Ayuntamiento de Palencia
Aprobacion Inicial JGL 25/04/2025
SECRETARÍA GENERAL

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL:

PLAN PARCIAL INDUSTRIAL SECTOR SUZ-AE4 PGOU PALENCIA

SITUACIÓN:

PLAN PARCIAL INDUSTRIAL SECTOR SUZ-AE4 PGOUP

TITULAR:

AYUNTAMIENTO DE PALENCIA
PLAZA DE EMAYOR Nº1 34001 PALENCIA (PALENCIA)

OCTUBRE_2024

EL I.C.C.P. AUTOR: D. David Manchón Frías

DMF
Ingeniería & Arquitectura

C/ Jardines nº 20, 1º A. 34004 PALENCIA Tel: 979 209 424 E-mail: dmfrias@dmfingenieros.com Web: www.dmfingenieros.com

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

AYUNTAMIENTO DE PALENCIA, ESP3412000F Plaza Mayor Nº1 34001, Palencia (Palencia)

INDICE

1. INTRODUCCIÓN 3
2. AGENTES 3
2.1. Promotor 3
2.2. Redactor del Documento 4
2.3. Orden redacción del Documento 4
3. INFORMACIÓN PREVIA 4
3.1. Antecedentes y justificación de la redacción del presente ESTUDIO DE TRÁFICO 4
3.2. Documentación de partida 4
3.3. Objeto 4
3.4. Situación y descripción del ámbito de actuación 5
3.5. Movilidad en el área de afección 10
3.5.1. Oferta viaria actual 10
3.5.2. Transporte público y otros tipos de movilidad 11
4. NORMATIVA 12
5. METODOLOGÍA 13
6. PROGNOSIS DEL TRÁFICO 14
6.1. Información de interés 14
6.2. Estimación del cómputo general de vehículos 14
6.2.1. Uso Industrial (75% del aprovechamiento)– terciario (25% del aprovechamiento) 15
6.3. Accesos y viales de la urbanización 15
6.4. Tráfico 18
6.4.1. Tráfico en los viales interiores 18
6.4.2. Tráfico en los viales exteriores 20
6.4.3. Intensidad de tráfico máxima en viales interiores 21
6.4.4. Intensidad de tráfico máxima de los viales exteriores 21
6.4.5. Tráfico generado por el sector 23
7. ESTUDIO DE LA MOVILIDAD RESULTANTE 24
7.1. Introducción 24
7.2. Metodología de análisis 25
7.3. Repercusiones del tráfico del sector SUZ-AE4 a la red viaria existente 25
7.4. Intensidad de tráfico en C/Sevilla 25
7.5. Intensidad de tráfico en Avd. Andalucía 25
7.6. Intensidad de tráfico y capacidad de la vía P-11 26
7.7. Intensidad de tráfico y capacidad de la A610 26
8. CONCLUSIONES 27
DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA 29
Plano Ordenación del Territorio P0_01Calificación Urbanística Usos e Intensidades 30
P0.3_Plano Sistema viario: Aparcamientos transporte público y circulación del tráfico 32
Mapa de Tráfico 2022 provincia de Palencia 34

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

AYUNTAMIENTO DE PALENCIA, ESP3412000F Plaza Mayor Nº1 34001, Palencia (Palencia)

1. INTRODUCCIÓN

La localización de una actividad en el territorio es el resultado de una decisión en la que influyen múltiples factores, y es a su vez origen del desarrollo de flujos de naturaleza diversa, que tienen origen y destino en la parcela territorial apropiada por esta actividad.

En el contexto socioeconómico actual la movilidad (desplazamientos de personas, mercancías, etc.) es una de las características esenciales no sólo de la población, sino también de los bienes y servicios, y es uno de los elementos fundamentales en el desarrollo de las sociedades contemporáneas, por lo que la accesibilidad de las localizaciones es condición imprescindible para el desarrollo de cualquier actividad. Analizando las pautas de movilidad de la población actual podremos estimar el comportamiento futuro.

La planificación urbanística de una ciudad, ordena el territorio de esta y ayuda a determinar los flujos de naturaleza diversa entre los que se incluye, el transporte y tráfico de vehículos en las vías de circulación que componen la red de carreteras y calles. Debiendo tener en cuenta, las afecciones futuras tanto a las nuevas construcciones y ampliaciones de una cuidad como a lo ya creado y en uso. Por ello, la movilidad es algo que se construye, y su construcción es un fenómeno complejo, resultado de la influencia de diversas variables que deben estudiarse.

El buen tráfico de vehículos entre otras variables, es resultado de una buena planificación del territorio. Por ello siempre que se desarrolla un nuevo sector según los PGOU, es medida imprescindible analizar el tráfico tanto en el propio sector a desarrollar como la influencia de este en lo ya existente.

Por tanto, en este documento se analizarán, plantearán y evaluarán, desde los puntos de vista técnico y normativo, distintas opciones que permitirán y facilitarán al promotor del Sector SUZ-AE4, la toma de decisiones ante la ordenación del tráfico y las posibles afecciones a las vías de circulación existentes en la red de carreteras colindantes. Lo que le permitirá garantizar en el planeamiento, la reserva de suelo suficiente destinado al tráfico y estacionamiento de vehículos para las actividades futuras, determinando un escenario de movilidad que nos oriente sobre las repercusiones que esta transformación espacial traerá sobre el medio circundante.

El presente estudio de tráfico está justificado por la necesidad que se genera de estudiar las afecciones provocadas por la movilidad en función de las nuevas actividades implantadas en este espacio determinado donde se desarrolla el SECTOR INDUSTRIAL SUZ-AE4 y analizar las consecuencias sobre el entorno que, desde el punto de vista del tráfico y la movilidad de la población sobre el territorio, generará la implantación de dicha actividad.

Por lo descrito anteriormente, las características del sector y de la red de carreteras, y la petición por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental reflejada en la *ORDEN MAV/ / 2024, POR LA QUE SE FORMULA EL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DETALLADA DEL SECTOR SUZ 4.AE DEL PGOU DE PALENCIA (PALENCIA). EXPTE.: EAES/2023/065*, es necesario estudiar la posible afección sobre la autovía P-11 y la Avd. Andalucía que este nuevo sector, va a generar.

2. AGENTES

2.1. Promotor

Titular:	**AYUNTAMIENTO DE PALENCIA**
CIF:	P-3412000-F
Domicilio:	Plaza de Mayor Nº1 340, Palencia

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

2.2. Redactor del Documento

El presente documento es redactado por el Ingeniero de Caminos Canales y Puertos **D. DAVID MANCHÓN FRÍAS** con **NIF 71928677-H**, colegiado en el Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Castilla y León con **Nº 33998**, en representación de DFM Ingeniería&Arquitectura.

2.3. Orden redacción del Documento

El presente estudio de Tráfico del PLAN PARCIAL INDUSTRIAL SECTOR SUZ-AE4 PGOU de PALENCIA, es redactado por el Ingeniero Superior de Caminos Canales y Puertos **D. DAVID MANCHÓN FRÍAS, colegiado nº 33.998**, en el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Castilla y León, con **DNI 71928677H** con dirección en **C/ JARDINES Nº 20 1º A 34004 de PALENCIA (Palencia)** a petición del **Arquitecto D. Francisco Javier Doyaguez Tejero** número de colegiado colegiado **Nº3351** Colegio de Arquitectos de León delegación de Palencia, redactor del Plan Parcial Industrial del Sector SUZ-AE4 PGOU de Palencia para el **AYUNTAMIENTO DE PALENCIA con CIF. P-34001-F** con domicilio en la **Plaza de MAYOR Nº1 34001 PALENCIA (Palencia)**.

3. INFORMACIÓN PREVIA

3.1. Antecedentes y justificación de la redacción del presente ESTUDIO DE TRÁFICO

Con fecha 20/02/2024 se firma la ***ORDEN MAV/ /2024, POR LA QUE SE FORMULA EL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DETALLADA DEL SECTOR SUZ 4.AE DEL PGOU DE PALENCIA (PALENCIA). EXPTE.: EAES/2023/065*** donde la **Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental** informa que:

> …el sector objeto del plan parcial se encuentra a una distancia de la autovía P-11 de aproximadamente 360 metros y, por lo tanto, fuera de sus zonas de protección. Por otra parte, si bien el instrumento de planeamiento urbanístico no prevé conexiones directas con carreteras estatales ni modificación de las existentes, habría que considerar la afección que podría derivarse, a consecuencia del tráfico generado por el futuro desarrollo urbanístico previsto, sobre el viario estatal circundante (P-11). Por ello, se considera necesario aportar un estudio de tráfico que considere la afección del plan parcial a la Red de Carreteras del Estado, y en caso de afectación significativa, se acompañe de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas.
>
> Por lo anteriormente expuesto, a efectos de lo dispuesto en el art.16.6 de la Ley 37/2015, de Carreteras, informa desfavorablemente el plan parcial, señalando los requerimientos recogidos en el informe.

Por ello se procede con la redacción del presente documento.

3.2. Documentación de partida

Para la redacción del presente documento se dispone de los datos dispuestos en el PLAN PARCIAL INDUSTRIAL SECTOR SUZ-AE4 PGOU PALENCIA y lo dispuesto en la ***ORDEN MAV/ /2024, POR LA QUE SE FORMULA EL INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DETALLADA DEL SECTOR SUZ 4.AE DEL PGOU DE PALENCIA (PALENCIA). EXPTE.: EAES/2023/065*** donde la **Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental**.

3.3. Objeto

La inclusión de este Estudio de Tráfico y Movilidad en la documentación del Plan Parcial Industrial del Sector SUZ-AE4 del PGOU de Palencia tiene como objetivos principales:

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

AYUNTAMIENTO DE PALENCIA, ESP3412000F Plaza Mayor Nº1 34001, Palencia (Palencia)

- Evaluar las alternativas infraestructurales y de gestión del tráfico planteadas por la implantación de una zona industrial en el SECTOR SUZ-AE4 DEL PGOU de Palencia.
- Garantizar la accesibilidad a la zona industrial.
- Garantizar la accesibilidad y la movilidad del nuevo polígono y de las áreas de afección colindantes.
- Garantizar la accesibilidad y la movilidad de la carretera P-11.
- Garantizar el acceso a las localidades circundantes.
- Considerar las necesidades de la mejora de las vías actuales.
- Mejorar la accesibilidad a la zona industrial en modos alternativos al vehículo privado.
- Evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva implantación (en este caso, de uso industrial) en el territorio.
- Garantizar la fundamentación técnica de las decisiones sobre transporte y diseño de la vía pública en el planeamiento de desarrollo y en el Proyecto de Urbanización.
- Comprobar el dimensionamiento de los accesos (enlaces e intersecciones) de las nuevas actuaciones a las arterias principales de comunicación.
- Obtener los valores del tráfico considerando la puesta en servicio del nuevo Sector, con el fin de utilizar estos datos en el Estudio Acústico.
- Determinar la categoría de tráfico que corresponde a los viales que integran la urbanización en Proyecto, a fin de diseñar adecuadamente la sección de firme a ejecutar en las obra. a los efectos de aplicación de la normativa vigente 6.1-I.C "Secciones de firme" aprobada el 13 de diciembre de 2.003.

3.4. Situación y descripción del ámbito de actuación

ENCUADRE GEOGRÁFICO

Palencia es un municipio y ciudad española, capital de la provincia homónima, en la comunidad autónoma de Castilla y León. Se encuentra situada en la llanura de la Tierra de Campos, a orillas del río Carrión.

Ubicada a 749 m sobre el nivel del mar, dista 48 km de Valladolid, siendo las dos capitales de provincia españolas más próximas entre sí. El municipio cuenta con una población de 76.331 habitantes (INE 2023) sobre una extensión de 94,95 km². Por su parte, el alfoz de la ciudad, conformado por diez municipios, cuenta con más de 20.000 habitantes, que unidos a los de la capital suman más de 100.000 personas. Es un importante centro industrial de Castilla y León.

Por el municipio discurren varias autovías y carreteras nacionales que unen a la ciudad con otras capitales que la rodean.

