

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE PALENCIA

DOCUMENTOS DE ANÁLISIS PREVIOS AL DOCUMENTO DE AVANCE
DOC 06. SISTEMAS



**Ayuntamiento
de Palencia**

Avance Revisión P.G.O.U
PLENO 29 de mayo 2026
SECRETARÍA GENERAL

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1	SISTEMA VIARIO.....	5
1.1	Previsiones del PGOU 2008 y nivel de ejecución	6
1.1.1	Sistemas generales	6
	A Estructura General viaria según el PGOU 2008	6
	B El Sistema General Ferroviario (SG-FFCC).....	8
	C Síntesis y conclusión	10
1.1.2	Sistemas locales de los sectores del PGOU.....	11
1.1.3	Actuaciones aisladas y de reforma interior	12
	A SÍNTESIS DE LAS ACTUACIONES AISLADAS	13
	B Análisis detallado actuaciones individualizadas	15
	C Actuaciones consideradas singulares.....	17
	D Conclusión	21
1.2	Condiciones actuales	22
1.2.1	Red territorial	22
	A Sistema viario	22
	B Ferrocarril	23
1.2.2	Sistema viario - Red Urbana	24
1.2.3	Caracterización de la red viaria	25
	A Urbanización según cartografía municipal	26
	B Diversidad funcional del viario	37
	C Ejes articuladores	39
	Conclusiones	41
	D Red Territorial y Urbana	41
	E Movilidad Peatonal	41
	F Diversidad funcional del viario y cualificación de la urbanización	41

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	Sistemas generales viarios. Parcelas afectadas.....	7
Figura 2	Sistema ferroviario. Soterramiento de la línea	9
Figura 3	Palencia PMUS.....	10
Figura 4	Sistemas locales viarios previstos en el Plan.....	11
Figura 6	Actuaciones aisladas y reforma interior	13
Figura 5	Actuaciones aisladas de expropiación.....	13
Figura 7	Iniciativa privada. Actuaciones aisladas de urbanización y normalización	14
Figura 8	Gráficas Iniciativa privada. Actuaciones aisladas de urbanización y normalización.....	14
Figura 9	Actuación AA-UN.4.3	15
Figura 10	Actuación AA-E.4.4	15
Figura 11	Actuación AA-E.7.2	16
Figura 12	Actuación AA-E.17.1	16



Figura 13 Actuación AA-E.32.1	16
Figura 14 Actuación AA-E.32.2	16
Figura 15 Actuación AA-E.32.3.....	17
Figura 16 Operaciones E32 en la Avenida de Madrid	17
Figura 17 Intervención AA-UN.32.9	17
Figura 18 Imagen oblicua del UU 11.1 y 11.2. Obtenida Google Maps.	17
Figura 19 Intervención AA-UN.13.2	18
Figura 20 Intervención AA-E.32.4	18
Figura 21 Zona de actuación en la AA-E.32.4-5-6. Obtenida Google Maps.	18
Figura 22 Intervención AA-E.32.5	19
Figura 23 Intervención AA-E.32.6	19
Figura 24 Zona de actuación AA-UN.32.7	19
Figura 25 Zona de actuación AA-UN.17.2 Obtenida Google Maps.....	20
Figura 26 Vista de la zona de actuación AA-UN.35 1-7 y AA-UN 36 1-2 Obtenida Google Maps.....	20
Figura 27 Revisión PGOU actuaciones	21
Figura 28 Red general vial y ferroviaria. Accesibilidad territorial.....	23
Figura 29 Estructura de la red viaria urbana	25
Figura 30 Porcentaje de superficie según cartografía municipal	26
Figura 31 Movilidad peatonal	27
Figura 32 Vida saludable y espacios estanciales	28
Figura 33 Carril bici Calle Andalucía. Obtenida Google Maps.	29
Figura 34 Movilidad activa ciclista	30
Figura 35 Transporte y Tránsito rodado	31
Figura 36 Líneas de transporte público de Palencia. Obtenidas del Ayuntamiento de Palencia	32
Figura 37 Líneas de transporte urbano.....	32
Figura 38 Propuestas del proyecto de servicio de Transporte Público urbano de Palencia	33
Figura 39 Aparcamiento y red viaria.....	34
Figura 40 Porcentajes de la caracterización. diversidad y vitalidad urbana	35
Figura 41 Caracterización. diversidad y vitalidad urbana	36

Figura 42 Calle Mayor. Casco histórico 37

Figura 43 Calle Manesa. Barrio El Cristo 38

Figura 44 Diversidad funcional del viario 38

Figura 46 Porcentaje de superficie por diversidad funcional 39

Figura 47 Ejes estructurantes 40

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Actuaciones aisladas de expropiación (AA-E) previstas en el PGOU vigente 14

Tabla 2 Actuaciones aisladas de urbanización y normalización (AA-UN) previstas en el PGOU vigente 15

Tabla 3 Sistemas de la urbanización según cartografía municipal 26

Tabla 4 Movilidad peatonal y espacios estanciales 27

Tabla 5 Vida saludable y espacios estanciales..... 28

Tabla 6 Movilidad activa ciclista 29

Tabla 7 Transporte y Tránsito rodado 30

Tabla 8 Gestión del estacionamiento 34

1 SISTEMA VIARIO

Las infraestructuras constituyen un elemento fundamental en la planificación territorial y urbana. En el caso de Palencia, la ordenación de las redes viarias y ferroviarias representa, por una parte, una oportunidad para optimizar las conexiones externas y, por otra, el desafío —especialmente relevante en el ámbito ferroviario— de integrarlas eficazmente, promoviendo así la cohesión interna de la ciudad y favoreciendo la interacción entre sus distintas áreas.

En materia de evolución ambiental, es de vital importancia entender la movilidad como factor determinante en cuanto a la mejora de la calidad ambiental. En este sentido, el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Palencia** define la movilidad sostenible como "aquella que implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y ambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas". Asimismo, el marco normativo actual, impulsado por la **Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética**, marca una serie de intervenciones obligatorias para la transición hacia la sostenibilidad, que en el ámbito local se articulan a través de instrumentos estratégicos interconectados como el propio **PMUS**, el **Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible (PACES)** y el **Plan de Infraestructura Verde de Palencia (PIVP)**.

Hay que tener en cuenta, como se ha visto en el punto de encaje territorial de este documento, que el municipio de **Palencia** presenta escalas muy diferentes en este apartado de análisis, desde el paso de grandes infraestructuras de alta capacidad a nivel nacional como el **Tren de Alta Velocidad (TAV)** y el **ferrocarril convencional (nudo clave hacia Cantabria, Asturias, Galicia y el eje de Burgos)**,, y **autovías como la A-67 (Cantabria-La Meseta), la A-65 (Benavente-Palencia) y la A-62 (Autovía de Castilla)**,, pasando por la escala claramente autonómica de las carreteras **CL-613, CL-615 y CL-612**, propiamente local de conexión con los municipios vecinos que representan las carreteras **P-900 (hacia Villamuriel)** y la **P-901 (hacia Ampudia)** y terminando, debido al enclave donde se ubica, en una importante red de **vías pecuarias (como la Cañada Real Leonesa Oriental)**, los **caminos de sirga del Canal de Castilla**, **Vías Verdes (como la del Tren Burra)** y **red caminera rural** de conexión directa con el entorno natural.



1.1 PREVISIONES DEL PGOU 2008 Y NIVEL DE EJECUCIÓN

1.1.1 SISTEMAS GENERALES

A ESTRUCTURA GENERAL VIARIA SEGÚN EL PGOU 2008

A.1 La nueva ronda de circunvalación (SGV-1)

La pieza clave del Plan es la **Nueva Ronda de Circunvalación (SGV-1)**¹. Se concibió como un anillo distribuidor que evitase que los tráficos de paso, especialmente los procedentes de las penetraciones regionales (Santander, León, Villalobón), colapsen el centro urbano. Como se puede apreciar en la imagen, no se ha ejecutado más que, de forma parcial el correspondiente al tramo SG V-1.14, que da continuidad por el norte del Polígono industrial a la Avda de la Comunidad Europea.

El trazado y sus características se dividen en los siguientes tramos previstos:

- **Arco Este y Sur (Conexión Villalobón - N-620):** Se apoya en la actual Avenida de la Comunidad Europea. El Plan prevé separar los tráficos urbanos de los industriales del Polígono, conectando con la carretera de Villalobón y cerrando el anillo hacia la Avenida de Madrid y Avenida de Andalucía.
- **Enlace N-611 (Carretera de Santander):** Se define una solución específica mediante una **glorieta elevada** que permite la continuidad de la carretera nacional bajo la misma, resolviendo la distribución de tráfico en este punto crítico.
- **Arco Norte (Cerro del Otero):** El vial bordea el Cerro del Otero por su cara exterior. Para cruzar las líneas de ferrocarril en esta zona (donde no llega el soterramiento), se proyecta un **paso inferior bajo las vías**, conectando posteriormente con la N-610 (Carretera de León).

A.2 SGV-2 y SGV-3 Operaciones de cierre y conexión

Son las infraestructuras necesarias para que la ronda funcione y para evitar el aislamiento de la margen derecha.

SGV-2.1 Nuevo Puente Norte: Proyectado sobre la traza del antiguo ramal ferroviario, permitiría cruzar el río Carrión sin saturar el Puente Mayor ni la Avda. de Asturias.

¹ Tomo I. Memoria Ordenación. 13. El Sistema Viario. 13.2.1 Nuevos viarios, pág. 70

SGV-2.2 Vial Hospital - Santiago Amón: Cierra el circuito por el oeste, recogiendo el tráfico sanitario y residencial para evitar su paso por las calles interiores de San Antonio.

SGV-3: Se desarrolla sobre el SUZ-10.R y el SUNC-4, afectando a parcelas urbanas lo que complica la gestión. Se trata de la **prolongación del Paseo de la Julia** hacia el sur, paralelo al río. Su función estratégica era doble: generar una entrada noble y de alta capacidad alternativa a la Avda. de Madrid y servir de punto de entronque para que la Ronda Sur cruce el río y conecte con la ciudad.

A.3 Reflexión estratégica y cambio de paradigma

El análisis del grado de ejecución revela que la inmensa mayoría de estas grandes infraestructuras viarias (SGV-1, SGV-2 y SGV-3) **no se han ejecutado**. Sin embargo, lejos de ser un problema, esta situación ofrece una **oportunidad estratégica** para alinear Palencia con el nuevo paradigma de movilidad sostenible que defiende el propio Ayuntamiento a través de su **PMUS (2023)**. El paso del tiempo ha dejado obsoleta la premisa del PGOU 2008 basada en construir más viales para mover más coches más rápido.

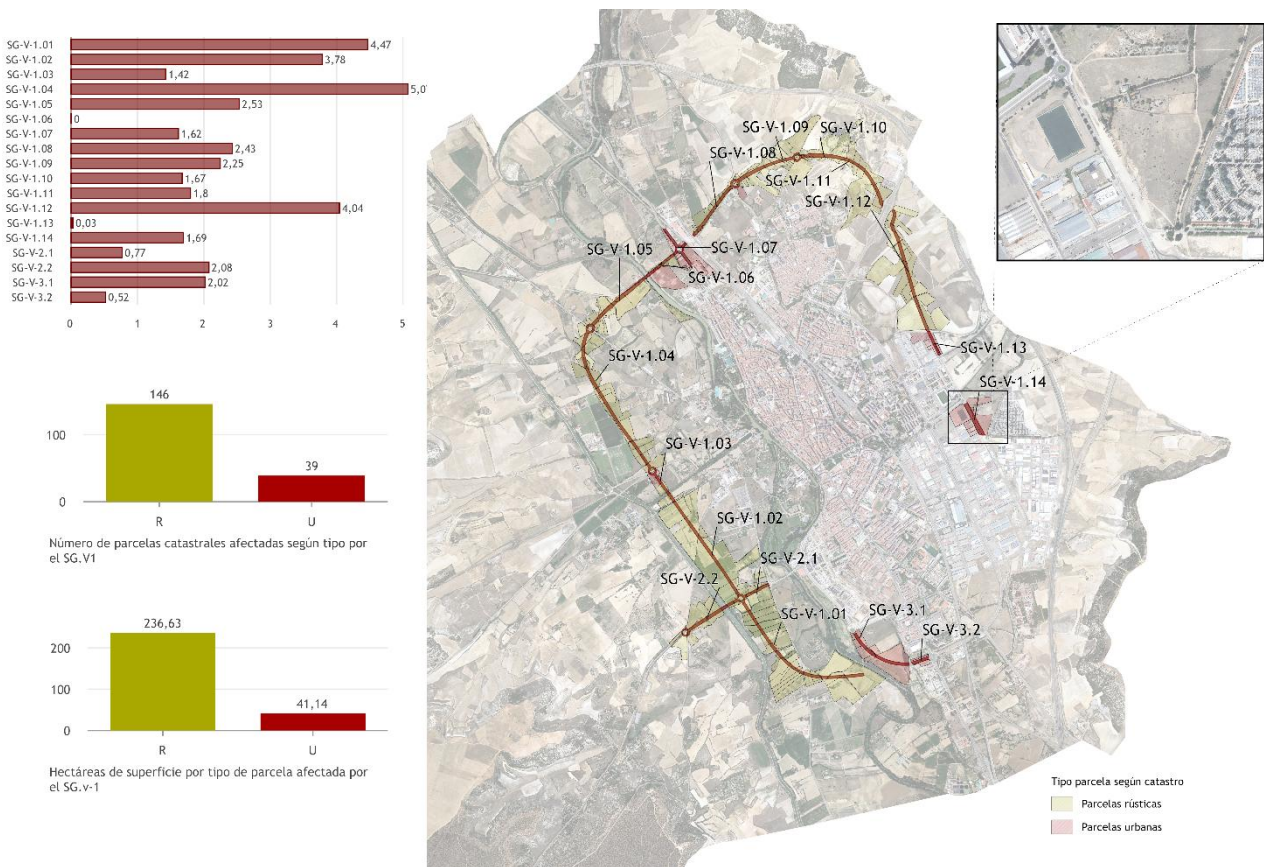


Figura 1 Sistemas generales viarios. Parcelas afectadas

B EL SISTEMA GENERAL FERROVIARIO (SG-FFCC)

