

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE PALENCIA

DOCUMENTO DE AVANCE DEL PLAN- MEMORIA INFORMATIVA

DOC 10. MOVILIDAD URBANA



**Ayuntamiento
de Palencia**

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

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1	MARCO NORMATIVO.....	4
2	ANTECEDENTES MUNICIPALES EN MATERIA DE MOVILIDAD	6
3	CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD.....	8
3.1	Viajes Origen - Destino Palencia	8
3.2	Viajes Internos Palencia	9
3.3	Reparto Modal de los Viajes Internos	10
4	LOS MODOS ACTIVOS DE MOVILIDAD Y LOS VMP.....	12
4.1	Movilidad Peatonal	12
4.2	Movilidad Ciclista y VMP	13
5	MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.....	17
5.1	Autobús Urbano	17
5.2	Taxi	19
6	LOGÍSTICA URBANA	21
6.1	Distribución urbana de mercancías (DUM)	21
7	RED DE VEHÍCULOS PRIVADOS MOTORIZADOS	23
8	APARCAMIENTO	25
8.1	Servicio de Estacionamiento Regulado.....	26
9	CONCLUSIONES.....	29

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Zonificación. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMUS	8
Figura 2.	Viajes con origen en Palencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMUS	9
Figura 3.	Distribución por sexo y edad de la media de los viajes. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del documento de ZBE 2024	10
Figura 4.	Reparto modal. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMUS..	11
Figura 5.	Casco Histórico de Palencia	12
Figura 6.	Casco Histórico de Palencia	12
Figura 7.	Itinerarios peatonales existentes y potenciales atendiendo a las previsiones del planeamiento. Fuente: Elaboración propia	13
Figura 8.	Itinerario ciclista Río Carrión	14
Figura 9.	Carril bici de la calle Andalucía.....	14
Figura 10.	Itinerario Ciclista y de VMP. Fuente: Elaboración Propia.....	15
Figura 11.	Red de aparca bicis. Fuente: Elaboración Propia	16

Figura 12. Líneas de bus urbano. Fuente: Palabus	17
Figura13. Parada de bus urbano.....	17
Figura14. Parada de bus urbano.....	18
Figura 15. Cobertura de la red de bus urbano. Fuente: Elaboración Propia	18
Figura16. Parada de bus urbano.....	19
Figura 17. Paradas de bus urbano . Fuente: Elaboración Propia.....	19
Figura 18. Paradas de Taxi. Fuente: Elaboración Propia	20
Figura 19. Plazas de carga y descarga. Fuente: Elaboración Propia	22
Figura 20. Jerarquización Viaria. Fuente: Elaboración Propia	24
Figura 21. Aparcamientos reservados para PMR. Fuente: Elaboración propia	26
Figura 22. Aparcamiento Regulado. Fuente: Elaboración propia	27

1 MARCO NORMATIVO

La movilidad urbana en Palencia se enmarca en la **normativa europea** que impulsa el desarrollo y la movilidad sostenible a través de la Estrategia Europa 2020, cuyo Objetivo Temático 4 promueve una economía baja en carbono en todos los sectores, incluida la movilidad urbana desde una perspectiva social, económica y ambiental. Este objetivo se concreta en diversas iniciativas como el Marco de clima y energía 2030, la Hoja de Ruta hacia una economía baja en carbono para 2050, la Estrategia europea para la movilidad baja en emisiones (2016) y el paquete Europa en Movimiento (2017), junto con un conjunto de normas y estrategias vinculadas que abarcan desde el Libro Blanco del Transporte hasta la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, especialmente el ODS 11 sobre ciudades y comunidades sostenibles.

En el **ámbito estatal**, destacan la Ley 7/2021, de cambio climático, y el Real Decreto 1052/2022, que regulan la implantación de Zonas de Bajas Emisiones, junto con la normativa básica de tráfico y seguridad vial. A ello se suman las leyes de calidad del aire y ruido, que fijan los criterios ambientales que deben considerarse en la planificación de la movilidad.

Este marco se ve reforzado por la reciente Ley de Movilidad Sostenible (2025), que reconoce la movilidad sostenible como un derecho, impulsa la descarbonización y la digitalización e incorpora nuevos instrumentos de planificación. Conjunto de normas que orienta el PGOU hacia un modelo de movilidad más accesible, eficiente y bajo en emisiones.