Destacan las siguientes vías de alta capacidad:

Identificador	Denominación	Itinerario
A-610	Autovía Palencia - Magaz	Palencia - Magaz de Pisuerga
A-65	Autovía Benavente - Palencia	Villalpando - Medina de Rioseco - Palencia
A-67	Autovía de la Meseta	Venta de Baños - Palencia - Santander
P-11	Acceso Sur a Palencia	Palencia - A-67

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

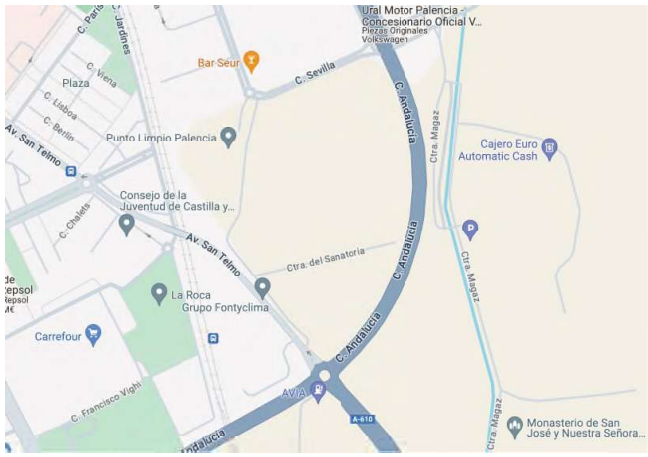
Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Las carreteras nacionales que tienen origen en la ciudad o simplemente pasan por ella son:

Identificador	Itinerario
N-610	Palencia - Villalón de Campos - Benavente
N-611	Palencia - Santander
P-12	A-67 - Palencia

En concreto, el Sector Industrial SUZ-AE4 se sitúa contiguo a la zona industrial existente, en un ámbito delimitado

- al Norte el Camino de los Besugueros,
- al Este la Antigua Carretera de Magaz y por la Carretera Andalucía,
- al Sur la Carretera Andalucía
- y al Oeste la vía férrea Venta de Baños - Gijón y Avd. San Telmo que a su vez atraviesa dicho sector.



Ref. Plan parcial SUZ-AE4 y https://www.google.es/maps/@41.9939995,-4.512703,16.2

CONEXIONES VIARIAS

El núcleo urbano de Palencia y su actual Polígono Industrial, está comunicado por carretera con las siguientes vías:

- Por el **Este** con la carretera **P-405** que comunica la ciudad con la población de Villalobón cruzando el Polígono Industrial de esta en sentido Este - Oeste con una intensidad media diaria de vehículos de , **10.872 vehículos/día** (datos correspondientes al año 2021 publicados en el mapa de Tráfico de 2022 de la red Regional de Carreteras de la junta de Castilla y León Por la Consejería de Fomento y Medio Ambiente), con un porcentaje de vehículos ligeros del 90% frente al 10% de vehículos pesados (108,72 vehículos). lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T2** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme").
- Por el **Oeste**, carretera **P-901** con destino Ampudia y una intensidad media diaria de tráfico de **1015 vehículos/día** (datos correspondientes al año 2021 publicados en el mapa de Tráfico de 2022 de la red Regional de Carreteras de la junta de Castilla y León Por la Consejería de Fomento y Medio

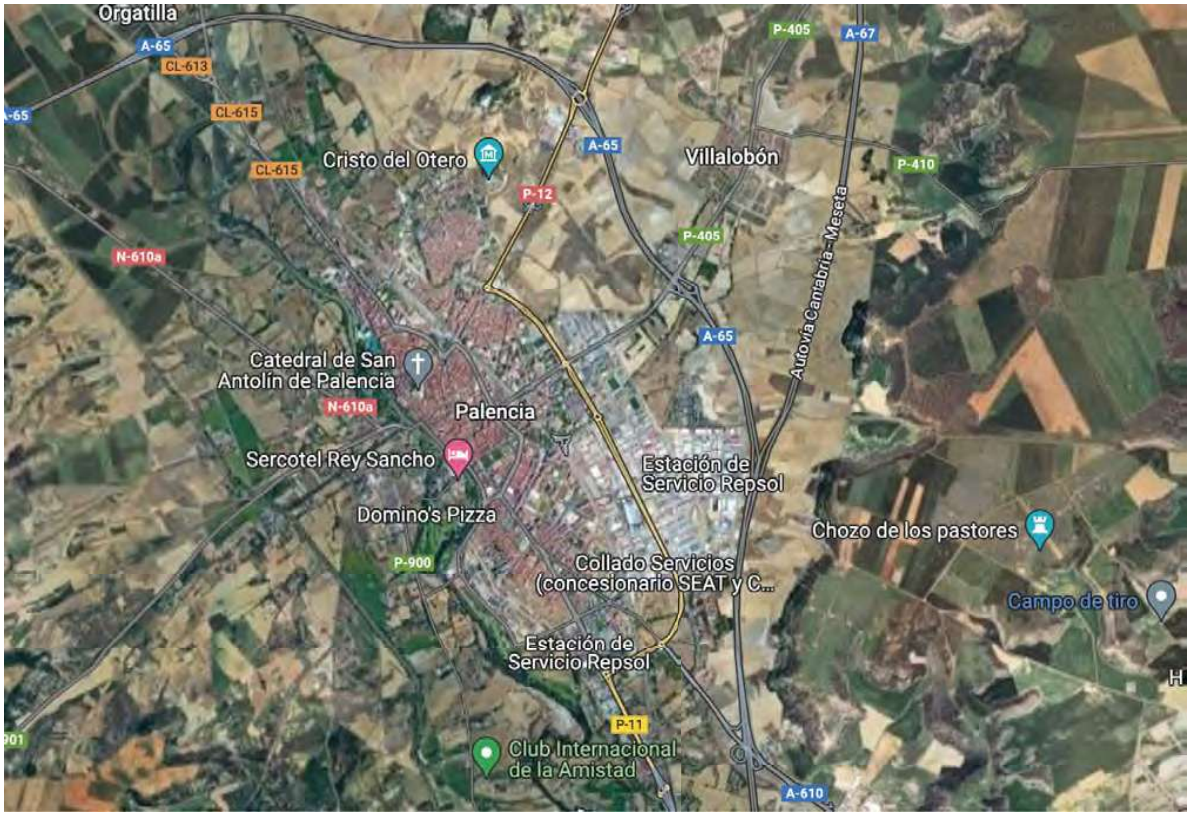
Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Ambiente), con 93% de vehículos ligeros frente al 3% de vehículos pesados (30,45 vehículos). lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T2** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme").

- Por el **Norte** con la carretera **CL-615** con una intensidad media diaria de **7329 vehículos/día** con un porcentaje de turismos de 97% frente al 3 % de Vehículos pesados (219,87 vehículos). lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T2** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme").
- Por el **Nor-este** la **P12** con una intensidad media diaria de **8070 vehículos/día** según la estación de aforo P-305-2 con un porcentaje de 3,12% de vehículos pesados (251,78 vehículos), frente a 96,88% de vehículos ligeros (según los datos publicados por el Ministerio de transportes y movilidad sostenible en el mapa de tráfico del gobierno 2022). Lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T2** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme").
- Por el Sur, **P-11** dirección Valladolid con una intensidad media diaria de **20.569 vehículos/día** según la estación de aforo P-424-2 con un porcentaje de 4,29% de vehículos pesados (882,41 vehículos) frente a 95,71% de vehículos ligeros (según los datos publicados por el Ministerio de transportes y movilidad sostenible en el mapa de tráfico del gobierno 2022). Lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T1** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme").
- Por el **Sur-Este** la **A610** con una intensidad media de **9.494 vehículos /día** con un porcentaje de 85 %vehículos ligeros frente a 15% vehículos pesados (1.424 vehículos). Lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T1** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme").

Las vías de circulación P-12, CL-615 y P-901 ejercen una afección mínima sobre la movilidad del tráfico



Ref. https://www.google.es/maps/@41.9939995,-4.512703,16.2

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN

El Sector Industrial SUZ-AE4 está calificado en la revisión del PGOU con uso industrial. Se proyecta como continuación del suelo urbano del Polígono Industrial colindante, buscando la continuidad de los viales existentes, dando continuidad al entramado delimitado por éste, y realizando las operaciones de borde necesarias. La ampliación del suelo urbanizable industrial permite desarrollar un importante suplemento de dotaciones de Red Primaria necesarias para la adecuación de la misma a las nuevas infraestructuras viarias proyectadas de carácter metropolitano.

Los datos sobre su superficie, se exponen en la siguiente tabla:

FICHA DEL PGOU		
SUP. SECTOR		208.958,00
SG , EXTERIOR		19.450,00
SUPERFICIE BRUTA DEL SECTOR:		228.408,00
ED MÁXIMA 0,5 S		104.479,00
INDUSTRIAL mínimo 75%%		78.359,25
TERCIARIO máximo 25%		26.119,75
	m²/ m² s. cons	% mín s. Sector
EQUIPAMIENTO LOCAL	**15 m²/100 m²**	**5% sup.Sector**
EQ	**15.671,85**	10.447,900
	20 m²/100 m²	**10% sup.Sector**
ESPACIOS LIBRES PÚBLIC(	20.895,80	**20.895,80**
APARCAMIENTOS mínimos EN VÍA PÚBLICA		
SUPERFICIE CONSTRUIDA / 100 =		1.044,79
SUPERFICIE minima de aparcamientos		**10.447,90**

SITEMA VIARIO	superficie de viario
AVENIDA ANDALUCÍA	21851,4
AVENIDA ANDALUCÍA AMP	4988,3
CALLE A	3976,6
CALLE B	7966
CALLE C	4610,5
CALLE D	5477,9
CAMINO BESUGEROS	4707,2
AV SAN TELMO	3564,4
CALLE E	1788,3
CALLE F	2416,7
CALLE G	5409,6
TOTALES	66756,9
	VIARIO AJARDINADO
AV TELMO JARD 1	3969
AV TELMO JARD 2	3003
TOTALES	6972

Ref. Plan Parcial Industrial SUZ-AE4

Este documento constituye un estudio del tráfico y de la movilidad generada en el que se van estimar las intensidades de tráfico previstas (en función del entorno y las nuevas construcciones) en los futuros viales de la urbanización y accesos del Sector Industrial (conexiones con los sistemas viarios ya existentes), y en que se van a evaluar otras posibilidades de movilidad distintas al tráfico de vehículos.

PRECEDENTES DE LA MOVILIDAD GENERADA

El estudio de la movilidad generada por razón de trabajo, ocio, estudio, etc., con base fundamentalmente en la información recogida en los Censos de Población, tiene una larga tradición en los países anglosajones que se remonta a las primeras décadas del siglo XX. Los primeros países en que se desarrollaron tendencias hacia la urbanización difusa, la formación de áreas urbanas y metropolitanas, o la integración cada vez más estrecha de zonas rurales en sistemas funcionales encabezados por áreas urbanas, fueron también pioneros en el análisis de la movilidad obligada.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

AYUNTAMIENTO DE PALENCIA, ESP3412000F Plaza Mayor Nº1 34001, Palencia (Palencia)

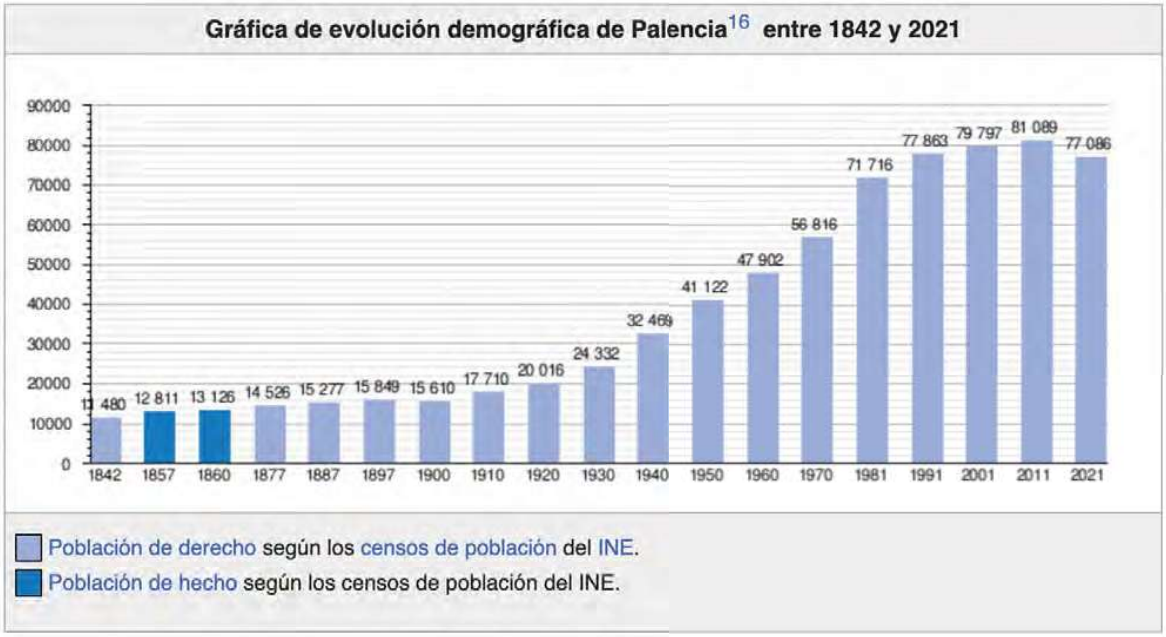
La primera utilidad de este tipo de estudios es la ayuda a la planificación territorial. Igualmente, la reciente y novedosa recopilación de información sobre los medios de transporte empleados para esta movilidad obligada permite profundizar en otros aspectos tanto sociales como territoriales.