La integración del ferrocarril constituye la operación de transformación urbana más ambiciosa y compleja prevista en el PGOU de 2008. El Plan supeditó la resolución de la fractura este-oeste de la ciudad a una única y gran operación de ingeniería civil dependiente de la administración central (ADIF), lo que ha derivado en una situación de bloqueo técnico y urbanístico.

B.1 La previsión del soterramiento integral

El modelo oficial del Plan apuesta por la eliminación física de la barrera mediante el soterramiento de la línea a lo largo de 2.750 metros. El Plan describe su trazado con la siguiente secuencia:

- **Inicio (Sur):** El eje arranca en el límite de la **Avda. de Victorio Macho**, concretamente en la glorieta de conexión con el **Camino de la Miranda**, punto donde se inicia la losa del soterramiento.
- **Tramo Central:** Desde ahí, discurre aprovechando la traza de la Avda. de Victorio Macho hasta llegar a la **Avda. de Santander**, definiéndose con una sección de **cuatro carriles** sin mediana.
- **Conexión Norte:** Desde la Avda. de Santander hasta la **Avda. de Cardenal Cisneros**, mantiene la sección de cuatro carriles con alineaciones variables, adaptándose a las edificaciones existentes y a los nuevos desarrollos residenciales.
- **Salida y Enlace:** Entre Cardenal Cisneros y la calle **Matías Nieto**, el vial sigue aprovechando la cobertura del soterramiento. Posteriormente, abandona la losa para discurrir por la margen oeste del ferrocarril hasta conectar finalmente con la **Avda. de San Telmo** y la **Carretera de Burgos**.

Además de este eje longitudinal, la operación restituiría la permeabilidad transversal en puntos críticos hoy cortados, como la conexión de la Avda. de Cataluña o la eliminación del paso a nivel de "Los Tres Pasos".

B.2 Nivel de ejecución

Transcurridos más de 15 años, el grado de ejecución de esta infraestructura es nulo. Al vincular toda la mejora de la red viaria interior a la finalización de esta obra compleja y dependiente de ADIF, la ciudad ha mantenido su "cicatriz" intacta. Puntos neurálgicos como la **Avenida de Cataluña** (cortada por las vías) o el paso de **Los Tres Pasos** siguen sin solución de continuidad.

B.3 Cambio de estrategia

Ante la incertidumbre de los plazos del soterramiento, el nuevo paradigma de movilidad propuesto y la estrategia urbana contemporánea proponen desacoplar la mejora urbana de la obra ferroviaria con actuaciones de permeabilidad táctica. Este nuevo enfoque permite no esperar al soterramiento para cruzar la vía, mediante dos tipos de actuaciones, unas de “cosido inmediato” y otras mediante la identificación de una serie de “puntos de oportunidad”.

Como actuaciones de cosido “inmediato, se propone intervenir en los puntos críticos y priorizar intervenciones de permeabilidad “blanda. Tales como la mejora y dignificación de cruces existentes, como el paso inferior de Pintor Caneja, o la creación de nuevas pasarelas ligeras en puntos de ruptura de la trama, como la conexión de la Calle Guipúzcoa o la continuidad peatonal en el entorno de la estación.

El objetivo es resolver la fractura social y de movilidad a corto plazo mediante urbanismo táctico, sin hipotecar la conectividad de los barrios a la incertidumbre de los plazos de la gran obra civil.



Figura 2 Sistema ferroviario. Soterramiento de la línea

C SÍNTESIS Y CONCLUSIÓN

C.1 Cambio de Paradigma. La movilidad sostenible

La falta de ejecución de estas obras duras permite ahora reorientar la inversión hacia la gestión y la movilidad blanda sin necesidad de demoler o reconvertir infraestructuras costosas e innecesarias.

- De la capacidad a la gestión (SGV-1).

El PMUS ya no exige cerrar urgentemente la Ronda Norte con obras faraónicas. Su estrategia actual (ZBE, supermanzanas) busca **restringir el tráfico en el centro**, lo que convierte a la ronda actual, por simple gestión, en la vía prioritaria sin necesidad de ampliar su capacidad física.

Además de los motivos de movilidad, el Plan de Infraestructura Verde (PIVP) exige la desclasificación de esta reserva de suelo porque su ejecución fragmentaría irreversiblemente el corredor ecológico de la vega del río Carrión y el Canal de Castilla, suponiendo una de las mayores amenazas ambientales para la ciudad

- Del hormigón a la conexión blanda (SGV-2)

Donde el PGOU veía grandes puentes para vehículos (como el del SGV-2.1), el PMUS detecta la necesidad de "**conexiones entre barreras**" (pasarelas peatonales y ciclistas) para coser los barrios de forma permeable y económica.

El diseño de estas pasarelas o pasos inferiores "deberá integrar vegetación y aperturas de luz natural para funcionar simultáneamente como corredores ecológicos que mitiguen el efecto barrera sobre la fauna urbana, cumpliendo las exigencias del PIVP

- Del vial rápido al corredor verde (SGV-3)

El Acceso Sur (Paseo de la Julia) ya no se necesita como una autopista urbana de penetración. El PMUS lo reinterpreta como un eje vertebrador de la **Red Ciclista** y un espacio pacificado, priorizando la calidad ambiental sobre la fluidez del tráfico privado. Esta actuación deberá reservar en su sección tipo el espacio necesario para integrarse en la Red Mallada Ciclista de 56 km propuesta por el PMUS

C.2 Conclusión

La estrategia de revisión del Plan es una oportunidad para priorizar estas conexiones "blandas" y ejecutables a corto plazo, independientemente de si el tren va por arriba o por abajo en el futuro. A modo de conclusión se puede decir que el PGOU 2008 acertó en el diagnóstico (el tren divide la ciudad) pero falló en la gestión de los tiempos ofreciendo, al igual que en caso de los SGV una oportunidad para reorientar las actuaciones de forma acorde con los tiempos actuales. En este sentido la revisión del Plan debe incorporar soluciones de permeabilidad provisional o definitiva de bajo

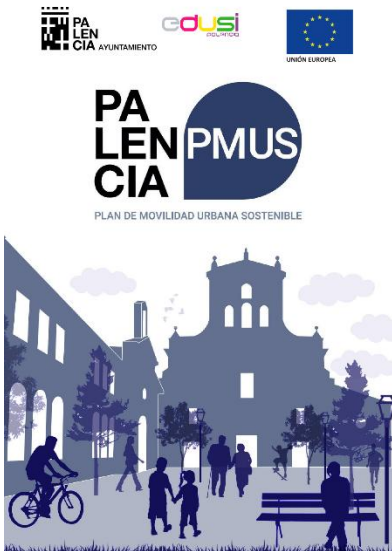


Figura 3 Palencia PMUS

coste que garanticen la cohesión social de los barrios afectados hoy, sin hipotecar su futuro a la disponibilidad presupuestaria estatal.

La "deuda histórica" de infraestructuras del PGOU se ha convertido en un "ahorro estratégico". Palencia se ha ahorrado la construcción de un modelo de ciudad diseñado para el coche que hoy el propio PMUS trata de revertir. La estrategia de intervención, por tanto, no debe ser "terminar lo pendiente", sino "reprogramar lo no ejecutado" bajo criterios de sostenibilidad y bajo coste.

1.1.2 SISTEMAS LOCALES DE LOS SECTORES DEL PGOU

El desarrollo de la red viaria periférica y la continuidad de los sistemas locales se encuentra vinculada, en la planificación vigente, a la ejecución de cinco grandes ámbitos de Suelo Urbanizable Delimitado. Estos ámbitos son cuatro de carácter residencial (SUZ-1R; SUZ-3R; SUZ-5R; SUZ-6R) y el SUZ-2-AE que es un gran ámbito de uso industrial/terciario con una superficie aproximada de 78 hectáreas, cuya ordenación incluye ejes estructurantes para la zona productiva que se extiende desde la ronda SGV-1, y la Autovía A-65.

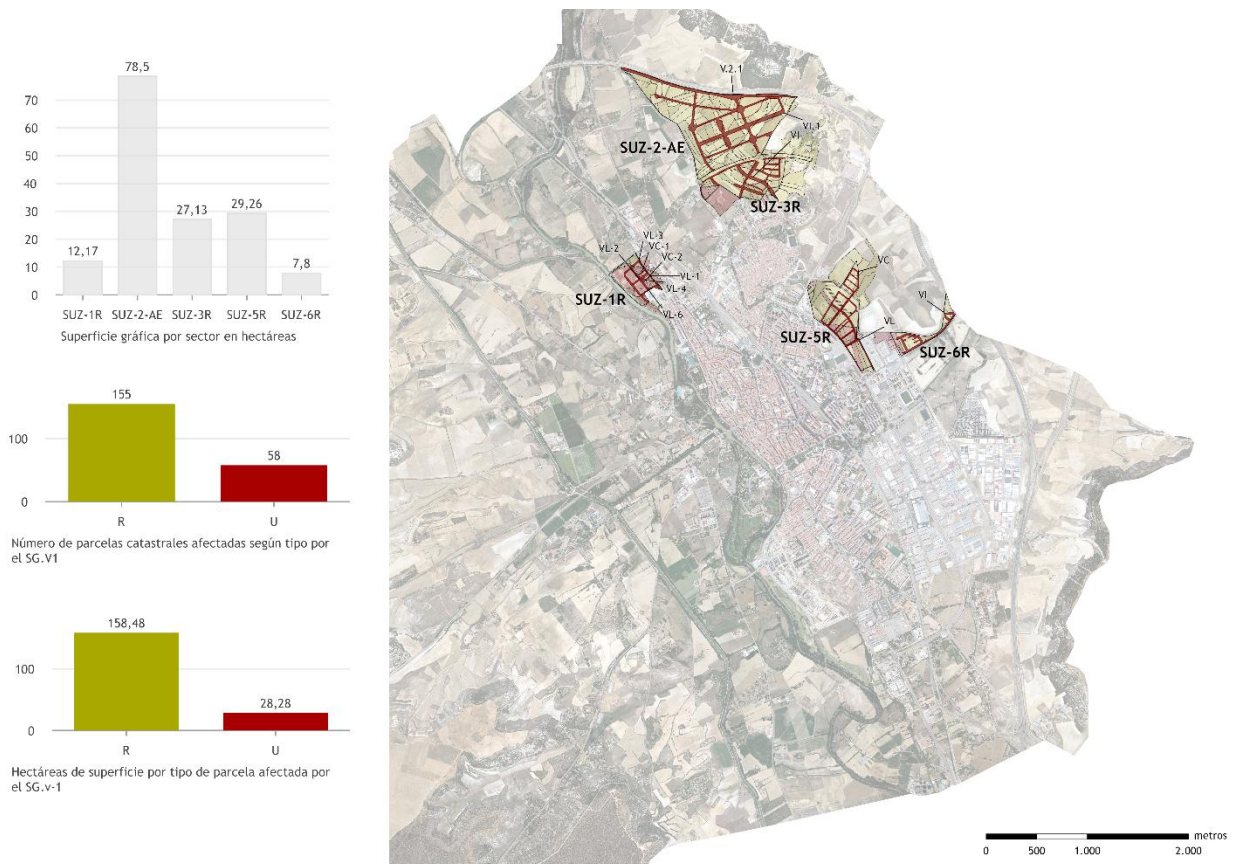


Figura 4 Sistemas locales viarios previstos en el Plan

1.1.3 ACTUACIONES AISLADAS Y DE REFORMA INTERIOR

Una vez analizada la problemática de los Grandes Sistemas Generales y los Sectores de desarrollo, el diagnóstico de la movilidad real de Palencia requiere descender a la escala de barrio. Es en la trama consolidada donde se concentra la mayor parte de las "Actuaciones Aisladas" (AA) previstas por el PGOU de 2008: operaciones de pequeña y mediana escala destinadas a rectificar alineaciones, abrir nuevas conexiones o eliminar cuellos de botella.

