. Plan Regional de Ámbito Sectorial de la Bioenergía de Castilla y León (Decreto 2/2011, de 20 de enero, BOCyL 26-01-2009).

El ámbito de este proyecto no está incluido ni afectado por los instrumentos de ordenación del territorio relacionados más arriba, con excepción de las Directrices de Ordenación Subregional de la provincia de Palencia, por lo que no se precisa adecuación de este documento a los mismos. En relación a las citadas Directrices y en aplicación de lo establecido en el artículo 27 de la LOTCyL, se ha tenido en cuenta en la redacción del plan específicamente el Título 7, relativo a las Directrices Urbanísticas.

Por tanto, cabe concluir fundadamente que las modificaciones propuestas son plenamente coherentes y ajustados a los instrumentos de ordenación del territorio relacionados.

**1.8.b) Clima y atmósfera**

La modificación propuesta no plantea ninguna afección sobre cualquier aspecto atmosférico o ambiental, por lo que este factor no se verá afectado de ninguna manera por la aprobación del plan.

**1.8.c) Ruido**

La modificación propuesta no plantea modificación alguna que puedan genera incrementos de la presión acústica, sino más bien al contrario, contribuirá a la reducción de los desplazamientos en vehículo a motor al facilitarse opciones de movilidad silenciosa.

Del mismo modo, el plan no incrementa las infraestructuras territoriales que pudieran constituir fuentes de generación de ruido (carreteras, ferrocarriles, etc.) ni se generan nuevas áreas residenciales que pudieran verse afectadas por éstas. Los cambios en las determinaciones de ordenación general y detallada que incluye este proyecto no contienen determinaciones en relación a zonas de servidumbre acústica, por lo que no se precisa de otro trámite al respecto.

**1.8.d) Geología y edafología**

Tanto la geología como geomorfología no se verán afectadas por los objetivos y acciones planteadas por la modificación, ya que únicamente se verá afectado el nivel superficial del terreno en el momento de construirse la plataforma del viario previsto y por tanto no se producirán alteraciones profundas de los suelos ni de la composición de los terrenos.

**1.8.e) Hidrología**

Como se indica en el Capítulo 6 del Título I de la Memoria Informativa (página 16) la modificación se refiere a terrenos con diversas clasificaciones urbanísticas que discurren próximos al arroyo de Villalobón y a la acequia de Palencia, por lo que existe afección derivada de la aplicación del RDL 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, del RD 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico y del RD 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.

El uso previsto (sistema viario) no produce afecciones a ambos cauces, a la flora y a la fauna que los habitan y los circundan, por lo que no es previsible la aparición de efectos ambientales adversos sobre estos cauces.

El cruce del viario proyectado sobre el arroyo de Villalobón se realizará mediante la construcción de un pontón formado por dos estribos y losa superior o mediante la colocación de un marco de dimensiones adecuadas para permitir el tránsito en condiciones de seguridad y comodidad, con la sección suficiente al cauce y las protecciones necesarias. En todo caso, la solución técnica del proyecto constructivo deberá ser autorizada por el organismo de cuenca.

#### **1.8.f) Vegetación y flora**

La condición de suelo como un área fuertemente transformada por usos no naturales y sin apenas presencia vegetal -salvo el tramo central donde existen tierras de cultivo- evidencian que el desarrollo del plan no tiene efectos ambientales sobre la vegetación natural, al ser ésta inexistente en el ámbito.

#### **1.8.g) Fauna**

En consonancia con el factor anterior, la fauna en el ámbito del plan es inexistente por lo que no hay efectos ambientales sobre la misma a consecuencia del planeamiento propuesto.

#### **1.8.h) Paisaje**

El paisaje no se verá afectado, ya que el desarrollo del plan se refiere únicamente a la implantación de un carril bici de anchura contenida y adosado a la acera existente, por lo que las dimensiones del viario final son -a escala territorial y paisajística- las mismas que la actuales, no habiendo alteración de su terreno, espacio o volumen ni se producirán impactos visuales o de modificación de los espacios públicos.

#### **1.8.i) Espacios naturales protegidos**

En el ámbito de la zona de actuación se comprueba que no existe coincidencia geográfica con la Red Natura 2000, y se puede asegurar la inexistencia de afecciones indirectas, ya sea individualmente o en combinación con otros, que pudieran causar perjuicio a la integridad de cualquier lugar incluido en aquella.

Tampoco hay hábitats naturales de interés comunitario, ni ninguna especie de flora catalogada afectada dentro del sector ni se afecta a montes de utilidad pública. Del mismo modo, la zona está fuera de la Red de Espacios Naturales según la Ley 4/2015, de 24 de marzo, de Patrimonio Natural de Castilla y León y no se afecta a ninguna zona húmeda catalogada.

#### **1.8.j) Vías pecuarias**

Las modificaciones propuestas en el plan no tienen incidencia ambiental o de otro tipo en las vías pecuarias que discurren por el municipio.

#### **1.8.k) Infraestructuras**

Como se indica en el Capítulo 6 del Título I de la Memoria Informativa (página 16) la modificación se refiere a terrenos con diversas clasificaciones urbanísticas que discurren paralelos a la carretera P-405 de titularidad autonómica y próximos a autovía A-65 de titularidad estatal, por lo que existe afección derivada de la aplicación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras del Estado, de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León y del Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Castilla y León.

El plan previsto no supondrá incremento de carga circulatoria por las vías citadas -más bien al contrario- y cabe por tanto fundadamente afirmar que no se producirá un incremento de las afecciones ambientales derivadas del uso dichas vías.

Por su parte, la modificación se refiere a terrenos con diversas clasificaciones urbanísticas situados en su punto más próximo a más de 1.900 m en línea recta del trazado del ferrocarril más próximo, por lo que no existe afección derivada de la aplicación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y del RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario y por tanto tampoco afección ambiental por esta causa.