El análisis de la movilidad aparece así como un parte esencial del análisis territorial. No sólo porque su misma existencia y paulatino crecimiento está ligada a otros procesos territoriales (movilidad residencial, descentralización productiva y de servicios, desarrollo de redes de transporte), sino también porque sus pautas determinan importantes procesos sociales y territoriales (funcionamiento del mercado de trabajo, impacto ambiental del transporte, o situaciones de exclusión social de determinados grupos).

El planeamiento urbanístico tiene una gran responsabilidad en la gestación de la demanda urbana de movilidad y condiciona de forma importante las posibles respuestas a la misma, en la medida en que define los modelos territoriales y urbanos, la densidad, la distribución espacial de los usos, etc., principales condicionantes de la demanda de movilidad; localiza y diseña los espacios públicos y la red viaria, favoreciendo explícita o implícitamente a unos u otros medios de transporte; regula la cantidad y disposición de las plazas de aparcamiento, etc.

POBLACIÓN

Cuenta con una población de 76 331 habitantes (INE 2023).



Históricamente ha sido un centro receptor de migración interior, especialmente durante las décadas 1950-1970 en el llamado éxodo rural, al tener una industria más activa y dinámica que las comarcas circundantes como Tierra de Campos y El Cerrato. El crecimiento anual relativo fue del 1,01 % (periodo 2005-2006), siendo una de las pocas excepciones de toda la provincia, que por lo general pierde población, y así lo ha vuelto a hacer desde 2009.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

3.5. Movilidad en el área de afección

3.5.1. Oferta viaria actual

El entramado de vías de circulación existente colindante a la zona de afección del Plan Parcial del Sector Industrial SUZ-AE4, se planifica en forma de cuadrícula en base a la distribución de parcelas del polígono colindante.

Al sector, en la actualidad, se puede acceder directamente desde:

- Desde la Calle Sevilla (vía de circulación con dos sentidos y un carril por sentido)_**Acceso S1**
- Calle Andalucía (vía de dos carriles por cada sentido de circulación)_**Acceso S2**,
- Enlace P11-Calle Andalucía_desemboca en el **Acceso S3** (acceso a Terciario y equipamiento),
- Desde la la autovía A-610_**Acceso S3**

Ref. https://www.google.es/maps/@41.993893,-4.511745,616m/

A610			
Denominación	**Tramo**	**Kilómetros**	**Año servicio**
A-610	Palencia Calle Andalucía - Magaz de Pisuerga N-620	7,5	1999[1]

P11			
Denominación	**Tramo**	**Kilómetros**	**Año servicio**
P-11	Palencia Avenida Valladolid - Villamuriel de Cerrato A-67	5,7	1986[1 2]

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

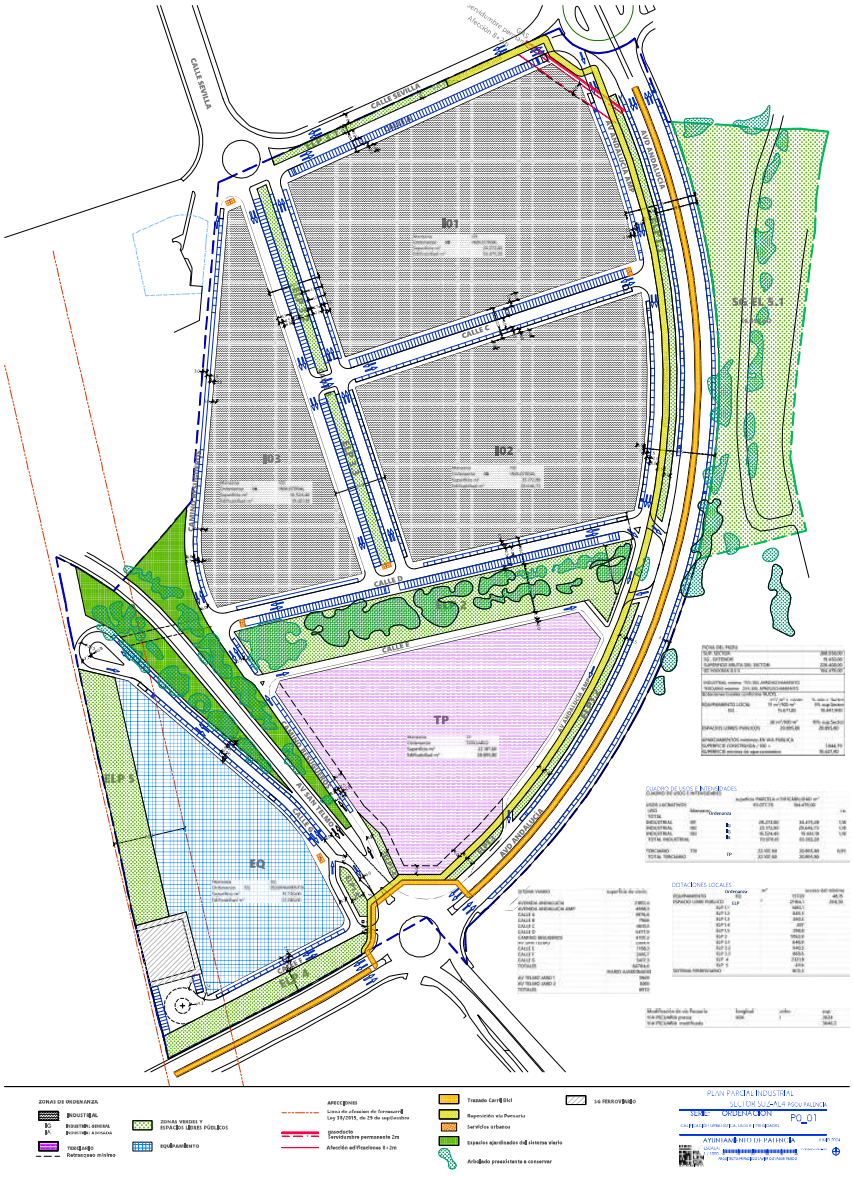
3.5.2. *Transporte público y otros tipos de movilidad*

MOVILIDAD CICLISTA

El Plan Parcial propone mantener el Carril Bici, circundante al sector y ya existente, que discurre por la C/ Andalucía.

Este Carril Bici transcurre paralelo a dicho viario existente, por su isleta central, dotando simultáneamente de accesibilidad ciclista al polígono. Por lo que asimismo, el núcleo urbano de Palencia quedará conectado al sector por vía ciclista según diseño actual.

Los trazados de todos estos elementos se indican también gráficamente en planos.



Ref. Plan Parcial Industrial SUZ-AE4_Plano P0_01 Calificación Urbanística Usos Intensivos.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Las conexiones vía ciclista con el sector, son directas y se encuentran en la misma ubicación que los pasos peatonales de la C/ Andalucía.

El acceso peatonal y ciclista al Sector donde se proyecta implantar el SUZ-AE4, se prioriza mediante el trazado de un carril bici según hemos descrito y la conexión del viario peatonal del Sector con el existente, mediante la proyectación de actuaciones aisladas que continuarán, en prolongación, la C/ Andalucía y de la C/ Sevilla con los viales del sector.

TRANSPORTE URBANO

Mediante 6 líneas de autobuses urbanos de las cuales solo una accede al Sector, Línea 2 con una variación de frecuencia desde 15 minutos en horario de 7.00 a 15.00 horas a 45 minutos de 15.00 a 22.00 horas (existe un servicio especial cada hora de 6.30 a 21.30 horas).

Ref. https://www.google.es/maps/@41.993893,-4.511745,616m/

4. NORMATIVA

La actividad de la Junta de Castilla y León en materia de ordenación del territorio se ejerce, de conformidad con lo dispuesto en el **artículo 5 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León**, entre otros instrumentos, a través de Planes Regionales de ámbito Territorial, que, tal y como se señala en el **artículo 20.1 letra b)** de la citada Ley, han de tener por objeto planificar la ejecución de actuaciones industriales, residenciales, terciarias, dotacionales, de implantación de infraestructuras o de regeneración o renovación urbana, que se consideren de interés para la Comunidad.

Cumplimiento del **artículo 36.9 "Limitación de Accesos" de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre**, de carreteras que establece:

> *La solicitud de accesos o cambio de usos de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un volumen de utilización que pueda afectar negativamente, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la carretera, deberá acompañarse de un estudio de tráfico y, en caso de una afección significativa, de una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. En caso contrario, la solicitud de acceso deberá ser denegada*

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Cumplimiento y aplicación de la **norma de firmes 6.1 I.C. "Secciones de Firme y Capas Estructurales del Firme" y la Orden FOM/3317/2010**, de 17 de septiembre (B.O.E. no 311 de 23 de diciembre de 2010) por la que aprueba la "Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento", así como las indicaciones dadas en el informe del Ministerio de Fomento, debemos contemplar un incremento anual acumulativo en el tráfico.

TABLA 1A CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO T00 A T2

CATEGORIA DE TRAFICO PESADO	T00	T0	T1	T2
IMDp (Vehículos pesados/día)	>=4000	3999-2000	1999-800	799-200

TABLA 1B CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO T3 Y T4

CATEGORIA DE TRAFICO PESADO	T31	T32	T41	T42
IMDp (Vehículos pesados/día)	199-100	99-50	49-25	< 25

5. METODOLOGÍA

A nivel general, el estudio se estructura en las siguientes tareas:

- Definición del ámbito de estudio (actual y futuro)
- Caracterización del escenario actual de movilidad, tanto a nivel de la demanda como de oferta.
- Descripción del proyecto y de la movilidad generada por la actuación.
- Determinación de impactos sobre la movilidad futura del sector.
- Si fuera necesario:
    - Desarrollo de propuestas de mejora sobre las redes de movilidad.
    - Recomendaciones y propuestas.

Con este objetivo y dado el tamaño del análisis no se ha considerado necesario, en esta fase del trabajo, realizar una microsimulación dinámica, mediante el programa informático TransModeler, de los diferentes escenarios infraestructurales y de gestión del tráfico sometido tanto a la demanda actual como a la futura, movilidad que comprenderá las actuaciones urbanísticas proyectadas, prefiriendo métodos más simples para la evaluación de las capacidades y niveles de servicios.

El análisis de la intensidad de tráfico con tal de obtener las afecciones sobre las vías de circulación existentes constara de:

- Estimación del tráfico del sector en base al uso pormenorizado de este y los horarios mas desfavorables.
- Estimación de las nuevas intensidades de tráfico en las vías de circulación colindantes.
- Determinación de las afecciones del plan parcial sobre la Red de Carreteras del Estado.
- En caso de afectación significativa, descripción de medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas.
- Si fuera necesario y solo en el caso de desarrollar por fases el sector, se realiza un estudio de la necesidad temporal de la implantación de las modificaciones que se proponen para mejorar el acceso del sector para no perjudicar al resto de vías implicadas.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

6. PROGNOSIS DEL TRÁFICO

6.1. Información de interés

El Sector Industrial SUZ-AE4 a desarrollar, se planea para uso predominantemente industrial. Cabe destacar, de importancia para la afección del tráfico y cálculo de intensidades de tráfico, que en los viales de la nueva urbanización sólo transcurrirán vehículos utilizados por los propios trabajadores/usuarios de esta nueva zona industrial. Es decir, que las nuevas vías proyectadas, no servirán de tramo intermedio de ningún itinerario que no tenga principio o fin en el propio Sector. Entonces, el uso de estas futuras vías vendrá determinado por:

- Los propios trabajadores de las empresas y sus visitantes.
- La actividad comercial y de otros usos terciarios permitidos en el ámbito.
- Usuarios y visitantes de los futuros jardines públicos.