Desde la óptica actual y la ciudad de los 15 minutos, estas actuaciones cobran un valor superior al de las grandes rondas. Si el objetivo es fomentar la movilidad peatonal y ciclista, la **capilaridad de la red** es fundamental. Una pequeña apertura de calle puede reducir significativamente los tiempos de desplazamiento a pie al colegio o al trabajo, eliminando rodeos innecesarios que penalizan la movilidad activa.

Es precisamente en estos desplazamientos cotidianos, especialmente en los vinculados a los centros educativos, donde estas micro-actuaciones deben transformar su enfoque histórico. Muchas de las expropiaciones planificadas en 2008 para ensanchar calles y facilitar el tráfico rodado deben reorientarse hoy hacia la creación de una Red de Caminos Escolares Seguros, tal y como dictan el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y el Plan de Acción de la Agenda Urbana (PAI) Por ello, toda actuación urbanística que incida en estos entornos quedará vinculada transversalmente a un *Protocolo Integral para Entornos Escolares Seguros*, que exigirá:

- **Pacificación y Gestión del Tráfico:** Reducción del espacio de calzada, limitación a Zona 20/30, restricciones temporales de circulación en horarios de entrada/salida y, en su caso, habilitación de plazas de aparcamiento de subida y bajada rápida ("Kiss & Ride").
- **Urbanismo Táctico y Confort:** Incorporación de señalización táctica, ampliación de aceras con arbolado para mejorar el confort térmico y supresión estricta de barreras arquitectónicas en los itinerarios principales.
- **Participación Comunitaria:** Implicación de la comunidad educativa (AMPAS, profesorado y alumnado) y del comercio local ("amigos de los caminos escolares") en el diseño y validación de las rutas.

Finalmente, para que estas operaciones y el resto de las mejoras viarias se materialicen, el análisis de su grado de ejecución no puede limitarse a una mera verificación física ("hecho / no hecho"), sino que debe discriminar la naturaleza de su gestión. La parálisis de una actuación tiene causas y soluciones muy distintas según quién tenga la iniciativa de ejecución, ya sea pública o privada.



Figura 6 Actuaciones aisladas y reforma interior



Figura 5 Actuaciones aisladas de expropiación

A SÍNTESIS DE ACTUACIONES AISLADAS

A.1 Actuaciones aisladas de iniciativa pública por expropiación (AA-E)

Son aquellas operaciones donde el Ayuntamiento obtiene el suelo directamente mediante expropiación para ejecutar la obra con fondos públicos. Son las herramientas más directas para implementar las diferentes propuestas de mejora del viario, como conexiones peatonales, carriles bici, accesos escolares entre otras. Necesita una administración con recursos y voluntad.

En la siguiente tabla se recogen las actuaciones identificadas en la memoria de PGOU, como se puede apreciar están pendientes, cerca del 85% de las actuaciones, que suponen el 92% de superficie.

Código	Objeto	Estado
AA-E.4.4	Apertura calle entre Salamanca y Batalla del Tamarón	Pendiente
AA-E.7.1	Ampliación zona verde C/ Covadonga	Ejecutada
AA-E.7.2	SG EL en Pº del Otero	Pendiente
AA-E.10.2	Ampliación C/ Unión	Ejecutada

Código	Objeto	Estado
AA-E.13.1	Apertura viario perpendicular a Paseo de las Rogativas	Pendiente
AA-E.17.1	Apertura viario en Avda de Viñalta	Ejecutada
AA-E.32.1	Ampliación Avda de Madrid	Pendiente
AA-E.32.2	Ampliación Avda de Madrid	Pendiente
AA-E.32.3	Ampliación Avda de Madrid	Pendiente
AA-E.32.4	Prolongación C/ Gran Capitán	Pendiente
AA-E.32.5	Prolongación C/ Juan de Arce	Pendiente
AA-E.32.6	Ampliación C/ San Quintín	Pendiente
AA-E.33.2	Apertura tramo viario SGV-3.2	Pendiente

Tabla 1 Actuaciones aisladas de expropiación (AA-E) previstas en el PGOU vigente

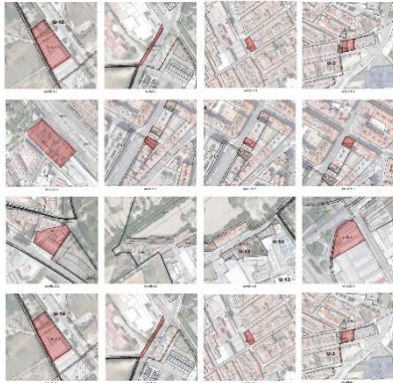


Figura 7 Iniciativa privada. Actuaciones aisladas de urbanización y normalización

A.2 Actuaciones aisladas de iniciativa privada de urbanización y normalización

Actuaciones de Urbanización y Normalización (AA-U / AA-UN). Son operaciones vinculadas a la transformación de parcelas privadas (solares, naves obsoletas) donde la obtención del viario se produce por cesión gratuita obligatoria al edificar. Una posible causa de la falta de desarrollo es la confluencia de intereses contrapuestos y la falta de acuerdo entre la propiedad y el mercado inmobiliario.

Si una conexión viaria crítica para el barrio se encuentra "atrapada" en una de estas actuaciones paralizadas, la estrategia de revisión deberá valorar el **cambio de sistema de gestión** (pasar a expropiación puntual) para liberar el vial sin esperar al desarrollo inmobiliario privado. Se hace un apartado específico para actuaciones que, en sentido contrario, merecen una reflexión a parte.

En la siguiente tabla se recogen las actuaciones identificadas en la memoria de PGOU, como se puede apreciar están pendientes el algo más del 81% de las actuaciones, lo que supone poco menos del 80% de la superficie.

Código	Situación	
AA-UN.3.1	Calle perpendicular a Avda. de Asturias	Pendiente
AA-U.4.1	Camino de la Miranda	Pendiente
AA-U.4.2	Calle perpendicular a Batalla del Tamarón	Ejecutada
AA-UN.4.3	Calle Santa Eufemia	Pendiente
AA-U.5.1	Calle La Fuente	Ejecutada
AA-UN.6.1	Avenida de Asturias	Ejecutada
AA-UN.8.1	Calle entre La Fuente y Martínez de Azcoitia	Pendiente
AA-U.10.1	Prolongación C/ Miravalles	Pendiente
AA-U.11.1	Avda. de Santander	Pendiente
AA-U.11.2	Avda. de Santander	Pendiente
AA-U.11.3	Avda. de Santander	Pendiente
AA-UN.13.2	Calle Hernán Cortés / antigua carretera León	Pendiente
AA-U.15.1	Calle entre Juan Ramón Jiménez con Doctor Cajal	Pendiente



Figura 8 Gráficas Iniciativa privada. Actuaciones aisladas de urbanización y normalización

Código	Situación	
AA-UN.17.2	Calle Eras del Rosal	Pendiente
AA-UN.17.3	Calle Padre Faustino Calvo	Pendiente
AA-U.20.1	Avda. de Cataluña	Pendiente
AA-UN.20.2	Avda. de Cataluña	Ejecutada
AA-UN.20.3	Avda. de Cataluña	Pendiente
AA-UN.32.7	Camino de Torrecilla	Pendiente
AA-UN.32.8	Carretera de Burgos	Pendiente
AA-UN.32.9	Calle entre Avda de Madrid y Francisco Vighi	Pendiente
AA-U-33-1	Calle Vázquez	Pendiente

Tabla 2 Actuaciones aisladas de urbanización y normalización (AA-UN) previstas en el PGOU vigente

B ANÁLISIS DETALLADO ACTUACIONES INDIVIDUALIZADAS

Este bloque recoge las intervenciones que, pese a estar planificadas, no se han materializado. Se incluye para cada una un diagnóstico estratégico y, en su caso, propuestas de reorientación alineadas con el contexto actual.

B.1 AA-UN.4.3 Desarrollo residencial en San Antonio

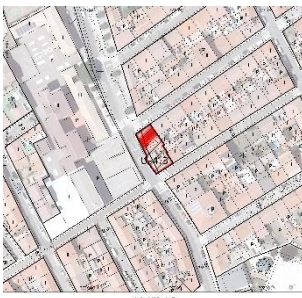


Figura 9 Actuación AA-UN.4.3

La AA-UN.4.3 es una intervención de "microcirugía" de apenas 284,78 m² situada en la confluencia de las calles Mallorca y Tenerife (Unidad Urbana U-3). Su objeto es estrictamente la obtención de suelo para la ampliación y regularización del viario en la calle Santa Eufemia, mediante un Proyecto de Normalización que afecta a dos pequeñas parcelas para alinear la fachada urbana.

Debería estudiarse desde una perspectiva más amplia de intervención en el entorno escolar, tal y como está no parece resultar muy viable para operaciones privadas. Su relevancia es inversamente proporcional a su tamaño debido a su ubicación en el entorno inmediato del **CEIP Juan Mena de la Cruz**. Esta pequeña corrección de alineaciones es vital para garantizar la **seguridad vial y peatonal** en los itinerarios de acceso al colegio, eliminando estrechamientos peligrosos y mejorando la visibilidad en un punto de cruce frecuente para escolares y familias, lo que la convierte en una pieza clave para coser la trama urbana del barrio de San Antonio con criterios de "camino escolar seguro".

B.2 AA-E.4.4 Ampliación Calle Batalla De Tamarón

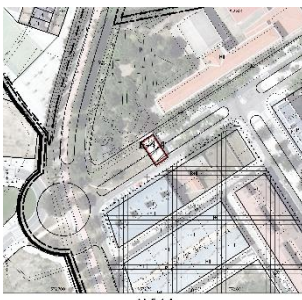


Figura 10 Actuación AA-E.4.4

Es una pequeña intervención de "cirugía urbana" (123,89 m²) en la Unidad Urbana U-^o3. Busca demoler una edificación o tomar una porción de terreno privado que actualmente bloquea la continuidad de la calle Batalla de Tamarón en su conexión hacia la calle Salamanca. No se ha ejecutado el Proyecto de Expropiación previsto en el plazo de 4 años fijado por el Plan. La calle permanece con el estrechamiento y falta de conexión planteado.

B.3 AA-E.7.2 SG El Paseo Del Otero



Figura 11 Actuación AA-E.7.2

Obtención de suelo para crear un gran parque público (Sistema General de Espacios Libres) en el acceso al Cristo del Otero.

No se ha ejecutado como el gran parque unitario expropiado previsto originalmente. Sin embargo, la gestión ha derivado hacia **actuaciones puntuales de "renaturalización"** (2024-2025), como la creación de aparcamientos verdes y mejoras paisajísticas financiadas con fondos europeos, en lugar de una expropiación masiva, tal y como puede apreciarse en el **Plan de Infraestructura Verde (Futuro 2025-2027²)**.

B.4 AA-E.17.1 Apertura de viario en Avenida De Viñalta



Figura 13 Actuación AA-E.32.1

Actuación estratégica situada en la zona norte (Barrio de San Antonio). Su objetivo es obtener los terrenos para abrir un nuevo vial que conecte la Avenida de Viñalta con el entorno de la Dársena del Canal.

Es la llave para desbloquear el desarrollo urbanístico del **PERI-5 (Entorno Dársena del Canal)**. Sin este vial, la regeneración de esa zona degradada es inviable. Según documentación localizada, a diferencia de otras actuaciones se encuentra **ACTIVA** y en fase de ejecución inminente, con dotación presupuestaria de 2024 (Exp. 20/2024) para financiar la expropiación.

B.5 AA-E.32.1, 32.2 y 32.3 Obtención de suelo para ampliación Avenida de Madrid



Figura 14 Actuación AA-E.32.2

Son un conjunto de **actuaciones aisladas de Expropiación** de microcirugía urbana diseñadas para rectificar las alineaciones y ampliar la sección de la **Avenida de Madrid**, que constituye el principal eje de acceso sur a la ciudad.