A **nivel autonómico** Castilla y León impulsa la movilidad sostenible mediante la Estrategia de Eficiencia Energética 2020, elaborada por el EREN, que actúa como guía para mejorar la eficiencia en el uso y consumo de energía en los próximos años. Dado que el transporte es el principal consumidor energético, la estrategia propone medidas como fomentar modelos de movilidad más racionales y eficientes (priorizando el transporte público, la conducción eficiente y los combustibles alternativos), promover el uso responsable de los medios de transporte mediante una mejor gestión de flotas, y planificar infraestructuras que faciliten la incorporación de vehículos alternativos.

De forma complementaria, el **marco normativo local** incluye un conjunto de ordenanzas y reglamentos municipales que regulan el uso del espacio viario, la accesibilidad y la prestación de los principales servicios de transporte. Estas normas garantizan la coherencia de las actuaciones municipales y contribuyen al cumplimiento de los objetivos de seguridad vial, accesibilidad universal y movilidad sostenible:

La **Ordenanza Municipal de Tráfico, Aparcamiento, Circulación y Seguridad Vial de Palencia**, aprobada en 1999 y modificada en diversas ocasiones hasta 2018, constituye el marco regulador esencial en materia de movilidad dentro del término municipal. Su contenido define las normas de uso de las vías urbanas, la organización del tráfico y del estacionamiento, así como el régimen de infracciones y sanciones.

Ordenanza municipal reguladora de los usos, instalaciones y ocupaciones en la vía pública de la ciudad de Palencia, aprobada el 22 de enero de 2004 y modificada en diversas ocasiones hasta el 20 de junio de 2013 regula de forma detallada todas aquellas actividades e instalaciones que implican un uso especial o privativo del dominio público municipal.

Ordenanza municipal reguladora de la accesibilidad del municipio de Palencia aprobada el 19 de junio de 2002, establece los criterios básicos para garantizar la accesibilidad universal en Palencia, promoviendo la eliminación de barreras arquitectónicas y asegurando que los espacios públicos, el mobiliario urbano, los edificios y los transportes puedan ser utilizados por toda la población

Reglamento del servicio municipal de préstamo de bicicletas del ayuntamiento de Palencia, aprobada el 20 de noviembre de 2008, regula el funcionamiento del sistema público de bicicleta compartida como alternativa de movilidad sostenible en el casco urbano.

Reglamento del Servicio de transporte colectivo urbano y público de viajeros de Palencia establece el marco jurídico para la prestación del servicio de autobús urbano en todo el término municipal, regulando su gestión (formas de prestación, modificaciones del servicio, tarifas, horarios y frecuencias), las condiciones técnicas y de conservación de los vehículos, el acceso de personas con movilidad reducida y el funcionamiento del sistema de billeteaje.

2 ANTECEDENTES MUNICIPALES EN MATERIA DE MOVILIDAD

La movilidad en Palencia ha sido objeto de diversos estudios y planes que han permitido conocer mejor las necesidades de desplazamiento de la ciudad y orientar las actuaciones municipales. Iniciativas como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, los análisis específicos sobre movilidad ciclista o los informes de impacto socioambiental han marcado una línea de trabajo centrada en mejorar la accesibilidad, reducir la dependencia del vehículo privado y promover modos de transporte más sostenibles. Los principales son los siguientes:

Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): constituye la hoja de ruta que guía la movilidad de la ciudad en los próximos años. Su finalidad es orientar el modelo de transporte hacia opciones más sostenibles, mejorando la calidad de vida, la cohesión territorial y la organización del viario. El plan impulsa una distribución más equilibrada del espacio público, favorece la accesibilidad y promueve un sistema de movilidad eficiente, seguro y adaptado tanto a la ciudad como a su alfoz.

Estrategia EDUSI 2014-2020 de Palencia: busca materializar la visión planteada en el Plan Estratégico para 2020 mediante diversos proyectos organizados en cuatro Objetivos Temáticos y trece líneas de actuación. Estos objetivos incluyen: la modernización municipal a través de sistemas electrónicos de gestión; la promoción de una economía baja en carbono fomentando la movilidad eléctrica, el uso de la bicicleta y vehículos municipales sostenibles; la protección del medio ambiente y la rehabilitación de espacios degradados mediante planes urbanos y de riberas; y la regeneración física, económica y social de áreas desfavorecidas mediante el apoyo al comercio, el impulso al emprendimiento y la creación de empleo para colectivos vulnerables.

Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES): complementa al PMUS y refuerza sus objetivos mediante actuaciones destinadas a reducir las emisiones, mejorar la eficiencia energética y aumentar la resiliencia ante el cambio climático. Además, apuesta por soluciones inteligentes y por el papel activo de la ciudadanía en la transición hacia un modelo energético más sostenible y responsable.