Por ello, tal y como se puede apreciar en los planos donde se muestra la ordenación pormenorizada del Sector y la infraestructura viaria entorno al mismo, los nuevos viales interiores de este ámbito conectan con:

- Las C/ Andalucía y C/ Sevilla de la red local de viales públicos. (Directamente).
- Carreteras de la Red Primaria del municipio y carreteras del estado: A-610 y P-11 (acceso indirecto desde el sector a ellas a través de la C/ Andalucía).

Estas características (uso predominante industrial y situación periférica respecto de carreteras existentes que descarta su recorrido para otros itinerarios externos) hacen que el futuro tráfico dentro de la urbanización esté eminentemente constituido por vehículos ligeros y pesados que acuden (salen) a (de) las diferentes empresas e industrias. El tráfico de vehículos pesados será importante.

Una situación distinta se dará fuera del ámbito del nuevo Sector Industrial, en los tramos afectados por la actuación que pertenecen a las carreteras P-11 y A-610:

- **A-610**: Se verá afectada aumentando en parte, el flujo de vehículos con destino el nuevo polígono asentado en el SECTOR SUZ-AE4. Los viales y las intersecciones se mantendrán según existen actualmente sin sufrir modificación alguna. Los firmes dado que ya están dimensionados para el paso de vehículos pesado, deberán comprobarse si soportarán la nueva intensidad de tráfico a la que se sometan.

  Por otro lado, se deberá determinar la afección acústica a los usos industriales más próximos del nuevo Sector.

- Para el caso de la **P-11** que se encuentra a unos 600 metros de distancia del nuevo sector industrial SUZ AE4, con una mínima influencia del tráfico, se deberá analizar este, a los efectos de determinar la afección acústica a los usos industriales y tipo de calzada según atendiendo a los criterios de la norma de firmes 6.1 I.C. "Secciones de Firme y Capas Estructurales del Firme" y la Orden FOM/ 3317/2010, de 17 de septiembre (B.O.E. no 311 de 23 de diciembre de 2010) por la que aprueba la "Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento", así como las indicaciones dadas en el informe del Ministerio de Fomento.

6.2. Estimación del cómputo general de vehículos

En este apartado se va a cuantificar el número de vehículos que se moverá cada día en la urbanización del Sector Industrial, cuando esté ya consolidado y con toda su ocupada por las empresas.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

6.2.1. Uso Industrial (75% del aprovechamiento)– terciario (25% del aprovechamiento)

Se deberán destinar a plazas de aparcamiento publico al menos 1 plaza de coche cada 100 m² de edificabilidad industrial. En este caso, considerando una edificabilidad de 104.479 m², corresponde reservar, **1.044,79 plazas de aparcamiento** para coches y/o camiones. Lo que supondrá destinar una superficie mínima de 10.447,90 m² siendo los metros destinados por vehículo de 10 m².

Aunque del Plan Parcial, no lo determina, por previsión futura, vamos a estimar que se dejen en parcela privada, 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m² de edificabilidad industrial (75% del total de la edificabilidad= 78.359,25 m²)de tal modo que tendremos una estimación de **784 plazas** de aparcamiento en superficie privada.

Para la estimación de vehículos diarios que ocupan esta superficie destinada a aparcamientos, hipotéticamente podríamos estimar , sobre la ocupación de estas plazas de aparcamiento, lo siguiente:

- En la empresa de carácter medio del nuevo Sector Industrial, se trabajará en **2 turnos de 8 horas,** completando un total de **16 horas al día**. Por tanto, cada plaza de aparcamiento podrá ser ocupada por dos vehículos de trabajadores que acuden a realizar su jornada de 8 horas diarias.
- Cada vehículo desplaza a trabajadores que realizan **8 horas diarias**, hará **2 desplazamientos**: uno de ida y otro de vuelta.
- Las plazas tendrán un grado de ocupación medio, que se ha estimado (por el análisis de otras zonas industriales) en el **65% para las públicas**, y del **50% para las privadas**.

Con estas premisas, en la nueva zona industrial se producirá un número de desplazamientos de vehículos que se obtiene:

2 x 2 x (0,65 x (1.044,79) + 0,5 x 784) = ***3.109 veh./día.***

A modo de consideración y como base de referencia de la cantidad de **vehículos pesados** que circularán, vamos a estimar que el **15%** serán esta tipología de vehículos(es una consideración basada en la experiencia de otros estudios que parten de información de aforos comprobados).

3.109 veh./día x 15% = ***466 vehículos pesados/día***

3.109 veh./día - 466 vehículos pesados/día = ***2.624 vehículos ligeros/día***

Esto supone que la IMDp (vehículos pesados) en el sector será igual a **466**, lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T2** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme"), que indica que esta categoría de tráfico es para 200 < IMDp < 800.

6.3. Accesos y viales de la urbanización

Una vez urbanizado, el Sector Industrial SUZ-AE4 contará con **9 nuevas vías de circulación de vehículos** denominadas desde la letra A hasta la G, una denominada como el camino sobre el que transcurrirá Camino de los Besugueros y la última que transcurre paralelamente a la C/ Andalucía y se llamará de igual modo Avd. Andalucía Amp. (en los planos correspondientes del Avance al Plan Parcial Industrial, se puede apreciar la distribución de las nuevas calles).

Una de estas calles funcionará como la avenida principal que articulará todo el tráfico en el interior de la urbanización (se corresponde con el vial B). Esta avenida unirá la rotonda de acceso al Polígono en la C/ Sevilla, con el interior del sector industrial en su intersección con el vial D, el que permitirá salir de dicho Sector hacia el Camino de los Besugueros o la Avd. Andalucía tanto desde su intersección con Vial D como desde Avd. Andalucía Amp.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

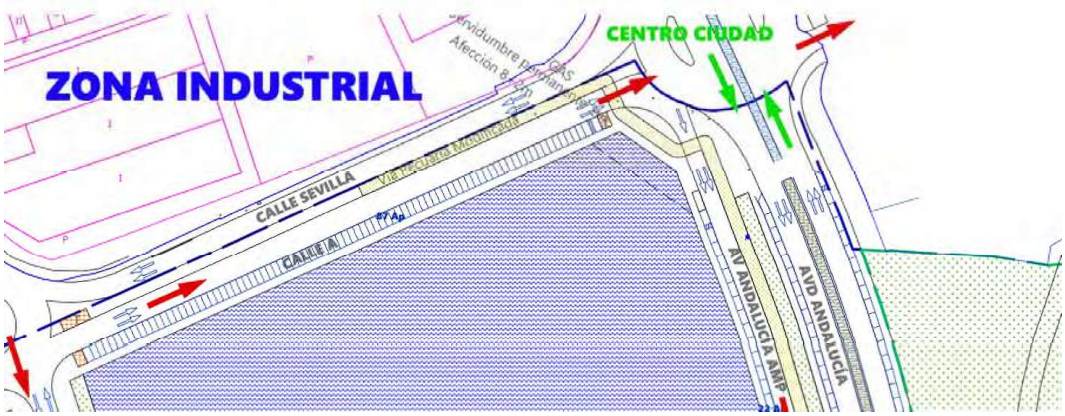
Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

La estructura de la red viaria del Sector, tiene forma de cuadrícula manteniendo el paralelismo con la C/ Sevilla.

Todas las vías tendrán un solo carril con doble sentido de circulación, excepto las colindantes y perimetrales a la parcela clasificada TP Terciario, que todas tendrán un solo carril con un solo sentido de circulación antihorario (afecta a la Avd. Andalucía en su ampliación, camino de los Besugueros y la Calle E) .

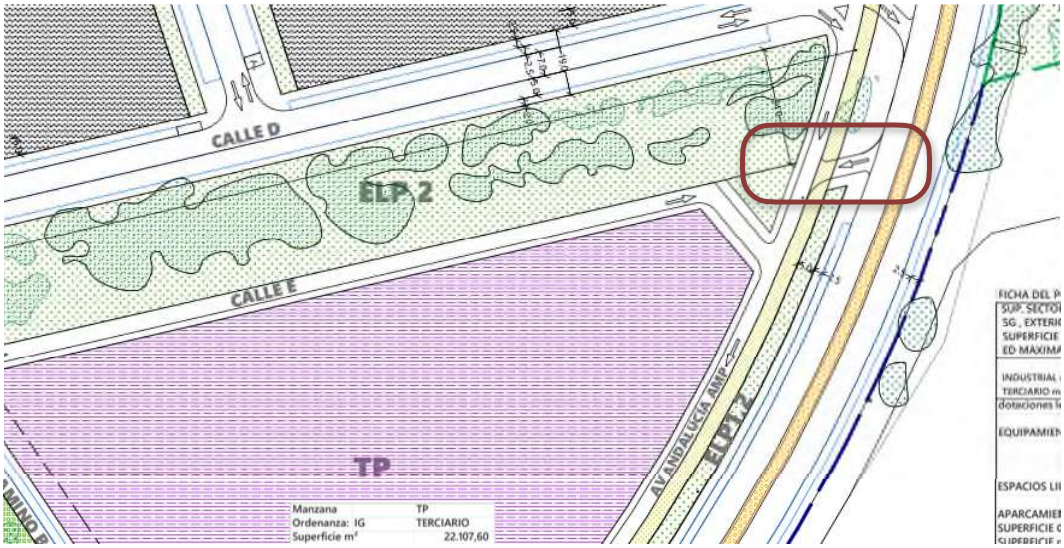
En cuanto a los accesos, estos se realizarán desde:

- **Avd. Andalucía** por la glorieta intersección de esta con **C/ Sevilla**



Ref. Plan Parcial Industrial SUZ-AE4_Plano P0_03 ISTEMA VIARIO: aparcamientos transporte público y circulación del tráfico

- **Avd. Andalucía** desde la propia avenida próximo **Vía D**

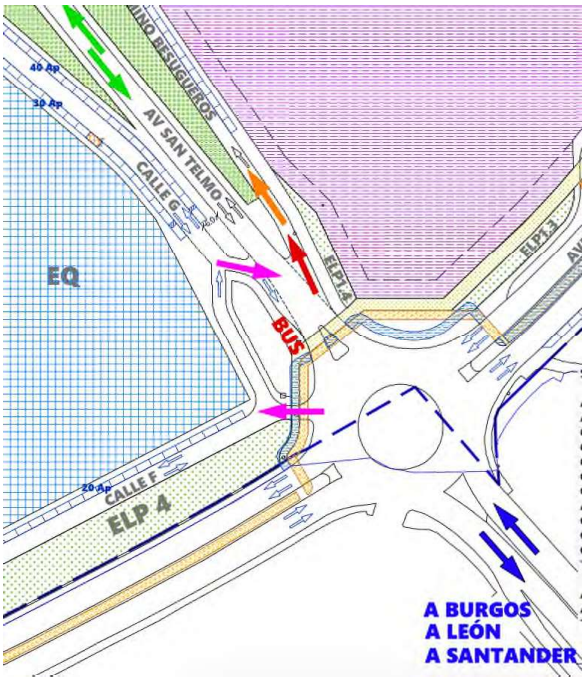


Ref. Plan Parcial Industrial SUZ-AE4_Plano P0_03 ISTEMA VIARIO: aparcamientos transporte público y circulación del tráfico

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

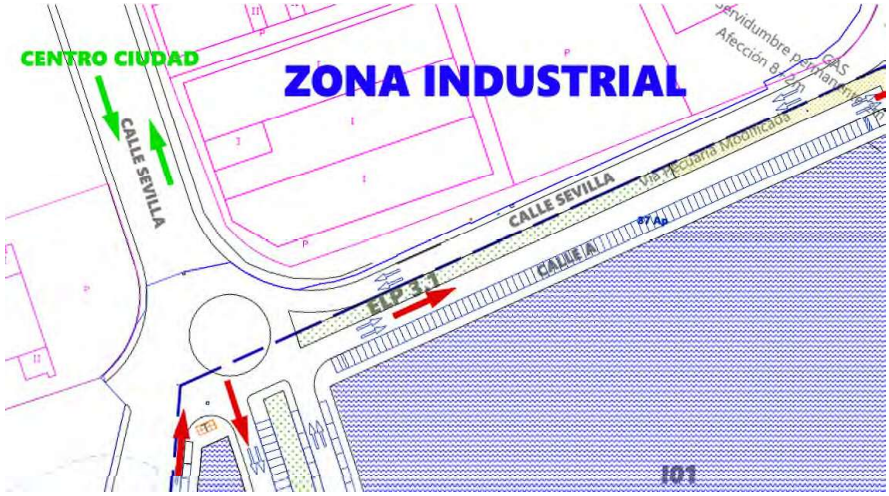
Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

- **Avd. De San Telmo**: Desde esta avenida se accederá al **Camino de los Besugueros** y a los viales **Calle F y Calle G**. Debido a estos nuevos accesos, se incrementará la intensidad media diaria de movilidad de vehículos.