La actuación busca eliminar los estrechamientos provocados por edificaciones antiguas que no respetan la alineación oficial. Su ejecución, pudiendo ser fundamental ganar sección viaria y homogeneizar la imagen urbana de la avenida, permitiendo dar continuidad a las aceras y al arbolado en todo el recorrido, podría replantearse si se hace una actuación de reurbanización en el espacio público, reorganizando el tráfico y coexistencia. Asumiendo que no se deberían mantener estrechamientos de la acera, tal vez, la dimensión de la avenida permita actuar de

² Fase 3 - Documento Definitivo - Anexo VI - Resumen Viabilidad y Programación: siguen listando el "Paseo del Otero en conexión con el Cristo del Otero" como una propuesta de actuación o en desarrollo dentro de la estrategia de infraestructura verde, lo que confirma que el Sistema General como tal no está "cerrado" ni totalmente ejecutado urbanísticamente. En la tabla de "Actuaciones de mejora y diversificación ecológica", aparece en la zona del "Paseo del Otero en conexión con el Cristo del Otero". Se clasifica con Prioridad Media y se programan inversiones para el periodo 2025-2027 (gestión forestal, señalización, etc.).

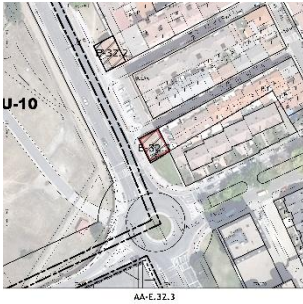


Figura 15 Actuación AA-E.32.3

forma que se integren las antiguas construcciones en un nuevo diseño del espacio público urbano.



Figura 16 Operaciones E32 en la Avenida de Madrid

B.6 AA-UN.32.9 (Francisco Vighi y Perpendicular)

Es una Actuación Aislada de Urbanización (Iniciativa Privada). Se concibe como una cesión de terrenos para regularizar alineaciones, enfocada en ganar metros cuadrados de asfalto para facilitar el giro de vehículos desde la Avenida de Madrid hacia Francisco Vighi.



Figura 17 Intervención AA-UN.32.9

Se propone reinterpretar esta cesión de suelo. En lugar de una simple ampliación para el giro de coches, debe transformarse en una operación de "Costura Urbana" que cualifique el acceso al Complejo Deportivo "Campo de la Juventud". La calle Francisco Vighi debe diseñarse como un corredor peatonal preferente y la intersección con Avda. Madrid debe resolverse como "puerta de barrio" con prioridad peatonal.

C ACTUACIONES CONSIDERADAS SINGULARES

C.1 Conjunto AA-UN.11 (1-3) | Micro-ajustes en unidad urbana 11



Figura 18 Imagen oblicua del UU 11.1 y 11.2. Obtenida Google Maps.

Pequeñas correcciones geométricas de viario en tramas consolidadas. Este grupo de actuaciones representa el paradigma de la ineficiencia sobre el coste de la actuación. Se trata de operaciones minúsculas de escasos metros cuadrados de "ajuste" en superficie en planta sobre una realidad física (tapias, cierres, esquinas) que lleva años consolidada. **El Coste Administrativo**, para materializar ese ajuste se requiere desplegar toda la artillería administrativa (Proyectos de Normalización, reparcelaciones, notificaciones), consumiendo recursos técnicos municipales equivalentes a los de un gran sector.

En muchos casos, es probable que la realidad física funcione correctamente (la calle tiene ancho suficiente) o que la alineación planeada sea un capricho geométrico sin valor funcional real que permite abordar la reflexión reorganizando el espacio público. Mantener estas fichas activas deja a las propiedades en un limbo jurídico "fuera de ordenación" sin aporte sustancial a la ciudad.

C.2 AA-UN.13.2 - Ampliación de viario en antigua carretera de León

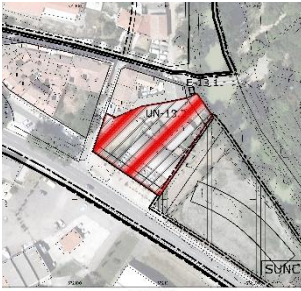


Figura 19 Intervención AA-UN.13.2

Es una **Actuación Aislada de Urbanización (AA-UN)**, lo que implica que su objetivo es completar la urbanización y transformar los terrenos en solares edificables, cediendo a su vez el suelo necesario para ampliar el vial público. Se sitúa en la antigua carretera de León, números 24 y 26, haciendo esquina con la calle Hernán Cortés.

C.3 AA-E.32.4 PROLONGACIÓN CALLE GRAN CAPITÁN



Figura 20 Intervención AA-E.32.4

Expropiación de 224 m² para abrir la prolongación de la calle y conectar el barrio del Campo de la Juventud con la Avda. de Madrid.

La planificación actual (expropiación parcial) probablemente deja un "resto" o **porción sobrante de parcela** que resulta inservible, antieconómica o de difícil edificación para el propietario, generando piezas urbanas residuales. Ampliar la actuación a la **totalidad de la parcela** regulariza el borde urbano y evita conflictos futuros. El suelo adicional obtenido (el que no es estrictamente vial) podría destinarse a **Espacios Libres (Zona Verde)** o dotaciones, mejorando la calidad estancial de la calle.



Figura 21 Zona de actuación en la AA-E.32.4-5-6. Obtenida Google Maps.

C.4 AA-E.32.5 PROLONGACIÓN CALLE JUAN DE ARCE



Figura 22 Intervención AA-E.32.5

Operación de apertura de viario estratégico en la zona sur. Su objetivo es conectar el final de la calle Juan de Arce con el entorno del **Sistema Local Educativo (CEIP Ramón Carande y Thovar)**. Esta actuación es necesaria para **eliminar el actual fondo de saco**, mejorando la accesibilidad al centro escolar y permitiendo la continuidad de la trama urbana en un punto donde el tejido residencial queda interrumpido, facilitando así la movilidad peatonal y rodada de la comunidad educativa y vecinal.

Es una prioridad clara del PMUS (Entornos Escolares). Su ejecución es de bajo coste y alto impacto social, ya que facilitaría el acceso peatonal seguro de la comunidad educativa, cosiendo una ruptura absurda en la trama residencial.



Figura 23 Intervención AA-E.32.6

C.5 AA-E.32.6 AMPLIACIÓN CALLE SAN QUINTÍN

Expropiación para ensanchar la calle San Quintín, paralela a la Avda. de Madrid. La proximidad del centro educativo exige cambiar el objetivo: no ensanchar para más coches, sino para crear un "Camino Escolar Seguro". Se propone que el suelo obtenido se destine a plataforma única o aceras amplias con arbolado (hoy inexistente), priorizando la movilidad activa y el confort térmico de la población escolar y sus familias mediante el diseño de plataforma única o reducción de la calzada a un solo carril de circulación lenta (Zona 20/30). Se propone, pasar de una ampliación de viario convencional para ganar capacidad de tráfico rodado a una operación de regeneración urbana para crear un "**Camino Escolar Seguro**".

C.6 AA-UN.32.7 Ampliación de viario en Camino de la Torrecilla.



Figura 24 Zona de actuación AA-UN.32.7

Conviene llamar la atención sobre esta actuación, su considerable magnitud superficial, situada en el borde sur de la ciudad, cuyo objetivo principal es la regularización y ampliación del viario en el Camino de la Torrecilla, consolidando la trama de vivienda unifamiliar, es de **alta complejidad administrativa y social**.

Su ejecución requiere la gestión de múltiples propiedades privadas con uso residencial consolidado y habitado (números 22 al 50 del Camino de la Torrecilla), lo que exige un proceso de normalización minucioso. En caso de que se mantenga se recomienda un estudio pormenorizado y una estrategia de negociación previa ya que la atomización de la propiedad y la afección desigual de las cesiones incrementan la dificultad de la gestión.

C.7 AA-UN.17.2. Regularización de alineaciones en U-17

Su objetivo es rectificar las alineaciones oficiales en un tramo urbano ya edificado para garantizar el ancho de viario normativo. La actuación no se desarrolla sobre

suelo vacante, sino que afecta a frentes de parcela, cerramientos y accesos de viviendas habitadas, lo que exige una gestión administrativa y social muy delicada. Esta actuación se considera de **riesgo social y administrativo**. Al afectar a propiedades consolidadas su ejecución mediante herramientas coercitivas (expropiación pura) es desaconsejable sin un proceso previo de negociación.



Figura 25 Zona de actuación AA-UN.17.2 Obtenida Google Maps.

C.8 Conjunto AA-UN.35 (1-4) y AA-UN.36 (1-2) Regularización de bordes

Son un conjunto de actuaciones de "micro-cirugía urbana" AA-UN.35 (1-4) y AA-UN.36 (1-2) para la obtención de viario en tramas residenciales habitadas. Estas actuaciones comparten un perfil de alto riesgo de bloqueo. Al ser de iniciativa privada, la ejecución depende de que los propietarios afectados (generalmente vecinos con vivienda unifamiliar o parcela consolidada) asuman voluntariamente la cesión de sus frentes de fachada y el pago de la urbanización.

Es muy probable que los propietarios no impulsen la normalización voluntariamente, dejando la actuación en un limbo jurídico ("fuera de ordenación") o forzando al Ayuntamiento a actuar subsidiariamente.



Figura 26 Vista de la zona de actuación AA-UN.35 1-7 y AA-UN 36 1-2 Obtenida Google Maps.

C.9 AA-E.13.1 Apertura viario perpendicular a Paseo de las Rogativas

Se trata de una mínima, solo se entiende si se lee de forma conjunta con la actuación AA-UN 13.2. ecución materializará la apertura de un nuevo vial perpendicular, eliminando el "efecto tapón" actual y permitiendo generar una malla urbana junto con la intervención en la 13.2. Se sitúa en el entorno del Paseo de las Rogativas, que se corresponde con el camino o zona de ascenso hacia el Cerro del Otero (tradicional camino de la pedrea del pan y el quesoillo). La actuación busca abrir una calle perpendicular a este paseo para mejorar la conectividad o regularizar la trama en esa zona de borde urbano.

Al igual que la actuación del Paseo del Otero (AA-E.7.2), esta zona está vinculada a los planes de regeneración del entorno del Cristo del Otero, los cuales se están acometiendo mediante proyectos puntuales de "renaturalización" y mejora de accesos (fondos EDUSI/Next Generation), pero no parece que la apertura de este vial específico proyectado en el PGOU de 2008 se haya materializado como tal.

D CONCLUSIÓN

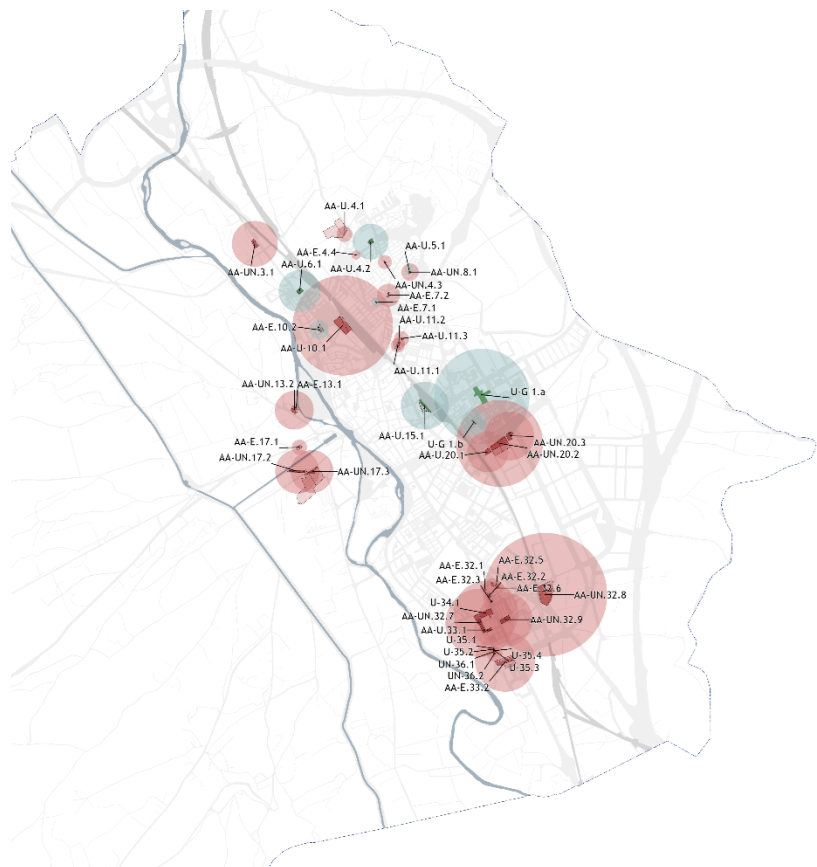
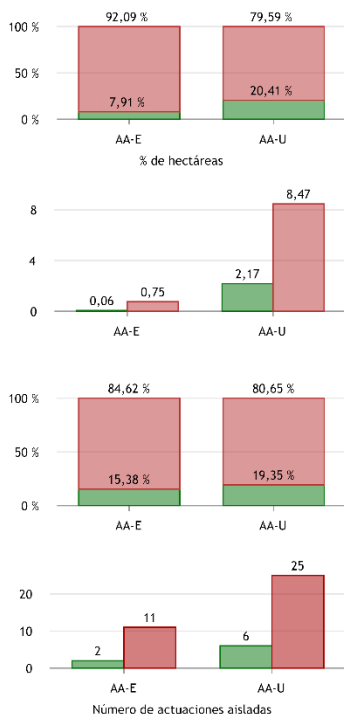


Figura 27 Revisión PGOU actuaciones

El análisis pormenorizado de las acciones aisladas revela una gestión muy simétrica en porcentajes relativos, pero algo mayor por parte de la administración.