El efecto ambiental sobre la red de saneamiento, sobre la capacidad de suministro de agua potable y sobre las dotaciones de electricidad y comunicaciones del municipio es nulo, teniendo en cuenta que no se producen incrementos de edificabilidad, densidad de ocupación o cambios de uso del suelo. No es previsible, por tanto, que haya incidencia a este respecto en el futuro desarrollo del municipio o en otras actuaciones.

### **1.8.I) Riesgos**

El Título VI de la Memoria Vinculante del plan (página 25 y siguientes) contiene el análisis de los riesgos naturales y tecnológicos en el término y en el área del planeamiento. Dado que las modificaciones urbanísticas propuestas afectan únicamente al establecimiento de un sistema general viario y no se proponen cambios de clasificación o calificación urbanística, no se generan nuevos asentamientos ni se alteran las condiciones de uso e intensidad de los suelos, no se agravarán estos riesgos ni se producirán efectos ambientales derivados de los mismos.

### **1.9 Motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica**

El artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece que:

*1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:*

*a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,*

*b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.*

*c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.*

*d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.*

*2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:*

*a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.*

*b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.*

*c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.*

La modificación de planeamiento urbanístico que contiene este proyecto quedaría así englobada en los supuestos del apartado 2, en tanto que se trata de una modificación menor de un instrumento de planeamiento de superior rango, aprobado y en vigor (las NUM de Villalobón), que establecen los sistemas generales y dotaciones urbanísticas para todo el término municipal. El proyecto no cumple los requisitos del apartado 1 del citado artículo 6, a saber, no establece el marco para la futura autorización de proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental referidos a ninguno de los usos citados en dicho apartado, ni afecta a espacios de la Red Natura 2000.

En el mismo sentido, analizados los valores naturales y características medioambientales del entorno de y concretamente del ámbito de actuación, se ha constatado que la zona objeto de la modificación no cuentan con ningún valor natural que pueda verse afectado, habida cuenta que se trata de un ámbito muy alterado y con áreas urbanas inmediatas y no proyectan cambios de uso, siendo inexistentes los efectos ambientales previsibles.

En su conjunto la modificación que se analiza representa una modificación menor que no incide sobre el modelo territorial y no altera la clasificación del suelo existente, sobre un ámbito carente de valores ambientales, de donde resulta pertinente la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación estratégica. En virtud de todo lo anterior, deberá realizarse el procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica conforme al artículo 29 y siguientes de la ley.

### **1.10 Resumen de motivos para la selección de las alternativas contempladas**

Dada la naturaleza del plan propuesto, que se resume en el cambio de planeamiento referido y detallado, no se contemplan más alternativas que las expuestas, en ausencia de otras opciones de aplicación.

La alternativa elegida de modificación del plan se considera conveniente, oportuna y debidamente justificada en los apartados correspondientes de la Memoria Vinculante y sirve para dar respuesta desde el planeamiento a las nuevas necesidades de movilidad sostenible y para mejorar las condiciones de seguridad de los usuarios de las vías públicas.

**1.11 Medidas para prevenir, reducir y corregir los efectos negativos relevantes en el medio ambiente a consecuencia de la aplicación del plan, tomando en consideración el cambio climático**

De acuerdo a la descripción detallada más arriba se concluye que el plan tiene como finalidad el establecimiento de un nuevo sistema general viario para carril bici, con las determinaciones y especificaciones señaladas en la Memoria Vinculante.

Las propias características del plan evidencian que su aplicación no supone, ni de forma directa ni indirecta, la producción de efectos negativos ni siquiera leves en el medio ambiente ni de alteraciones inducidas o potenciadas por el cambio climático, de acuerdo con los datos e informaciones técnicas disponibles, ya que se trata únicamente de la implantación de una dotación urbanística pública de reducidísimo alcance en términos cuantitativos.

No obstante, el uso del suelo se atenderá en todo momento a la debida sensibilidad con su entorno próximo y se ajustará a las determinaciones que le son propias por su condición de suelo rústico.

**1.12 Descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan**

Tal y como se ha señalado más arriba, el proyecto propone la modificación de elementos de las NUM de Villalobón en unos términos que no implican cambio ni siquiera somero en las condiciones del medio ambiente y/o del entorno natural. La modificación supone exclusivamente la implantación de un sistema general viario, sin que de la misma se vayan a inferir de forma directa o indirecta alteraciones del medio ambiente en el propio terreno o en los próximos o cercanos.

Al no existir impactos negativos significativos, ni haberse considerado necesario definir mecanismos de prevención, reducción ni corrección, no se contemplan medidas específicas al respecto, por cuanto se está actuando principalmente sobre un área de suelo rústico sin valores especiales y siendo la modificación pretendida coherente con la ordenación global del municipio y del área.

Por las razones anteriores, no se precisa de medidas específicas para el seguimiento ambiental del plan siendo de aplicación en todo caso las determinaciones generales de la legislación vigente en cuanto a los usos e infraestructuras, cuyas condiciones y regulación no se ven modificadas por este proyecto.

Aun así, de conformidad con el artículo 22.6 del TRLSRU, la administración competente en materia de ordenación y ejecución urbanística -el ayuntamiento en este caso -deberá elaborar un informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística de su competencia que considere, entre otros, la sostenibilidad ambiental y que podrá servir como control para el seguimiento ambiental según lo establecido por la legislación de evaluación ambiental.

El ayuntamiento elaborará periódicamente un informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística donde se considerará la sostenibilidad ambiental. De esta forma se darán por cumplidos los requisitos exigidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Palencia, septiembre de 2019



Carlos Pisano Alonso – arquitecto