Ref. Plan Parcial Industrial SUZ-AE4_Plano P0_03 ISTEMA VIARIO: aparcamientos transporte público y circulación del tráfico

- **C/ Sevilla:** Se accederá al camino de los Besugueros, **Calle A** y **Calle B**. Debido al nuevo acceso generado, se dará un aumento de la intensidad media de circulación de vehículos.



Ref. Plan Parcial Industrial SUZ-AE4_Plano P0_03 ISTEMA VIARIO: aparcamientos transporte público y circulación del tráfico

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

6.4. Tráfico

6.4.1. *Tráfico en los viales interiores*

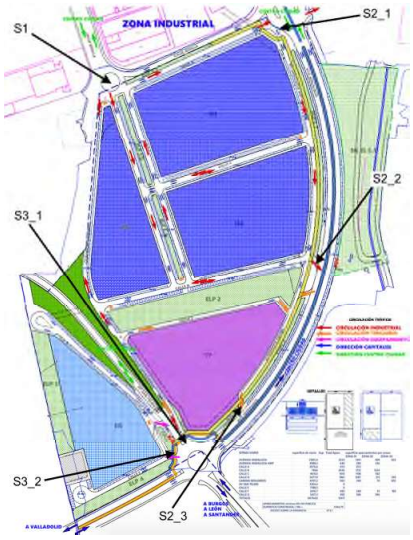
El tráfico en el interior del sector industrial SUZ AE4, permitirá tanto el desplazamiento entre las diferentes parcelas que componen el sector como los desplazamientos de entrada y salida a este por los diferentes puntos de acceso ya clasificados anteriormente en el **Apt.6.3.**

Por el tipo de sector que se plantea, el trafico interior será en su mayoría, de modo puntual en las horas de entrada y salida de las diferentes jornadas laborales. Por ello el desplazamiento en el interior, prácticamente podrá considerarse despreciable. El número de desplazamientos por vial, vendrá determinado de modo estimativo asociado a los usos, porcentaje de superficie asociada a cada vial y las vías de entrada (salida) del (al) directa al nuevo Sector.

Para los cálculos futuros, estimaremos un % de (salidas) a (desde) el Polígono industrial del nuevo sector según los porcentajes estimados en base al acceso y el numero total de desplazamientos considerado (3.109 veh/día en la actualidad ampliados a 4138 veh/día en 2046):

Vial		% Uso salida/ entrada vehículos	Intensidad de Vehículos/ día 2026	Intensidad de Vehículos/ día 2046
S1		30%	933	1.241
S2	S2_1	35%	1.088	1.448
	S2_2	10%	311	414
	S2_3	5%	155	207
S3	S3_1	10%	311	414
	S3_2	10%	311	414
	TOTALES		**3.109**	**4.138**

La distribución S2 y S3 por los sub-accesos considerados, podrá variar porcentualmente en base al uso concreto que se dé a la parcela de equipamiento y terciario, y la posición en la que se ubiquen los accesos a las propias parcelas.



- **Acceso S1**_Calle Sevilla (vía de circulación con dos sentidos y un carril por sentido).
- **Acceso S2**_Calle Andalucía (vía de dos carriles por cada sentido de circulación)
  - Acceso S2_1
  - Acceso S2_2
  - Acceso S2_3
- **Acceso S3_1**_Acceso a Terciario y equipamiento Enlace P11-Calle Andalucía
- **Acceso S3_2**_Salida autovía A-610

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Con el fin de precisar con mayor exactitud las posibles afecciones del acceso concreto S2_3 en las incorporaciones a la Avd. Andalucía, se considera el uso compatible mas desfavorable (el comercial). Esta adhesión a dicha avenida, se realizará a través de un carril de incorporación (hoy zona de aparcamientos), antes del semáforo de regulación de tráfico que existe en la rotonda de la Avd. Andalucía intersección Av. San Telmo. Este de incorporación que tendrá una longitud de 40 metros, admite un aforo de 5 vehículos ligeros en espera, lo que permitirá no interferir en la normalidad de la fluidez del tráfico en Avd. Andalucía. En el supuesto caso de que un exceso de aporte puntual de vehículos de esta parcela comercial en dicho acceso, no pudiera ser absorbido por la Avd. Andalucía, originaría un embotellamiento de vehículos dentro de la parcela comercial que iría asumiendo a través del carril de incorporación a la avd. Andalucía, sin interferir en el tráfico de la misma dada la preferencia de circulación de los vehículos que transitan por ella. En cualquier caso la regulación de esta incorporación, vendrá acompañada de la consecuente señalización de Ceda el Paso o Stop según se considere oportuno por la administración competente que lo determine en el momento de la ejecución de la edificación que allí se realice, ya que el uso definitivo dentro de los compatibles que permite el planeamiento, no se conocerá hasta entonces.

Del mismo modo sucede con todas las salidas del sector, en las que se colocará un Ceda el Paso, Stop o incluso semáforo (como ya ocurre en el cruce de la Calle Sevilla con la Avd. Andalucía).

Todo esto deberá precisarse en el correspondiente proyecto de urbanización y de desarrollo concreto de cada una de las parcelas.

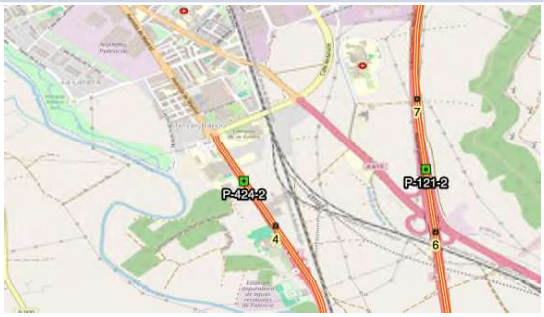
Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

6.4.2. *Tráfico en los viales exteriores*

Por el Sur, **P-11** dirección Valladolid con una intensidad media diaria de **20.569 vehículos/día** según la estación de aforo P-424-2 con un porcentaje de 4,29% de vehículos pesados (882,41 vehículos) frente a 95,71% de vehículos ligeros (según los datos publicados por el Ministerio de transportes y movilidad sostenible en el mapa de tráfico del gobierno 2022). Lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T1** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme").

P11



Provincia	Estación	Tipo estación	Carretera	PK	Nº calzadas	Configuración	Población	IMD total	IMD Ligeros	IMD Pesados
PALENCIA	P-424-2	Secundaria	P-11	4.43	2	2+2	PALENCIA	20569	19687	882

Detalles, coeficientes y congestión

Intensidad todos los días del año

Intensidades horarias del día medio

200 horas de máxima intensidad, Histórico, Velocidades, Accidentes y Capacidad

Ref. web oficial gobierno de España https://mapatrafico.transportes.gob.es/2022/ y web oficial https://carreterasytransportes.jcyl.es/web/jcyl/

Por el Sur-Este la **A610** con una intensidad media de 9.494 vehículos /día con un porcentaje de 85 %vehículos ligeros frente a 15% vehículos pesados (1.424 vehículos). Lo que se corresponde con una **categoría de tráfico pesado T1** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme").

A610

Ref. web oficial gobierno de España https://mapatrafico.transportes.gob.es/2022/ y web oficial https://carreterasytransportes.jcyl.es/web/jcyl/

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

6.4.3. *Intensidad de tráfico máxima en viales interiores*

Se darán en las horas puntas de cambio de turno con un máximo número de desplazamientos de vehículos entre los que llegan a su jornada laboral y los que salen de ella.

6.4.4. *Intensidad de tráfico máxima de los viales exteriores*

Para la obtención de dicha información recurrimos a las estaciones de aforo correspondientes y la información publicada por la entidad correspondiente:

P-11

De los datos publicados en el Plan Regional de Aforos de 2022 por la Junta de Castilla y León, obtenemos La intensidad Máxima obtenida en el año que corresponde a la cantidad de **876 veh/h** de los cuales el 94,41% serán **vehículos ligeros (827,03 vehículos)** y 5,59% serán **vehículos pesados (48,97 vehículos).**

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

INTENSIDADES HORARIAS MEDIAS EN LAS 24 HORAS DEL DIA MEDIO **2022**

Estacion: P-424-2 **Tipo de Datos:** Validados Mensual
Día: Laborables

Provincia: PALENCIA **Tipo:** SECUNDARIA **Población:** PALENCIA
Carretera: P-11 **PK:** 4,43 **Núm. Calzadas:** 2 **Conv. Carriles:** 2+2

Calzada: 1 — **Coeficientes de Variación Horarios (%)**

Carril	Tipo	L0	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	IMD aprox
1	Ligeros	3,43	3,47	2,70	3,04	3,16	2,58	2,61	2,46	1,90	0,78	0,12	0,20	0,20	0,19	0,20	0,22	0,23	0,22	0,22	0,22	0,23	0,26	0,23	0,34	7.739
1	Pesados	2,05	2,19	2,42	4,18	1,87	1,97	1,46	1,79	1,19	0,41	0,30	0,37	0,49	0,26	0,34	0,38	0,43	0,38	0,42	0,28	0,52	0,43	0,44	1,01	554
1	Total	2,99	2,60	2,54	3,96	2,05	2,24	1,94	2,08	1,51	0,56	0,22	0,30	0,37	0,23	0,27	0,29	0,33	0,30	0,30	0,24	0,32	0,31	0,28	0,52	8.293
2	Ligeros	4,63	0,00	0,00	0,00	0,00	3,73	2,90	2,93	1,77	0,81	0,23	0,33	0,26	0,24	0,22	0,26	0,28	0,25	0,28	0,19	0,31	0,50	0,41	0,73	1.523
2	Pesados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,53	0,69	0,78	0,91	0,79	0,69	0,68	0,70	0,69	0,85	0,47	0,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18
2	Total	4,63	0,00	0,00	0,00	0,00	28,60	12,94	2,74	1,10	0,79	0,59	0,59	0,52	0,45	0,50	0,51	0,57	0,35	0,56	0,94	1,22	1,45	1,30	4,92	1.541
Todos	Ligeros	3,50	3,73	2,82	3,22	3,38	2,64	2,65	2,53	1,87	0,78	0,13	0,21	0,20	0,20	0,20	0,22	0,23	0,22	0,22	0,21	0,23	0,28	0,25	0,35	9.262
Todos	Pesados	2,06	2,27	2,41	4,13	2,01	2,13	1,51	1,78	1,15	0,41	0,31	0,36	0,47	0,26	0,37	0,38	0,42	0,36	0,40	0,26	0,55	0,44	0,50	0,99	572
Todos	Total	2,99	2,69	2,59	3,98	2,17	2,34	1,97	2,12	1,48	0,56	0,23	0,30	0,36	0,23	0,28	0,29	0,33	0,29	0,29	0,23	0,33	0,33	0,31	0,54	9.834

	Calzada	8 - 14 horas			14 - 22 horas			22 - 8 horas		
		Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total
% Horario	1	36,45	47,38	37,09	48,78	35,84	48,03	14,77	16,78	14,89
Coef. Var. (%)		0,28	0,19	0,23	0,20	0,33	0,26	2,09	1,87	1,97

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA — **UNIDAD DE TOMA DE DATOS 60'**

Calzada 1

INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 876 VEH / HORA PESADOS: 5.59% VLig = 76,95 KM / H (1)

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 87,06 Km / h

Calzada 2

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 90 Km / h

INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 833 VEH / HORA PESADOS: 3.48% VLig = 80,69 KM / H (1)

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)

(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

En autovía la hora 30,100 y 500 de la estación completa tiene caracter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.