La revisión del Plan General debe abandonar la pretensión de ejecutar mecánicamente todas las micro-alineaciones heredadas. Se impone una "gestión de mínimos": indultar aquellas alineaciones consolidadas que no comprometan la funcionalidad viaria y concentrar los recursos técnicos y económicos en los "puntos rojos" que estrangulan la red peatonal o impiden la conectividad de los barrios, priorizando la negociación y el urbanismo táctico sobre la expropiación sistemática.

1.2 CONDICIONES ACTUALES

1.2.1 RED TERRITORIAL

A SISTEMA VIARIO

El término municipal de Palencia cuenta con una adecuada conexión y relación supramunicipal, con accesos desde el norte, este y sur de la ciudad, enlazando con la A-65, que circunvala el núcleo urbano, así como con la A-67 y la P-11. Territorialmente, resulta accesible desde seis puntos.

- Al norte, a través de la Avda. Asturias, se enlaza con la CL-615, que conecta con la autovía A-231, que une León y Burgos, y con la A-65, que comunica Benavente con Palencia y el sur de Galicia.
- Al sur, la conexión se realiza desde la Avda. Madrid con el acceso sur de la ciudad, que enlaza con la A-67 y la A-62 (Autovía de Castilla). Asimismo, desde la Avda. San Telmo se accede a la A-610, que conecta con la A-67 (Cantabria-Meseta) y con la A-62 E-80 (Burgos-Portugal).
- Al este, se sitúa la autovía N-611, que enlaza con la A-67 (autovía Cantabria-Meseta), comunicando Palencia con Cantabria y, posteriormente, con la A-231.
- Al oeste, se localizan la carretera nacional N-610a, continuación de la N-610; la carretera P-901, que conecta con el núcleo urbano de Paredes de Monte; y la carretera P-900.
- La A-65 discurre por el norte y el este, mientras que la A-67 lo hace por el sur, configurando un anillo de conectividad en torno al núcleo urbano.

Todas las vías de acceso del municipio se encuentran representadas en el Plano 6.1.1 Red general vial y ferroviaria. Accesibilidad territorial.

1.2.2 SISTEMA VIARIO - RED URBANA

Para el análisis de la estructura viaria de Palencia se ha dividido la red viaria urbana en cuatro categorías: vías estructurantes de acceso, vías estructurantes primarias y red viaria local y vecinal.

La red estructurante de acceso, integrada por los accesos mediante autovías y carreteras convencionales, comprende las principales vías de acceso exterior y penetración en la ciudad. Entre ellas se encuentran:

- Avda. Asturias, al norte.
- Avda. Madrid, al sur, con conexión con la carretera nacional 611.
- Avda. San Telmo, en conexión con la carretera de Burgos (A-610).
- Avda. Santander / carretera de Santander (A-65).
- Avda. Cuba (A-65).

La red viaria interna del municipio se articula a partir de vías estructurantes primarias que conectan con las vías estructurantes de acceso mediante rotondas que actúan como elementos distribuidores internos. Esta red se compone de tres ejes norte-sur:

- Eje que parte de la Avda. Asturias, rodea el casco antiguo a través de la Avda. Casado del Alisal, la Avda. Manuel Rivera y la Avda. Modesto Lafuente, y continúa hacia el sur por la Avda. Valladolid, donde se bifurca entre la Avda. Madrid (acceso sur de la ciudad) y la Avda. San Telmo en dirección a la A-610.
- Anillo este, que se inicia en la rotonda de la Avda. Santander, conecta con la Avda. Derechos Humanos y continúa por la Avda. de Brasilia y la calle Andalucía, enlazando con las avenidas San Telmo y Madrid al sur.
- Acceso por el oeste a través de las carreteras nacionales, que conecta la N-610, mediante el Puente Mayor, con la Avda. de Castilla, la Avda. Santiago Amón y el Paseo de Julia, hasta su conexión mediante rotonda con la Avda. Ramón Carande y la Avda. Madrid.

Estas vías estructurantes primarias se caracterizan por sus múltiples conexiones a lo largo del recorrido urbano, articuladas mediante rotondas que enlazan con los ejes este-oeste de la ciudad. Entre los ejes transversales destacan, al norte, la Avda. Santander y la Avda. Cuba, siendo esta última uno de los principales accesos al centro urbano de la ciudad.

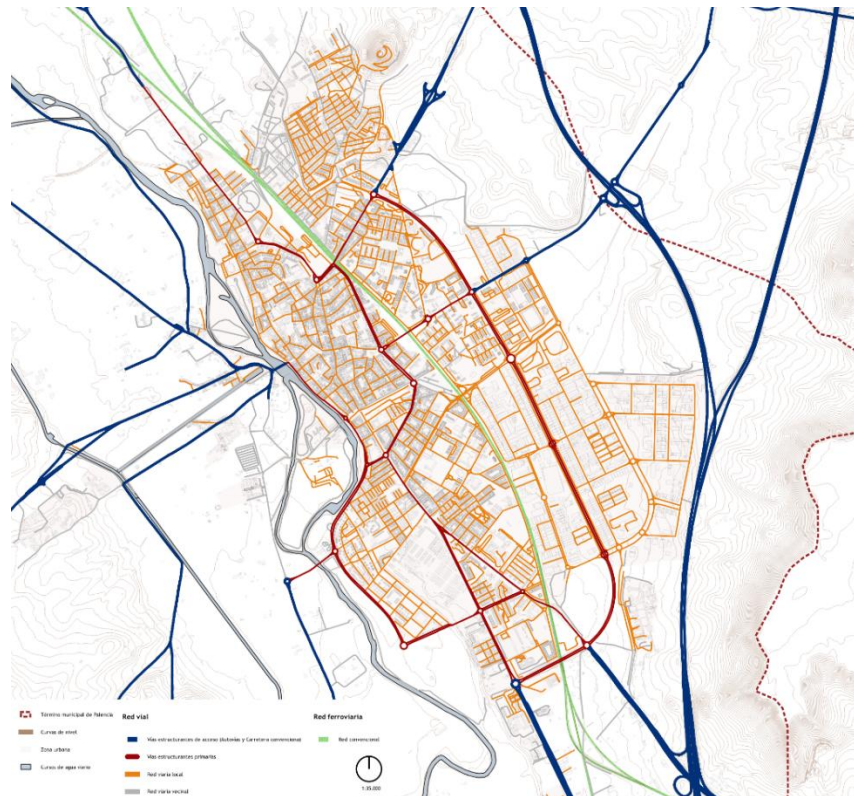


Figura 29 Estructura de la red viaria urbana

1.2.3 CARACTERIZACIÓN DE LA RED VIARIA

La cualificación y caracterización de la red viaria no dependen únicamente de su trazado geométrico, sino de su capacidad para acoger desplazamientos activos y seguros. El análisis relativo a la jerarquización viaria en el interior de la trama urbana se realiza exclusivamente desde la perspectiva de la movilidad de las personas. Esta, junto con la seguridad de los itinerarios escolares y la accesibilidad universal, se desarrolla de forma exhaustiva en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y en el Documento 10 (Movilidad) de la presente revisión.

En consecuencia, el presente diagnóstico no se limita a un análisis jerárquico de las vías, sino que incorpora un sistema de cualificación material y funcional del espacio público, con el fin de disponer de una lectura integral de la morfología que define la superficie urbana y la diversidad funcional del viario, así como de una cualificación ponderada de la urbanización. Se aborda así la calle no solo como infraestructura de transporte, sino como soporte de la actividad humana.

A URBANIZACIÓN SEGÚN CARTOGRAFÍA MUNICIPAL

El análisis consistió en evaluar más allá del análisis geométrico, se ha evaluado la composición material de la calle, cuantificando la proporción entre superficies impermeables (asfalto, baldosa) y superficies permeables (suelo natural, parterres), así como la densidad de la infraestructura verde (arbolado de alineación), por medio de la información municipal, dando como resultado cinco niveles.

1 - Accesibilidad y Movilidad Peatonal	22,83 %
2 - Vida Saludable y Espacios esenciales	22,55 %
3 - Movilidad Activa (Ciclista)	1,32 %
4 - Transporte y Tránsito rodado	43,34 %
5 - Gestión del estacionamiento	8,96 %

Tabla 3 Sistemas de la urbanización según cartografía municipal

El resultado del análisis indica que el 52,3 % de la cartografía municipal corresponde a dominio de tránsito rodado, frente al 47,7 % de zonas peatonales, en las que se identifica una amplia variedad de tipologías.



Figura 30 Porcentaje de superficie según cartografía municipal

A.1 Movilidad peatonal y espacios estanciales

Palencia presenta un suelo urbano compacto que ha ido configurando ejes de conectividad mediante parques y espacios recreativos, generando una red de espacios públicos en los distintos barrios de la ciudad.

El análisis del espacio peatonal se ha estructurado en dos niveles: por una parte, la accesibilidad y movilidad peatonal, entendida como la infraestructura peatonal básica y sus elementos de seguridad; y, por otra, la vida saludable y los espacios estanciales, comprendiendo las zonas verdes, parques y espacios recreativos.

1. Infraestructura Peatonal Básica	1. Acera	21,82%
	2. Tránsito Peatonal	0,33%
Total 1. Infraestructura Peatonal Básica		22,15%
2. Elementos de Seguridad y Accesibilidad (Pavimentos Táctiles)	1. Acera - Direccional	0,01%
	2. Acera - Botones	0,51%
	3. Acera - Baldosa rugosa	0,06%
	4. Aparcamiento - Minusválidas y minusválidos	0,10%
Total 2. Elementos de Seguridad y Accesibilidad (Pavimentos Táctiles)		0,68%

Tabla 4 Movilidad peatonal y espacios estanciales

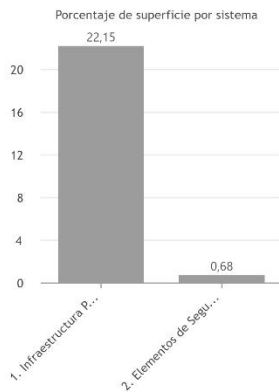


Figura 31 Movilidad peatonal

La accesibilidad y movilidad peatonal representa el 46,38 % de la superficie total de espacio público de la ciudad. De este porcentaje, el 22,82 % corresponde a infraestructura peatonal básica (aceras y tránsito peatonal) y el 0,33 % a elementos de seguridad y accesibilidad (acera direccional, botones, pavimentos rugosos y plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida).

En cuanto a la vida saludable y los espacios estanciales, estos suponen el 23,55 % del total de la superficie inventariada, distribuyéndose en un 23,03 % correspondiente a zonas verdes, como parques y jardines, y un 0,49 % a espacios recreativos, tales como parques infantiles o plazas.

1. Zonas verdes	1. Parques	17,02%
	2. Jardines	6,03%
Total 1. Zonas verdes		23,06%
2. Espacios de Juego	1. Parques y plazas	0,49%
	Total 2. Espacios de juego	0,49%

Tabla 5 Vida saludable y espacios estanciales



Figura 32 Vida saludable y espacios estanciales

A.2 Movilidad activa ciclista



Figura 33 Carril bici Calle Andalucía. Obtenida Google Maps.

Palencia dispone de una red de carril bici que configura un trazado estructurante perimetral en la ciudad, ampliado en los últimos años en el marco de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado “Ciudad de Palencia 2014-2020” (EDUSI) y el Plan Integral de Movilidad Sostenible³. En 2023 se inauguró una nueva vía ciclista que salva el río Carrión y el Canal, reforzando la continuidad del itinerario.

La ciclo vía se inicia en el sector oeste, en el complejo deportivo “Eras de Santa Marina”, situado en la Avda. de Castilla, y discurre en paralelo al río Carrión mediante una pista ciclista que atraviesa la ciudad en sentido norte-sur, permitiendo la conexión del centro urbano con el campus universitario.

A partir de la calle Andalucía, la ciclo vía pasa a situarse en la mediana de la vía, atravesando el polígono industrial y continuando por la Avda. de Brasilia, en paralelo al barrio Pan y Guindas. Prosigue por la Avda. Derechos Humanos, recorriendo los barrios del Cristo y Ave María hasta alcanzar el CEIP Camino de la Miranda, donde finaliza el itinerario principal, completando el trazado perimetral en torno al núcleo urbano.

Este esquema se complementa con una prolongación desde la calle Andalucía por la Avda. Madrid hasta la Avda. Valladolid, mediante un carril bidireccional. A partir de este punto, el itinerario comparte espacio con la acera, señalizado mediante pintura horizontal hasta la Biblioteca Pública Municipal LECRAC, donde la señalización se interrumpe debido a la paralización de los trabajos de pintado de los nuevos carriles bici ejecutados por el Ayuntamiento en 2023⁴.

1. Infraestructura Ciclista	1. Carril bici específico	1,30%
	2. Carril bici sobre acera peatonal	0,01%
	3. Carril bici pintado sobre calzada	0,00%
Total 1. Infraestructura Ciclista		1,31%
2. Servicios Ciclistas	1. Aparcamiento bicicletas	0,01%
	Total 2. Servicios Ciclistas	

Tabla 6 Movilidad activa ciclista

³ Ayuntamiento de Palencia. (s. f.). Plan Integral de Movilidad Sostenible. Recuperado de <https://www.aytopalencia.es/plan-estrategico/plan-integral-de-movilidad-sostenible>

⁴ Ayuntamiento de Palencia. (21 de diciembre de 2023). El Ayuntamiento de Palencia inaugura los 3 km de vía ciclista que permiten sortear el río Carrión y el Canal. Recuperado de <https://www.aytopalencia.es/noticia/el-ayuntamiento-de-palencia-inaugura-los-3-km-de-ciclista-que-permiten-sortear-el-rio>

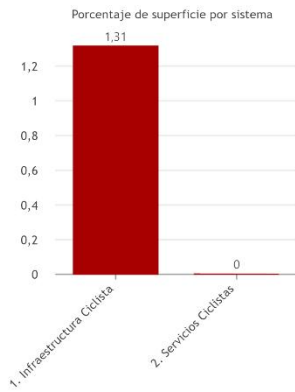


Figura 34 Movilidad activa ciclista

El cómputo de la infraestructura ciclista representa el 1,32 % del total de la superficie inventariada, correspondiendo un 1,30 % a carril bici específico y un 0,015 % a carril bici sobre acera peatonal. Si bien existe una red de ciclovías, esta no se encuentra completamente conectada, al carecer de una conexión transversal este-oeste en la ciudad, estando actualmente lejos de alcanzar los 56 km estipulados en el PMUS actual.

A.3 Transporte y Tránsito rodado

El transporte y tránsito rodado analiza el viario y el transporte público de la ciudad, comprendiendo tanto el tránsito rodado como el tránsito mixto, así como las paradas de autobús y de taxi.

1. Viario	1. Tránsito Mixto	1,32%
	2. Tránsito Rodado	41,82%
Total 1. Viario		43,14%
2. Transporte Público y Taxis	1. Parada de Autobús	0,18%
	2. Parada de Taxis	0,02%
Total 2. Transporte Público y Taxi		0,20%

Tabla 7 Transporte y Tránsito rodado



Figura 35 Transporte y Tránsito rodado

Este ámbito representa el 43,34 % del total de la superficie inventariada, distribuyéndose en un 43,14 % correspondiente a viario, del cual el 41,82 % se destina a tránsito rodado y el 1,32 % a tránsito mixto. El 0,20 % restante corresponde al transporte público y al servicio de taxi, desglosado en un 0,18 % para paradas de autobús y un 0,02 % para paradas de taxi.

En términos comparativos, la superficie destinada al transporte y tránsito rodado prácticamente duplica la asignada a zonas verdes y a los espacios vinculados a la movilidad peatonal, lo que pone de manifiesto el peso estructural del viario en la configuración del espacio público municipal.

Transporte público

Actualmente en la ciudad de Palencia existen seis líneas de transporte público que recorren los distintos barrios, con un total de 93 paradas. En relación con las paradas de autobús y su cobertura respecto a las viviendas, se realizó un estudio de su localización y del ámbito de servicio correspondiente a un recorrido peatonal inferior a 400 metros, equivalente a un tiempo estimado de entre 0 y 5 minutos a pie. El análisis concluye que la totalidad del municipio, con presencia de viviendas, dispone de acceso a una parada de autobús a menos de 400 metros andando.



Figura 36 Líneas de transporte público de Palencia. Obtenidas del Ayuntamiento de Palencia

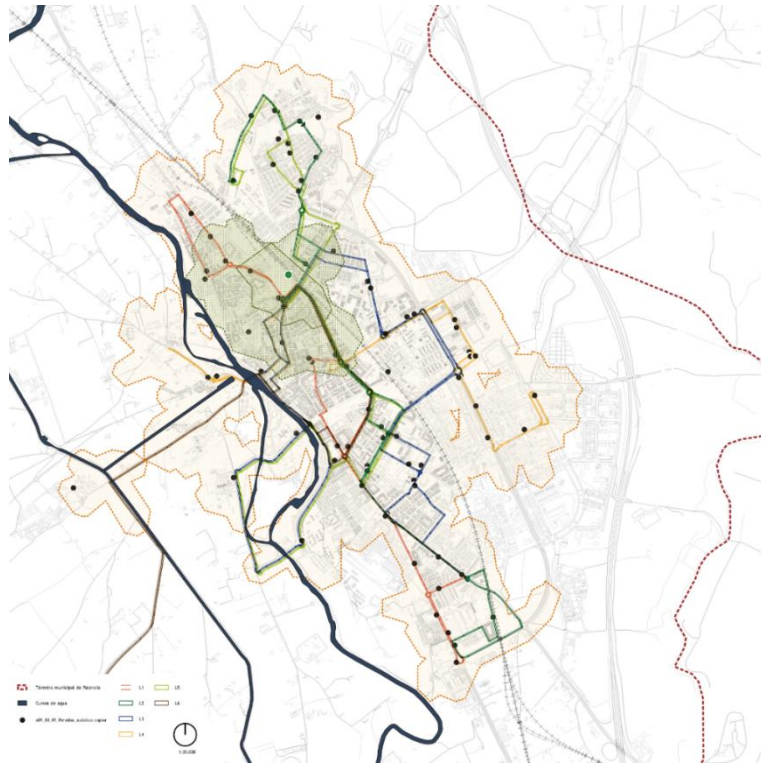


Figura 37 Líneas de transporte urbano

En relación con las paradas de autobús y su cobertura respecto a las viviendas, se realizó un estudio de su localización y del ámbito de servicio correspondiente a un recorrido peatonal inferior a 400 metros, equivalente a un tiempo estimado de entre 0 y 5 minutos a pie. El análisis concluye que la totalidad del municipio, con presencia de viviendas, dispone de acceso a una parada de autobús a menos de 400 metros andando.

Actualmente se encuentra en tramitación un nuevo proyecto de reordenación de las líneas de autobús urbano por parte del Ayuntamiento⁵. En este marco, se elaboró el “Proyecto de servicio de Transporte Público urbano de Palencia”⁶ por parte de Tema Ingeniería, que analizó el estado actual de las líneas y sirvió de base para la redistribución de recorridos, horarios y frecuencias, sin suprimir ni incorporar nuevas líneas. Entre los cambios más relevantes se contemplan:

5 Ayuntamiento de Palencia. (11 de febrero de 2025). El Ayuntamiento de Palencia presenta el nuevo diseño de las líneas de autobús urbano. Recuperado de <https://www.aytopalencia.es/noticia/el-ayuntamiento-de-palencia-presenta-el-nuevo-diseño-de-las-líneas-de-autobús-urbano>

6 Pérez, J. M., Maldonado, G., & Negrán, C. (2025). Propuesta valorada de servicio. Versión 2.0 [PDF]. Palencia en la Red. Recuperado de <https://www.palenciaenla-red.es/wp-content/uploads/2025/02/Propuesta-Valorada-de-Servicio-Versión-2.pdf>

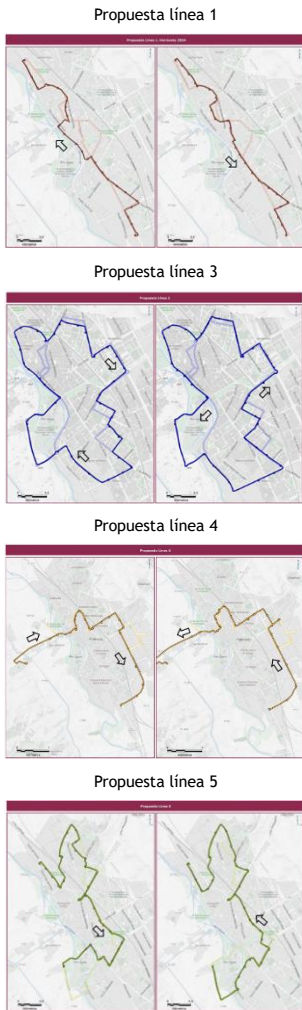


Figura 38 Propuestas del proyecto de servicio de Transporte Público urbano de Palencia

- Línea 1: modificación de su recorrido debido a los cambios de tráfico en las calles Don Sancho y La Castilla.
- Línea 3: transformación en un recorrido circular que atraviese los distintos barrios y conecte los tres centros hospitalarios (San Telmo, Río Carrión y Recoletas).
- Línea 4: prolongación de la ruta hasta el centro asistencial San Juan de Dios y la universidad.
- Línea 5: modificación de frecuencia, recorrido y horario, con salida desde San Antonio y paso por la rotonda de Tres Pasos; ajuste de su trazado por el barrio del Cristo, discurriendo por la Avda. Derechos Humanos y la Avda. Santander para dar cobertura al instituto y al Palacio de Congresos.

Servicio de Taxi

El servicio de taxi de Palencia cuenta con un total de 51 vehículos, integrados en la asociación Radio Taxi Palencia, que opera como única entidad desde su integración en 2023. Constituye un servicio esencial para la ciudad y dispone de cinco paradas fijas ubicadas en:

- Federación (frente al edificio Agustinas Canónigas): C/ Mayor Principal, 7.
- San José: Paseo San José, s/n.
- San Lázaro (servicio permanente): Plaza San Lázaro, s/n.
- Estación Renfe (servicio permanente).
- Recinto Ferial: Avda. Portugal

En el plano 6.1.5 se analiza la viabilidad del municipio en relación con sus espacios públicos, representando los cinco niveles descritos en este apartado, su condición de arbolado y su relación con las ciclovías.

Por su parte, el plano 6.1.6 “Aparcamiento y red viaria” recoge la localización de los puntos de aparcamiento de bicicletas y del conjunto de aparcamientos de la ciudad.

A.4 Gestión del estacionamiento

En relación con el aparcamiento de vehículos, el plano 6.1.6 estima un total de 22.676 plazas, distribuidas de la siguiente forma: un 1,9 % corresponde a logística y servicios, incluyendo aparcamientos destinados a carga y descarga de mercancías, recarga de vehículos eléctricos y plazas reservadas para usos específicos, tanto oficiales como privados. Estas se localizan íntegramente en la unidad urbana 1 (casco antiguo), en el entorno de los equipamientos.

Un 7 % (1.579 plazas estimadas) corresponde a aparcamientos de rotación y regulación, divididos en Zona ORA Azul, de rotación general, y Zona ORA Naranja, de rotación de larga estancia. La totalidad de estas plazas se sitúa en la unidad urbana 1,

correspondiente al casco antiguo. Las 20.667 plazas restantes (90 %) se distribuyen en el conjunto de los barrios de la ciudad, excluido el casco antiguo, y se destinan a aparcamiento para residentes, motocicletas y uso libre.