Atendiendo a los criterios de la norma de **firmes 6.1 I.C. "Secciones de Firme y Capas Estructurales del Firme" y la Orden FOM/3317/2010, de 17 de septiembre (B.O.E. no 311 de 23 de diciembre de 2010)** por la que aprueba la "Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento", así como

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

las indicaciones dadas en el informe del Ministerio de Fomento, debemos contemplar un incremento anual acumulativo en el tráfico de:

Periodo	Incremento anual acumulativo
2018-2020	1,08 %
2020-2026	1,12 %
2027 en adelante	1,44 %

Para la extrapolación del tráfico supondremos que el sector entra en servicio en el año 2026, por lo que el año horizonte se establece en el año 2046

Intensidad media año horizonte						
Año	**IMD Total**	**IMDl**	**IMDp**	**%L**	**%P**	**Tipo Tráfico**
2026	20.569	19.419	1.086	94,41%	5,59%	**T1**
2027	20.865	19.699	1.101	94,41%	5,59%	**T1**
2028	21.166	19.982	1.117	94,41%	5,59%	**T1**
2029	21.470	20.270	1.133	94,41%	5,59%	**T1**
2030	21.780	20.562	1.149	94,41%	5,59%	**T1**
2031	22.093	20.858	1.166	94,41%	5,59%	**T1**
2032	22.411	21.159	1.183	94,41%	5,59%	**T1**
2033	22.734	21.463	1.200	94,41%	5,59%	**T1**
2034	23.061	21.772	1.217	94,41%	5,59%	**T1**
2035	23.394	22.086	1.235	94,41%	5,59%	**T1**
2036	23.730	22.404	1.252	94,41%	5,59%	**T1**
2037	24.072	22.727	1.270	94,41%	5,59%	**T1**
2038	24.419	23.054	1.289	94,41%	5,59%	**T1**
2039	24.770	23.386	1.307	94,41%	5,59%	**T1**
2040	25.127	23.723	1.326	94,41%	5,59%	**T1**
2041	25.489	24.064	1.345	94,41%	5,59%	**T1**
2042	25.856	24.411	1.365	94,41%	5,59%	**T1**
2043	26.228	24.762	1.384	94,41%	5,59%	**T1**
2044	26.606	25.119	1.404	94,41%	5,59%	**T1**
2045	26.989	25.480	1.424	94,41%	5,59%	**T1**
2046	27.378	25.847	1.445	94,41%	5,59%	**T1**

A-610

De los datos publicados en el Plan Regional de Aforos de 2022 por la Junta de Castilla y León, obtenemos La **intensidad Máxima obtenida en el año** que corresponde a la cantidad de **901 veh/h** de los cuales el 85% serán **vehículos ligeros (765,85 vehículos)** y 15% serán **vehículos pesados (135,15 vehículos).**

Estación	Carretera	IH-Máx (veh/h)	Hora	Fecha	Notas
LE-1045	CL-621	314	12	18/08/2022	
LE-1060	CL-621	259	13	21/08/2022	
LE-1090	LE-125	93	14	02/07/2022	
LE-1105	CL-623	619	21	04/09/2022	
LE-1110	CL-626	476	21	28/08/2022	
LE-1120	CL-626	321	19	17/04/2022	
LE-1205	CL-626	213	14	24/08/2022	
LE-1340	LE-331	324	18	23/01/2022	
LE-1395	LE-420	258	21	21/08/2022	
LE-1490	LE-521	63	12	02/07/2022	
LE-1575	LE-713	609	9	08/03/2022	
LE-1615	A-231	693	12	03/09/2022	BURGOS
LE-1615	A-231	687	18	02/09/2022	LEÓN
LE-1660	A-231	719	19	21/08/2022	BURGOS
LE-1660	A-231	804	18	19/08/2022	LEÓN
PA-0005	A-610	791	14	16/09/2022	MAGAZ
PA-0005	A-610	901	15	03/06/2022	PALENCIA
PA-0100	CL-615	523	20	17/04/2022	

Ref. web oficial https://carreterasytransportes.jcyl.es/web/jcyl/ plan regional de aforos de 2022

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Atendiendo a los criterios de la norma de **firmes 6.1 I.C. "Secciones de Firme y Capas Estructurales del Firme" y la Orden FOM/3317/2010, de 17 de septiembre (B.O.E. no 311 de 23 de diciembre de 2010)** por la que aprueba la "Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento", así como las indicaciones dadas en el informe del Ministerio de Fomento, debemos contemplar un incremento anual acumulativo en el tráfico de:

Periodo	Incremento anual acumulativo
2018-2020	1,08 %
2020-2026	1,12 %
2027 en adelante	1,44 %

Para la extrapolación del tráfico supondremos que el sector entra en servicio en el año 2026, por lo que el año horizonte se establece en el año 2046

Intensidad media año horizonte						
Año	**IMD Total**	**IMDl**	**IMDp**	**%L**	**%P**	**Tipo Tráfico**
2026	9.494	8.070	1.210	85%	15%	**T1**
2027	9.631	8.186	1.228	85%	15%	**T1**
2028	9.769	8.304	1.246	85%	15%	**T1**
2029	9.910	8.424	1.264	85%	15%	**T1**
2030	10.053	8.545	1.282	85%	15%	**T1**
2031	10.198	8.668	1.300	85%	15%	**T1**
2032	10.344	8.793	1.319	85%	15%	**T1**
2033	10.493	8.919	1.338	85%	15%	**T1**
2034	10.644	9.048	1.357	85%	15%	**T1**
2035	10.798	9.178	1.377	85%	15%	**T1**
2036	10.953	9.310	1.397	85%	15%	**T1**
2037	11.111	9.444	1.417	85%	15%	**T1**
2038	11.271	9.580	1.437	85%	15%	**T1**
2039	11.433	9.718	1.458	85%	15%	**T1**
2040	11.598	9.858	1.479	85%	15%	**T1**
2041	11.765	10.000	1.500	85%	15%	**T1**
2042	11.934	10.144	1.522	85%	15%	**T1**
2043	12.106	10.290	1.544	85%	15%	**T1**
2044	12.280	10.438	1.566	85%	15%	**T1**
2045	12.457	10.589	1.588	85%	15%	**T1**
2046	12.637	10.741	1.611	85%	15%	**T1**

6.4.5. *Tráfico generado por el sector*

Para la estimación de vehículos diarios que ocupan esta superficie destinada a aparcamientos, hipotéticamente podríamos estimar , sobre la ocupación de estas plazas de aparcamiento, lo siguiente:

- En la empresa de carácter medio del nuevo Sector Industrial, se trabajará en 2 turnos de 8 horas, completando un total de 16 horas al día. Por tanto, cada plaza de aparcamiento podrá ser ocupada por dos vehículos de trabajadores que acuden a realizar su jornada de 8 horas diarias.
- Cada vehículo desplaza a trabajadores que realizan 8 horas diarias, hará 2 desplazamientos: uno de ida y otro de vuelta.
- Las plazas tendrán un grado de ocupación medio, que se ha estimado (por el análisis de otras zonas industriales) en el 65% para las públicas, y del 50% para las privadas.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Con estas premisas, en la nueva zona industrial se producirá un número de desplazamientos de vehículos que se obtiene:

2 x 2 x (0,65 x (1.044,79) + 0,5 x 784) = ***3.109 veh./día.***

A modo de consideración y como base de referencia de la cantidad de vehículos pesados que circularán, vamos a estimar que el 15% serán esta tipología de vehículos(es una consideración basada en la experiencia de otros estudios que parten de información de aforos comprobados).

3.109 veh./día x 15% = ***466 vehículos pesados/día***

3.109 veh./día - 466 vehículos pesados/día = ***2.624 vehículos ligeros/día***

Esto supone que la IMDp (vehículos pesados) en el sector será igual a 466, lo que se **corresponde con una categoría de tráfico pesado T2** (Instrucción 6.1-I.C. "Secciones de firme"), que indica que esta categoría de tráfico es para 200 < IMDp < 800.

Intensidad media año horizonte						
Año	**IMD Total**	**IMDl**	**IMDp**	**%L**	**%P**	**Tipo Tráfico**
2026	3.109	2.643	396	85%	15%	**T2**
2027	3.154	2.681	402	85%	15%	**T2**
2028	3.199	2.719	408	85%	15%	**T2**
2029	3.245	2.758	414	85%	15%	**T2**
2030	3.292	2.798	420	85%	15%	**T2**
2031	3.339	2.838	426	85%	15%	**T2**
2032	3.387	2.879	432	85%	15%	**T2**
2033	3.436	2.921	438	85%	15%	**T2**
2034	3.486	2.963	444	85%	15%	**T2**
2035	3.536	3.006	451	85%	15%	**T2**
2036	3.587	3.049	457	85%	15%	**T2**
2037	3.638	3.093	464	85%	15%	**T2**
2038	3.691	3.137	471	85%	15%	**T2**
2039	3.744	3.182	477	85%	15%	**T2**
2040	3.798	3.228	484	85%	15%	**T2**
2041	3.853	3.275	491	85%	15%	**T2**
2042	3.908	3.322	498	85%	15%	**T2**
2043	3.964	3.370	505	85%	15%	**T2**
2044	4.021	3.418	513	85%	15%	**T2**
2045	4.079	3.467	520	85%	15%	**T2**
2046	4.138	3.517	528	85%	15%	**T2**

7. ESTUDIO DE LA MOVILIDAD RESULTANTE

7.1. Introducción

A continuación y tras calcular las intensidades de tráfico esperadas en el año de puesta en uso del sector 2026 y un año horizonte 2046, cabe observar las afecciones que generará la construcción del sector SUZ AE4 en las redes de tráfico ya existentes.

De este modo, se espera determinar, si la afección causada, tendrá algún impacto determinante, sobre la movilidad futura del sector. Y si fuera necesario, desarrollar propuestas de mejora sobre las redes de movilidad.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

7.2. Metodología de análisis

De modo estimativo se repartirán porcentualmente las intensidades de tráfico circulantes por los diferentes viales y accesos, y se calculará la repercusión que generará al sumarse a las intensidades ya conocidas de los diferentes viales y carreteras del estado.

Una vez obtenida la intensidad resultante, se analizará la afección provocada.

7.3. Repercusiones del tráfico del sector SUZ-AE4 a la red viaria existente

A continuación vamos a a analizar la afección que el tráfico generado en el nuevo sector industrial, provocará en los viales colindantes y las carreteras de la red nacional vecinas.

Tras los cálculos anteriormente realizados, se han obtenido resultados de las intensidades medias a corto y largo plazo, emplearemos directamente las intensidades obtenidas a largo plazo con el fin de observar que resultados se esperan a futuro.

Del sector SUZ AE4, según se reparten las intensidades en las intersecciones de acceso y salida en el apartado 6 del presente documento, tendremos que para un año horizonte 2046:

- Por el acceso **S1** habrá una **intensidad de vehículos/día de 1.241** entre las entradas y salidas, de esta cantidad podemos estimar que el **50% (621 vehículos)** se trasladarán por la **C/ Sevilla** hacia el centro de la ciudad y el otro 50% (621 vehículos) se desplazará por dicha calle en sentido la **Avd. Andalucía** y de los cuales, un **60% (373 vehículos)** se trasladará por dicha avenida al centro de la ciudad y otras direcciones mientras que el **40% (249 vehículos)** restante irá por la **Avd. Andalucía** en sentido la glorieta intersección de la Avd. San Telmo y A610. De estos y a partes iguales, un tercio **(83 vehículos)** se derivarán a la **A610**, otro a la **Avd San Telmo** y el resto seguirán por la Avd. Andalucía llegando a la **P11** donde se sumarán a la intensidad de tráfico existente en ella.
- Por acceso **S2 (incluye influencia S2_1, S2_2 y S2_3)**, habrá una **intensidad de tráfico de 2.069 vehículos/día** de los cuales el **50% (1.035 vehículos)** se derivará al centro ciudad desde la **Avd. Andalucía** mientras que el otro **50% (1.035 vehículos**) irá por dicha avenida en dirección glorieta intersección con **Avd. San Telmo** y **A610.** Un **20%** de los vehículos se derivará hacia la **Avd. San Telmo (207 vehículos)** , el **35%** hacia la **P-11 (363 vehículos)** y el resto **45 %** de los vehículos, accederá a la **A610 (465 vehículos)**.
- Desde **S3**, habrá un flujo de vehículos total de **828 vehículos/día** de entradas y salidas. dado que se desconocen los usos finales a los que se emplearán dichas parcelas, consideraremos este flujo de vehículos, de igual forma que los anteriores. Según los cálculos obtenidos para un año horizonte 2.046, tendremos que de la intensidad de vehículos obtenida, el **25% (207 vehículos)** transcurrirán por la **Avd. San Telmo**, el otro **25% (207 vehículos)** se derivará por la **A610 (207 vehículos),** 25% transcurrirá por la **Avd. Andalucía** en sentido acceso **S1** y el resto circulará por la **Avd. Andalucía** dirección a la **P11 (207 vehículos)**.