		%	Plazas estimadas	% n°
1. Logística y Servicios	1. Carga y descarga mercancías (Vital para la actividad económica)	0,13%	332	1,5
	2. Recarga eléctrica (Fomento de vehículos limpios)	0,01%	13	0,1
	3. Reservado (Usos específicos oficiales o privados)	0,03%	88	0,4
Total 1. Logística y Servicios		0,17%	433	1,9
2. Rotación y Regulación	1. Zona ORA azul (Rotación general)	0,62%	1.558	6,9
	2. Zona ORA naranja (Rotación larga estancia/residentes)	0,01%	21	0,1
Total 2. Rotación y Regulación		0,62%	1.579	7,0
3. Residencial y Libre	1. Residentes	0,10%	261	1,2
	2. Motocicletas	0,01%		
	3. Libre	8,06%	20.406	90,0
Total 3. Residencial y Libre		8,17%	20.667	91,1
Total general		8,96%	22.679	100,0

Tabla 8 Gestión del estacionamiento

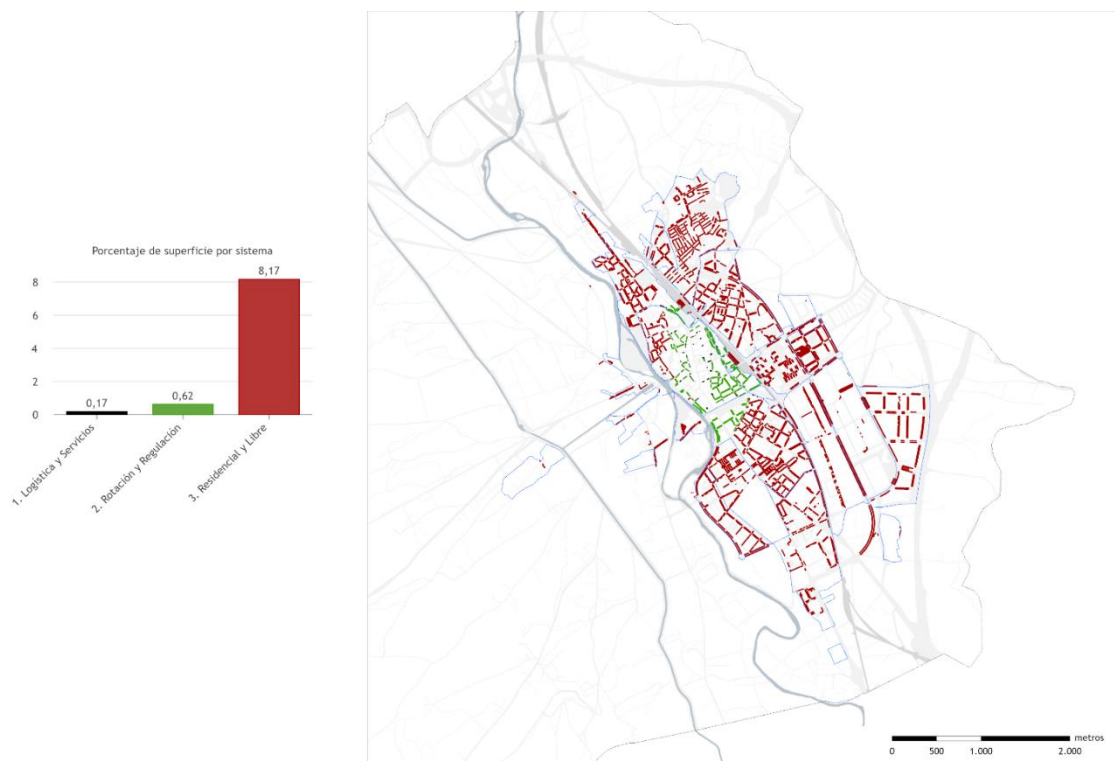


Figura 39 Aparcamiento y red viaria

El plano 6.1.6 recoge asimismo la localización de otros tipos de aparcamiento, como los destinados a bicicletas, a personas con movilidad reducida y los 20 aparcamientos en superficie, que se encuentran incluidos en la estimación total de plazas anteriormente señalada.

A.5 La caracterización. diversidad y vitalidad urbana

La calidad del espacio viario de Palencia está intrínsecamente ligada a lo que sucede en sus bordes. La vitalidad de una calle no se mide únicamente por la anchura de sus aceras, sino por la interacción entre el espacio público y la edificación privada, factor determinante en la percepción de seguridad y confort peatonal.

Se ha llevado a cabo un análisis basado en la información de la urbanización que, más allá del trazado geométrico, evalúa la composición material de la calle, cuantificando la proporción entre superficies impermeables (asfalto, baldosa) y superficies permeables (suelo natural, parterres), así como la densidad de infraestructura verde (arbolado de alineación).

- Tipo A - Prioridad peatonal: Supera la dicotomía calzada-acera. La superficie destinada al tránsito peatonal y a la estancia alcanza una media del 70,5 % de la sección total, favoreciendo la permanencia y la interacción social.
- Tipo B - Corredor rodado (sin arbolado significativo): Presenta fuerte segregación modal, con una ocupación media del 73,6 % del espacio por el vehículo motorizado. Las aceras quedan reducidas a bandas laterales estrechas, a menudo inferiores a 2,5 m, limitando la calidad peatonal.
- Tipo BG - Corredor rodado con arbolado: Morfológicamente similar al Tipo B en cuanto a la ocupación del vehículo (en torno al 75 % de superficie rodada), pero sustancialmente distinto en términos de habitabilidad. La sección incorpora bandas de servicio y medianas arboladas que transforman la percepción y cualificación del espacio.
- Tipo C - Oportunidad (espacio indefinido): Vías con ocupación rodada teórica superior al 90 %, aunque parte de esa superficie no corresponde a carriles efectivos. Constituyen ámbitos con alto potencial de redefinición y recualificación urbana.
- Tipo D - Eje verde (bulevar): La vegetación adquiere un papel estructurante. El “suelo vivo” alcanza aproximadamente el 40 % de la sección media, equilibrándose con el pavimento y generando corredores ambientales de escala urbana.
- Tipo E - Tejido doméstico (coexistencia): Corresponde al modelo estándar de calle residencial de barrio. Presenta un equilibrio funcional, con un reparto aproximado del 35 % de superficie peatonal frente al 55 % de superficie destinada a tránsito rodado, incluyendo el estacionamiento.

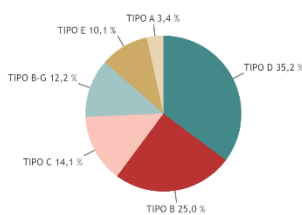


Figura 40 Porcentajes de la caracterización. diversidad y vitalidad urbana



Figura 41 Caracterización. diversidad y vitalidad urbana

Los resultados muestran que el 60,2 % de la vialidad corresponde a los Tipos D y B, evidenciando una estructura dual entre ejes ambientales consolidados y corredores de fuerte predominio motorizado. El eje Verde (Tipo D), representa el 35,2% de la superficie cualificada (121,93 ha), vinculada principalmente al entorno del Río Carrión y a los grandes parques urbanos: Parque Huertas del Obispo, Parque de los Jardinillos, Parque del Salón Isabel II y Huerta de Guadián. Estos últimos, configuran un potente eje estructurante este-oeste que articula ambiental y funcionalmente la ciudad, consolidando una red verde continua que actúa como soporte ecológico, espacio de estancia y elemento identitario.

El Corredor rodado (Tipo B) representa el 25% de la superficie (86,63ha), asociado a vías de fuerte segregación modal, como la Avenida de la Comunidad Europea en el polígono industrial o el Paseo de la Julia, paralelo al río Carrión. En estos ámbitos predomina la movilidad rodada frente a la estancia y la permeabilidad peatonal.

La caracterización revela una ciudad con una gran presencia de base ambiental y paisajística, donde los ejes verdes desempeñan un papel estructurante, como es el caso del Parque del Salón Isabel II o el Paseo alrededor del río el Carrión. No obstante, la significativa presencia de corredores rodados evidencia una estructura aún marcada por la jerarquía motorizada en determinados ámbitos productivos y periféricos. Asimismo, el reducido porcentaje de calles de prioridad peatonal señala una oportunidad estratégica para reforzar la red de centralidades y mejorar la continuidad peatonal entre barrios y ejes verdes.

B DIVERSIDAD FUNCIONAL DEL VIARIO

La configuración y funcionamiento del espacio viario en Palencia se encuentran estrechamente condicionados por las dinámicas que se desarrollan en sus frentes edificados. La vitalidad urbana de una calle no depende exclusivamente de la dimensión de su sección peatonal, sino de la intensidad y naturaleza de la interacción entre el espacio público y la edificación privada, un factor determinante en la percepción de seguridad, confort y actividad urbana.

El diagnóstico de la diversidad del sistema viario de Palencia se ha realizado mediante un modelo algorítmico avanzado que procesa la información catastral detallada (superficies reales y usos físicos) y la cruza con la realidad edificatoria municipal (estado de conservación según inspecciones técnicas). El objetivo es superar la clasificación estrictamente geométrica o de capacidad de tráfico para establecer una categorización basada en su vitalidad urbana efectiva.

El resultado se sintetiza en un **Índice de Shannon funcional ponderado**. A diferencia de los cálculos estadísticos tradicionales, este modelo no solo evalúa la entropía o riqueza de la mezcla de usos a nivel de calle, sino que incorpora correcciones de lógica urbanística: premia la coexistencia de actividad económica con densidad residencial en altura (mix vertical) y la presencia de masa crítica comercial, al tiempo que penaliza la vacancia (locales cerrados) y los monocultivos que carecen de vida social. Atendiendo a este índice, el viario se clasifica en cinco categorías:



Figura 42 Calle Mayor. Casco histórico

- **Elevada diversidad (Índice > 1,50):** Se corresponden con los principales motores urbanos y ejes vertebradores de la ciudad. Estas vías cumplen una triple condición: alta mezcla de usos, masa crítica de actividad (más de 1.000 m² destinados a comercio u hostelería) y un fuerte soporte residencial en plantas superiores. La planta baja configura un ecosistema complejo e ininterrumpido en el que conviven de forma equilibrada los accesos residenciales con una presencia hegemónica de actividad económica y dotacional.
- **Alta diversidad (Índice 1,00 - 1,50):** Se identifican como nodos de centralidad de barrio o "ciudades de 15 minutos", con una vitalidad consolidada. Aunque el uso residencial adquiere el mayor peso, existe una red suficiente de actividades terciarias de proximidad (supermercados, oficinas bancarias, despachos profesionales) o equipamientos públicos que aporta plena autonomía funcional al vecindario.



Figura 43 Calle Manesa. Barrio El Cristo

- **Media diversidad** (Índice 0,50 - 1,00): Corresponde a tejido predominantemente residencial con servicios de apoyo dispersos. Constituye una categoría de transición o vulnerabilidad, en la que la calle es esencialmente habitacional, con presencia puntual de locales de actividad (talleres, establecimientos de hostelería de esquina, farmacias u otros servicios).
- **Baja diversidad** (Índice 0,25 - 0,50): Vías penalizadas por una falta de actividad efectiva o un alto índice de locales vacantes y almacenes en planta baja. La actividad económica es residual o anecdótica, generando tramos con poca permeabilidad visual y, en consecuencia, una menor percepción de seguridad ciudadana.
- **Nula diversidad** (Índice < 0,25): Ámbitos que presentan una homogeneidad absoluta, identificados como monocultivos. Esta categoría agrupa tanto a las calles netamente residenciales (urbanizaciones de tipología unifamiliar o bloques cerrados con presencia exclusiva de portales y garajes) como a los polígonos industriales y áreas especializadas que, a pesar de tener un uso productivo, carecen de mezcla habitacional y se vacían fuera del horario laboral.