7.4. Intensidad de tráfico en C/Sevilla

Según lo indicado anteriormente, por el acceso S1 habrá una intensidad de vehículos/día de 1.241, de esta cantidad se estima que el **50% (621 vehículos)** se trasladarán por la C/ Sevilla por lo que la Intensidad media diaria de dicha calle, se verá incrementada en esos 621 vehículos/día.

7.5. Intensidad de tráfico en Avd. Andalucía

Según lo descrito en el apartado anterior, la Avd. Andalucía se ve afectada por los vehículos que usarán los accesos S1, S2 y S3 del nuevo Sector Industrial SUZ AE4 en los porcentajes y número de vehículos indicados.

Analizando los resultados anteriores y la afección de la puesta en servicio del nuevo Sector industrial SUZ AE4, observamos que la Intensidad de tráfico en la Avd. de Andalucía:

(373 + 249) + 2.069 + 207 = ***2.898 veh./día.***

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Se incrementará en unos **2.898 veh/día** que se distribuirán en ambas direcciones de la avenida por sus cuatro carriles.

Cabe destacar que esta intensidad, parte se derivará por la C/ Italia descongestionando dicha avenida.

7.6. Intensidad de tráfico y capacidad de la vía P-11

Analizando los resultados anteriores y la afección de la puesta en servicio del nuevo Sector industrial SUZ AE4, observamos que la Intensidad de tráfico resultante en la P11 será la siguiente:

Desde el acceso S1, llega a la P11, una intensidad de tráfico de 83 vehículos/día que se sumarán a los 363 vehículos/día que acceden desde el acceso S2, mas los 207 veh./día que proceden del acceso S3:

83 + 363 + 207 = ***653 veh./día.***

La Intensidad media, se incrementará en unos **653 veh/día** que se distribuirán en ambas direcciones de la vía.

Este incremento sumado a la intensidad diaria de la P11 (27.378 veh/día para un año horizonte 2.046), dará un resultado de intensidad media diaria de **28.031 veh./día**. De los cuales, manteniendo el porcentaje actual de vehículos ligeros frente a pesados que ha sufrido variaciones mínimas en los últimos años, tras analizar la información publicada en la sección de Carreteras de la Junta de Castilla y León según publica en los Planes Regionales de Aforos, tendremos:

Intensidad media año horizonte 2046						
Vía	**IMD Total**	**IMDl**	**IMDp**	**%L**	**%P**	**Tipo Tráfico**
P11	27.378	25.848	1.445	94,41%	5,59%	**T1**
Afecciones SUZ AE4	653	616	34	94,41%	5,59%	**-**
TOTAL	**28.031**	**26.464**	**1.479**	**94,41%**	**5,59%**	**T1**

Por lo tanto, la afección de la construcción del nuevo sector industrial y puesta en servicio, ***tiene una repercusión mínima sobre la P11*** y existe margen suficiente para que según lo dispuesto en la norma de **firmes 6.1 I.C. "Secciones de Firme y Capas Estructurales del Firme" y la Orden FOM/3317/2010, de 17 de septiembre (B.O.E. no 311 de 23 de diciembre de 2010)** por la que aprueba la "Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento", se pueda incrementar mas aún la intensidad de tráfico en dicha vía perteneciente a la Red de Carreteras del Estado.

7.7. Intensidad de tráfico y capacidad de la A610

En el caso concreto de la A610 y analizando del mismo modo, los resultados anteriores y la afección de la puesta en servicio del nuevo Sector industrial SUZ AE4. Observamos que la Intensidad resultante de tráfico en dicha vía será:

Desde el acceso S1, llega a la A610, una intensidad de tráfico de 83 vehículos/día que se sumarán a los 345 vehículos que acceden desde el acceso S2, mas los 207 veh. que proceden del acceso S3:

83 + 465 + 207 = ***755 veh./día.***

Se incrementará en unos **755 veh/día** que se distribuirán en ambas direcciones de la vía.

Este incremento sumado a la intensidad diaria de la A610 (12.637 veh/día para un año horizonte 2.046), dará un resultado de intensidad media diaria de **13.392 veh./día**. De los cuales, manteniendo el porcentaje actual de vehículos ligeros frente a pesados que ha sufrido variaciones mínimas, en los últimos años, tras analizar la información publicada en la sección de Carreteras de la Junta de Castilla y León según publica en los Planes Regionales de Aforos, tendremos:

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Intensidad media año horizonte 2046						
Vía	**IMD Total**	**IMDl**	**IMDp**	**%L**	**%P**	**Tipo Tráfico**
A610	12.637	10.741	1.611	85%	15%	**T1**
Afecciones SUZ AE4	755	642	96	85%	15%	**-**
TOTAL	**13.392**	**11.383**	**1.707**	**85%**	**15%**	**T1**

Se observa que la afección de la construcción del nuevo sector industrial y puesta en servicio, ***tiene una repercusión con cierta relevancia sobre la A610*** pero con margen suficiente para que según lo dispuesto en la norma de **firmes 6.1 I.C. "Secciones de Firme y Capas Estructurales del Firme" y la Orden FOM/3317/2010, de 17 de septiembre (B.O.E. no 311 de 23 de diciembre de 2010)** , no sea necesario aplicar un plan de mejoras sobre ella.

8. CONCLUSIONES

La existencia de actividades industriales anteriores al planeamiento, así como de unos límites físicos inalterables materializados en el viario Avd. de Andalucía y la red del sistema ferroviario, impiden una libre planificación de accesos y viales, en el entorno del SUZ AE4.

No existen, pues, grandes alternativas al esquema general de las infraestructuras directoras de la movilidad dentro y en torno al sector SUZ EA4, aunque sí cabe hacer algunas observaciones. La consolidación de un espacio urbano amplio, compacto y continuo para la localidad de Palencia, permitirá la aplicación de estrategias de movilidad que al mismo tiempo, ayudarán a conseguir una cuidad más organizada y sostenible.

El esquema de la Avenida Andalucía (que existe antes del planteamiento de este Plan Parcial Industrial), con los espacios peatonales, el carril bici y la calzada perfectamente delimitados, responde a criterios de capacidad y de seguridad vial. Con el nuevo planeamiento del sector industrial, se pretende mantener dicha estructura conceptualmente hablando y respetar los criterios anteriormente mencionados.

Por otro lado, tras el análisis realizado a lo largo del presente estudio de tráfico, cabe destacar que en ningún caso según las hipótesis de cálculo consideradas, se llega a la situación de una intensidad de tráfico mayor a la capacidad de circulación actual de diseño, determinando impactos negativos sobre la movilidad futura del sector. Lo que hubiera supuesto, tener que desarrollar propuestas de mejora sobre las redes de movilidad existentes y listar recomendaciones.

En cuanto a lo que se refiere a afecciones a vías existentes y a la Red de Carreteras del Estado (Avd. San Telmo, Avd. Andalucía y C/ Sevilla), debemos indicar que tras el estudio y cálculos realizados, como era de esperar las intensidades de tráfico diarias, se ven incrementadas con el nuevo sector industrial. Pero dicho aumento, no someterá a las infraestructuras existentes, a una situación tensional elevada del tráfico que requiera mejoras o cambios en su composición y esencia.

Intensidad media	
Vía	**IMD Total**
Avd. Andalucía	2.898
C/ Sevilla	621
TOTAL	**3.519**

El Plan Parcial Industrial SUZ AE4, no prevé conexiones directas con carreteras estatales ni modificación de las existentes, pero indirectamente, parte del tráfico circulante y generado por el uso del sector, afectará a las intensidades de tráfico existentes en las vías propias y Carreteras de la Red de Carreteras del Estado que acceden a la ciudad de Palencia, en las proximidades del sector, concretamente en la A610 y P11. Pero como se deja indicado en el Apart. 7 del documento, dicha afección es mínima y no requerirá cambios ni medidas complementarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas.

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web
Código Seguro de Validación 92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Intensidad media año horizonte 2046		
Vía	**IMD Total**	**Tipo Tráfico**
P11	27.378	**T1**
Afecciones SUZ AE4	653	**-**
TOTAL	**28.031**	**T1**

Intensidad media año horizonte 2046		
Vía	**IMD Total**	**Tipo Tráfico**
A610	12.637	**T1**
Afecciones SUZ AE4	755	**-**
TOTAL	**13.392**	**T1**

Por lo tanto, la afección de la construcción del nuevo sector industrial y puesta en servicio, ***tiene una repercusión mínima sobre la P11 y la A610*** y existe margen suficiente para que según lo dispuesto en la norma de **firmes 6.1 I.C. "Secciones de Firme y Capas Estructurales del Firme" y la Orden FOM/3317/2010, de 17 de septiembre (B.O.E. no 311 de 23 de diciembre de 2010)**", se pueda incrementar aún, la intensidad de tráfico en dichas vías.

Cabe destacar, que el desarrollo del transporte colectivo urbano facilitando la comunicación entre el sector, el núcleo urbano y el resto de las entidades de población, ayudaría a reducir el número de desplazamientos en vehículos privados de los trabajadores y usuarios de los servicios del área del SUZ AE4 y, por otra parte, el establecimiento de infraestructuras que potencien la movilidad no motorizada.

En resumen, los aspectos esenciales a considerar en la actuación prevista en el Plan Parcial Industrial del SUZ AE4 de Palencia, vienen determinados en buena medida por las infraestructuras y las actividades ya operativas anteriormente, por lo que no son previsibles impactos de importancia sobre el tráfico y la movilidad. Conviene, no obstante, no estimular el incremento de la movilidad motorizada, potenciando la implantación y el uso del transporte público y, mediante el establecimiento de las infraestructuras adecuadas, el aumento de la importancia de la movilidad no motorizada.

Por lo tanto, con lo expuesto anteriormente, teniendo en cuenta las disposiciones generales de carácter legal o reglamentario, así como la normativa técnica que resulta de aplicación, se considera suficientemente cumplido el objeto del mismo entendiendo que atiende a las *necesidades generadas en la redacción del Plan Parcial Industrial del Sector SUZ AE4,* y de este modo, se someta a la consideración de la supervisión de la superioridad para su aprobación y posterior tramitación si así se considera o estipula.

Y para que así conste a los efectos oportunos, firmo en Palencia a OCTUBRE de 2024.