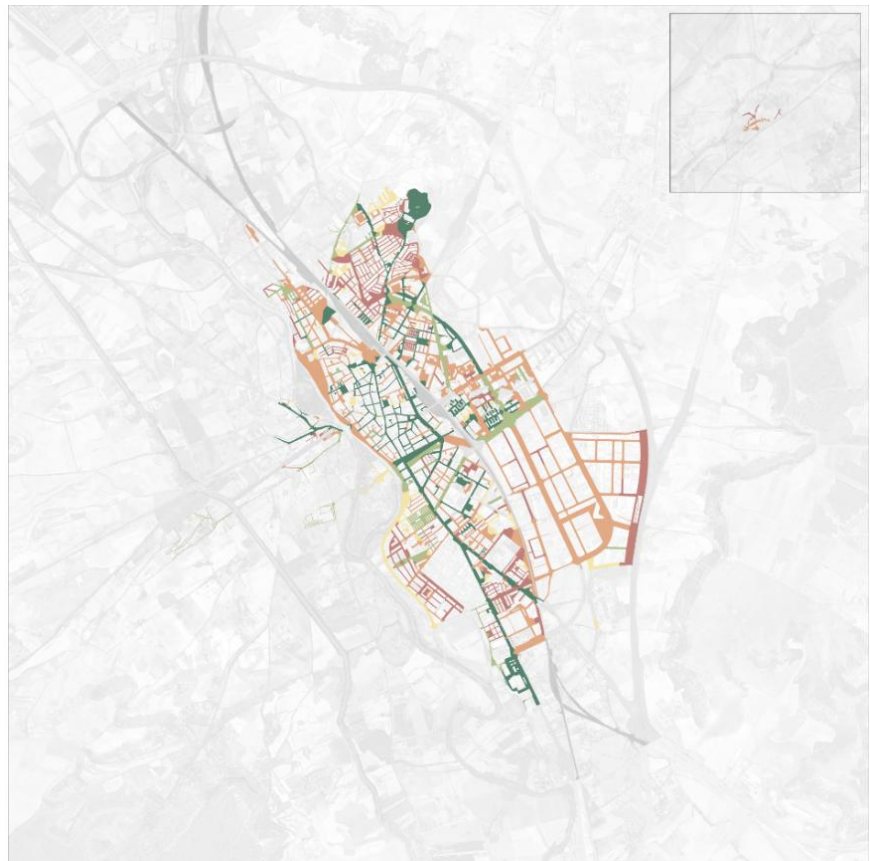
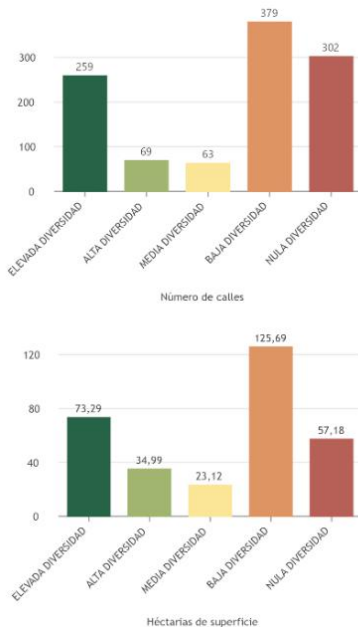


Figura 44 Diversidad funcional del viario

El análisis espacial de la actividad en planta baja permite evaluar la “salud urbana” de los distintos ejes. Se observa que el 40,1 % de la superficie urbana (126,6 ha)

presenta baja diversidad funcional, concentrándose principalmente en barrios residenciales como San Antonio, San Juanillo y el polígono industrial.

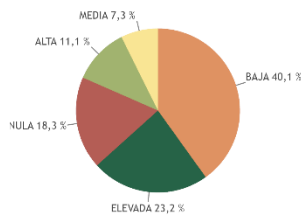


Figura 45 Porcentaje de superficie por diversidad funcional

Por el contrario, el 23,2 % de la superficie (73,3 ha) registra una diversidad funcional alta o elevada, con mayor presencia en el casco histórico, donde se concentra una amplia variedad de comercio en planta baja y el mayor número de equipamientos culturales, administrativos y educativos. También destacan vías estructurantes primarias como la Avenida de Madrid, la Avenida de Valladolid y la Calle San Telmo, donde la presencia de dotaciones de escala ciudadana como el Hospital San Telmo actúan como polos de atracción funcional.

En términos generales, el diagnóstico evidencia una clara dualidad en el tejido urbano. Por un lado, ejes comerciales consolidados con elevada densidad de comercio local y servicios que favorecen la vigilancia natural y la actividad continuada a lo largo del día. Por otro, tramos opacos identificados como sectores críticos, donde la proliferación de plantas bajas destinadas a garajes privados, trasteros o locales vacíos genera fachadas ciegas que reducen la calidad ambiental, con ejemplos representativos en zonas como el barrio del Cristo.

Esta lectura funcional y granular del viario aporta una base sólida y cuantificable para orientar las futuras estrategias de regeneración urbana del plan, priorizando la activación de plantas bajas y la mejora de la habitabilidad del espacio público en las zonas de transición.

C EJES ARTICULADORES

A partir del análisis integral de la red viaria, la diversidad funcional del viario y la cualificación ponderada de la urbanización, se ha podido identificar la estructura de ejes que articulan la ciudad de Palencia, tanto en sentido longitudinal como transversal, considerando no solo la conectividad vehicular, sino también la permeabilidad peatonal, la integración de espacios públicos y la continuidad de los usos urbanos.

Como eje principal articulador se reconoce la Avda. de Valladolid, que constituye la columna vertebral de la ciudad al conectar la Calle Mayor Principal con la estación de trenes. Este eje combina función de tránsito rodado con intensa actividad peatonal y diversidad de usos en planta baja, favoreciendo la centralidad urbana y la continuidad de servicios a lo largo de su recorrido.

Entre los ejes transversales, destacan dos líneas de conectividad estratégica: por un lado, el eje del Parque del Salón Isabel II, que establece comunicación directa con el barrio residencial Pan y Guindas mediante un paso subterráneo, integrando espacios verdes y asegurando la continuidad peatonal; por otro lado, el Paso del Otero, que conecta con el Camino de Santa Eugenia, articulando los barrios del Cristo - Ave María y facilitando la movilidad activa dentro de un área residencial densa.

Estos ejes articuladores configuran una estructura urbana coherente que combina la conectividad, la funcionalidad del viario y la accesibilidad peatonal, constituyendo la base para la organización del espacio público y la planificación de la movilidad en la ciudad.

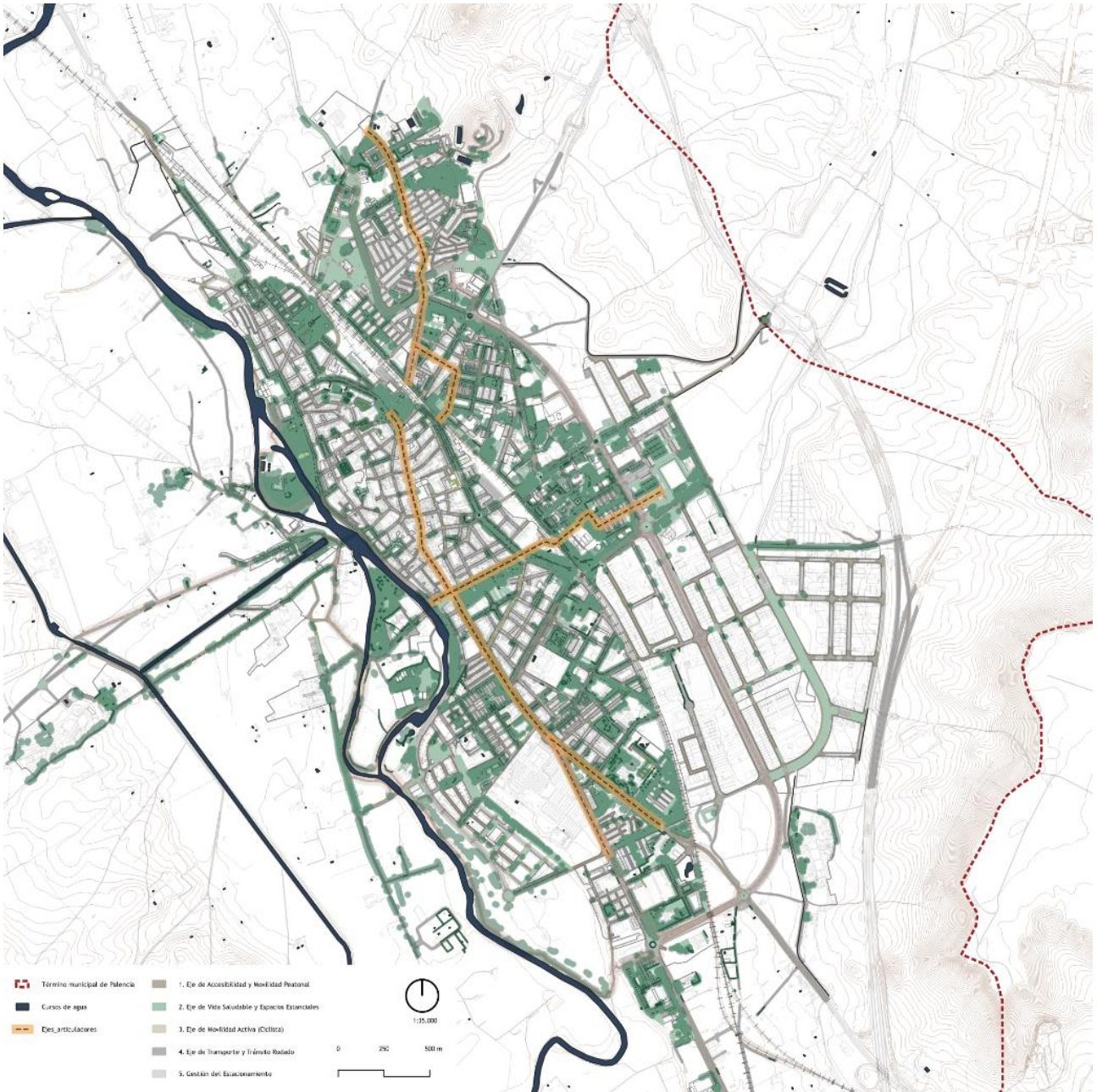


Figura 46 Ejes estructurantes

CONCLUSIONES

Palencia presenta una red viaria y urbana funcionalmente articulada, con un equilibrio relativo entre movilidad motorizada, peatonal y ciclista, apoyada en ejes estructurantes y una red de transporte público que asegura la cobertura de la ciudad a menos de 5min andando. La diversidad de usos y la cualificación del espacio urbano reflejan una ciudad con centros de actividad consolidados y áreas residenciales de menor intensidad, lo que permite orientar políticas de movilidad, urbanismo y desarrollo sostenible hacia la mejora de conectividad, seguridad peatonal y vitalidad urbana.

D RED TERRITORIAL Y URBANA

El municipio cuenta con una adecuada conectividad supramunicipal a través de las autovías A-65 y A-67, que configuran un anillo alrededor del núcleo urbano y facilitan el acceso desde el norte, este y sur. Las conexiones con Madrid, Valladolid, Burgos, Cantabria y León se garantizan mediante carreteras nacionales y autovías, asegurando la integración regional. Esta estructura constituye la base para la movilidad urbana y la articulación funcional de la ciudad.

En el ámbito urbano, la red se organiza mediante vías de acceso exterior, ejes estructurantes primarios y vías locales. Los ejes principales permiten la conexión norte-sur (Av. Asturias, Av. Valladolid, Av. Madrid) y este-oeste (Av. Santander, Av. Cuba, Av. Derechos Humanos, Av. Brasilia), estableciendo nodos de distribución interna mediante rotondas. Esta configuración garantiza accesibilidad a los distintos barrios y la articulación con la red territorial, aunque persisten limitaciones en la conectividad transversal en ciertos sectores por la presencia del ferrocarril en el eje central de la ciudad.

E MOVILIDAD PEATONAL

El espacio público incluye un 46,38 % destinado a accesibilidad y movilidad peatonal, complementado con un 23,55 % de zonas verdes y espacios estanciales. La ciudad cuenta con un suelo urbano compacto y una red de parques, jardines y espacios recreacionales distribuidos en todos los barrios, promoviendo la vida saludable y la permanencia peatonal. La diversidad de tipologías de espacio público contribuye a la percepción de seguridad y confort en la movilidad activa, favoreciendo la integración social y la interacción ciudadana.

F DIVERSIDAD FUNCIONAL DEL VIARIO Y CUALIFICACIÓN DE LA URBANIZACIÓN

El análisis de los usos en planta baja y del estado edificatorio permitió identificar ejes con vitalidad urbana elevada, alta, media, baja o nula. La ciudad muestra una

clara dualidad: por un lado, existen ejes comerciales consolidados, con actividad continua y vigilancia natural que fortalecen la seguridad y la vitalidad urbana; por otro, se detectan tramos opacos, donde la proliferación de plantas bajas sin actividad reduce la percepción de seguridad y la calidad peatonal, como es el barrio El Cristo.

La clasificación del espacio viario en Tipos A a E refleja la diversidad funcional y morfológica de las calles, desde vías de prioridad peatonal hasta corredores rodados y ejes verdes. Este enfoque resalta la importancia de los bordes y la interacción entre la edificación y la calle como factor clave para la calidad urbana. El análisis de la diversidad funcional y la cualificación de la urbanización permitió identificar los ejes articuladores de la ciudad.

Este análisis evidencia cómo la planificación del viario y la configuración de los bordes urbanos influyen directamente en la movilidad, la seguridad y la vitalidad de Palencia.