El Ingeniero Superior de Caminos Canales y Puertos
DMF Ingeniería&Arquitectura

MANCHON FRIAS DAVID - 71928677H

Firmato digitalmente da MANCHON FRIAS DAVID - 71928677H
Data: 2025.03.10 13:18:38 +01'00'
Versione di Adobe Acrobat Reader: 2024.004.20272

D. David Manchon Frías
Nº Colegiado 33.998

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

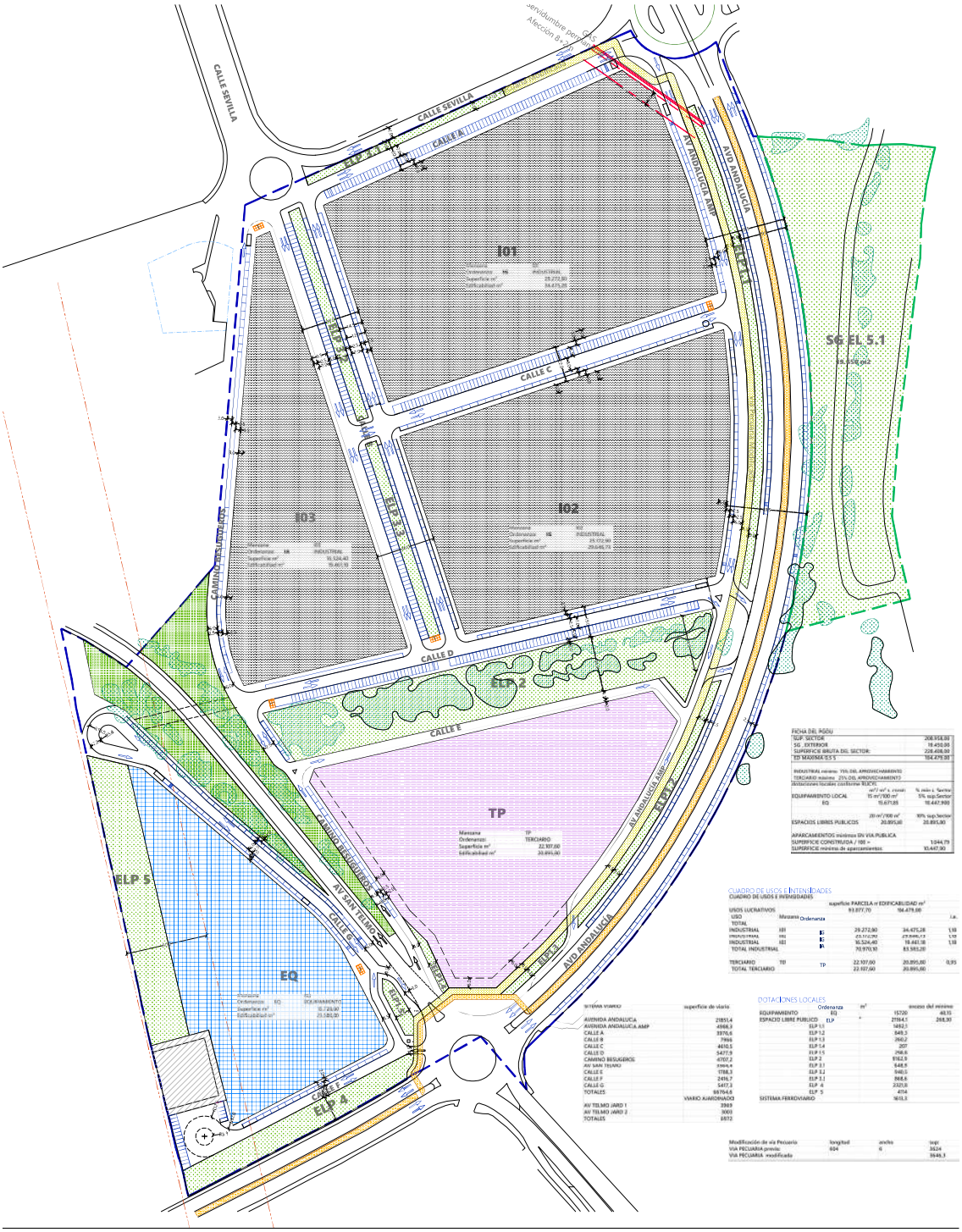
Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

Plano Ordenación del Territorio P0_01Calificación Urbanística Usos e Intensidades

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	**92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001**
Url de validación	*https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp*
Metadatos	**Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original**



Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

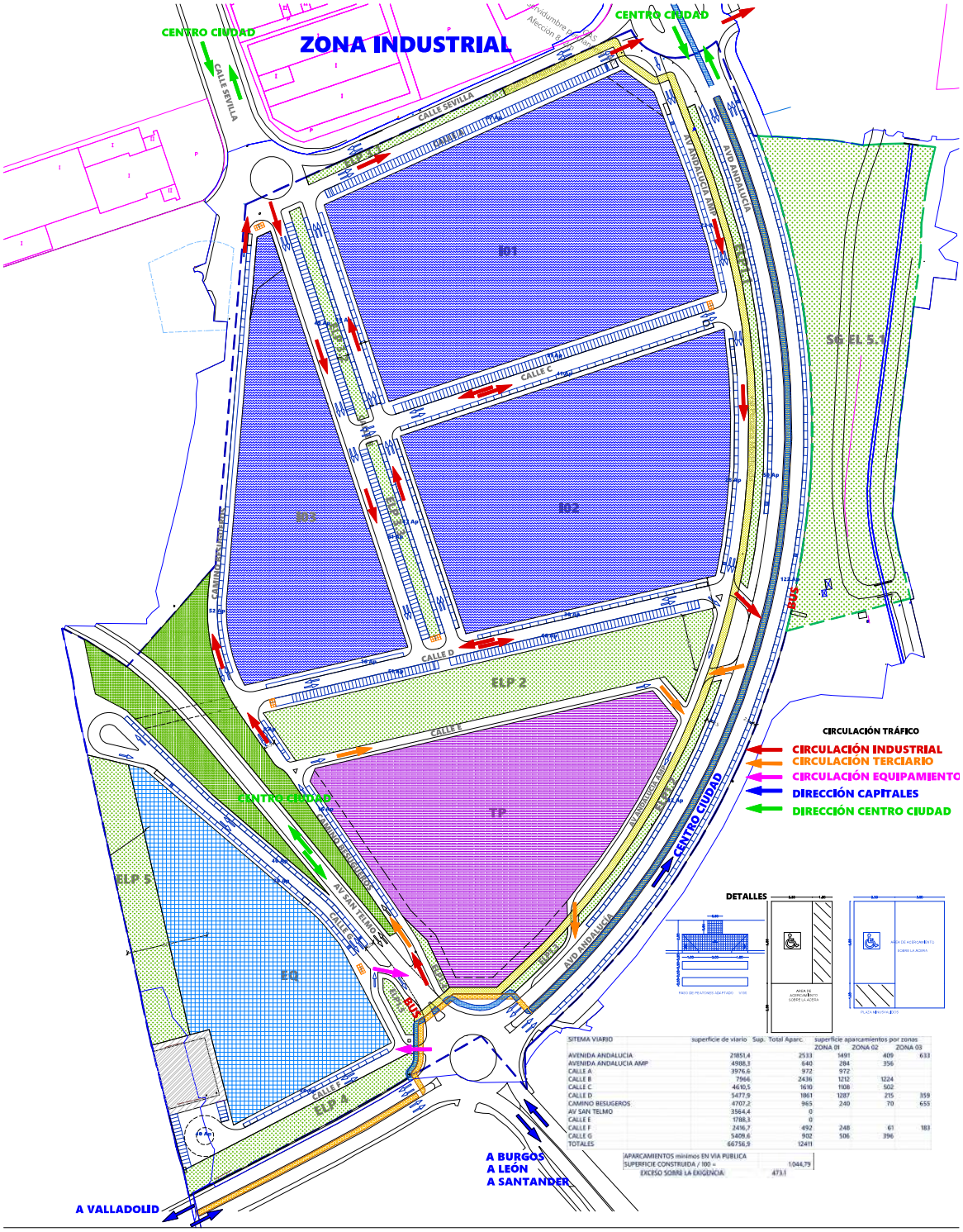
AYUNTAMIENTO DE PALENCIA, ESP3412000F Plaza Mayor Nº1 34001, Palencia (Palencia)

P0.3_Plano Sistema viario: Aparcamientos transporte público y circulación del tráfico

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original

AYUNTAMIENTO DE PALENCIA, ESP3412000F Plaza Mayor Nº1 34001, Palencia (Palencia)



SITEMA VIARIO	superficie de viario	Sup. Total Aparc.	superficie aparcamientos por zonas ZONA 01	ZONA 02	ZONA 03
AVENIDA ANDALUCIA	21851,4	2533	1491	409	633
AVENIDA ANDALUCIA AMP	4988,3	640	284	356	
CALLE A	3976,6	972	972		
CALLE B	7966	2436	1212	1224	
CALLE C	4610,5	1610	1108	502	
CALLE D	5477,9	1861	1287	215	359
CAMINO BESUGEROS	4707,2	965	240	70	655
AV SAN TELMO	3564,4	0			
CALLE E	1788,3	0			
CALLE F	2416,7	492	248	61	183
CALLE G	5409,6	902	506	396	
TOTALES	66756,9	12411			

APARCAMIENTOS mínimos EN VIA PÚBLICA	
SUPERFICIE CONSTRUIDA / 100 =	1.044,79
EXCESO SOBRE LA EXIGENCIA:	473,1

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

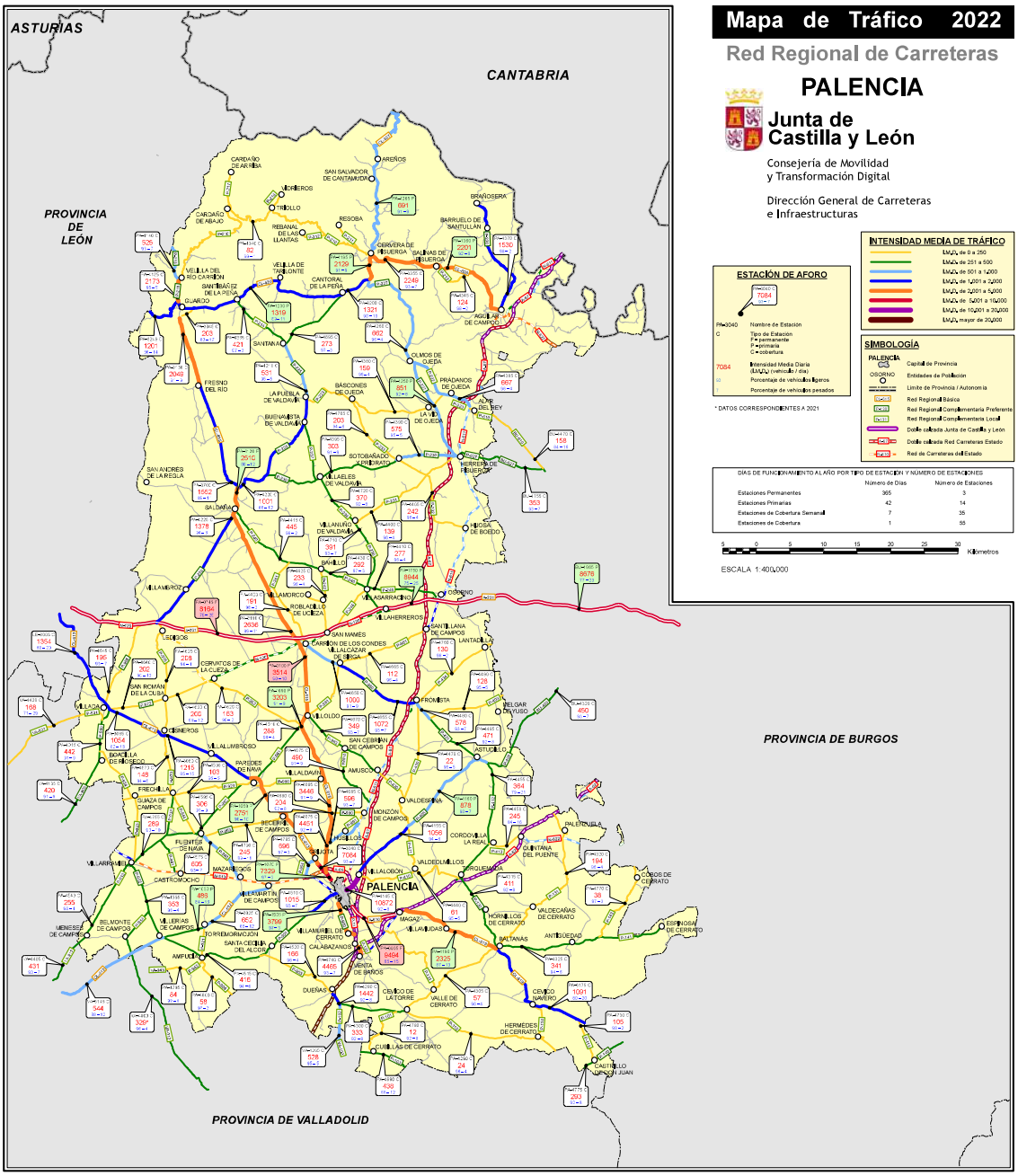
Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web

Código Seguro de Validación	**92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001**
Url de validación	*https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp*
Metadatos	**Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original**

Mapa de Tráfico 2022 provincia de Palencia

Firma 1 de 1
María Rosa de la Peña Gutiérrez
06/05/2025
Secretario General

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original



Firma 1 de 1	06/05/2025	Secretario General
María Rosa de la Peña Gutiérrez		

Para consultar la autenticidad de este documento consulte la siguiente página web	
Código Seguro de Validación	92f48e620ace4b30b04ad381362e0d00001
Url de validación	https://sede.aytopalencia.es/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/castellano/asp/verificadorfirma.asp
Metadatos	Origen: Origen administración Estado de elaboración: Original