Proyecto de la Zona de Bajas Emisiones: En julio de 2025 se aprobó provisionalmente la ordenanza de la ZBE, pero en octubre del mismo año no se alcanzó un acuerdo para su aprobación definitiva.

Plan de movilidad ciclista (2017): establece una estrategia para impulsar el uso de la bicicleta mediante un diagnóstico detallado de la red viaria, la seguridad, la accesibilidad y las barreras físicas. Propone aumentar el uso de la bicicleta, mejorar

la seguridad vial, favorecer la convivencia entre modos y mantener el carácter peatonal de la ciudad.

En conjunto, estos documentos constituyen una base sólida para comprender la evolución de la movilidad en Palencia y sirven de referencia para orientar las decisiones del PGOU hacia un modelo urbano más seguro, accesible y sostenible.

3 CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

Siguiendo la metodología del PMUS y el PACES, el análisis de la movilidad en Palencia se organiza a partir de la división del municipio en 13 zonas, lo que permite entender mejor cómo se mueven los ciudadanos y cómo se relacionan entre sí los distintos barrios.

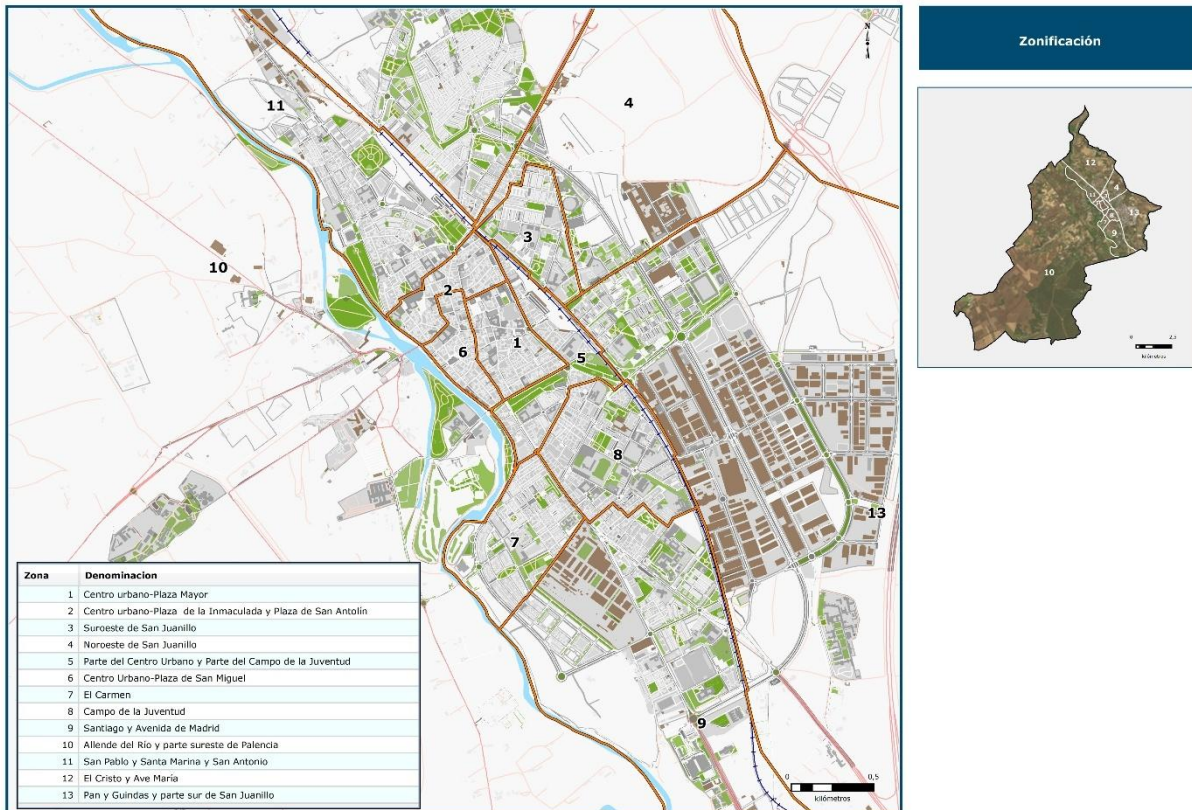


Figura 1. Zonificación. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMUS

El estudio del PMUS utiliza datos de telefonía móvil de un día representativo (19 de noviembre de 2019), sin eventos ni situaciones excepcionales, y registra únicamente desplazamientos de más de cinco minutos.

3.1 Viajes Origen - Destino Palencia

Tal y como se observa en el siguiente gráfico los desplazamientos con origen en Palencia se dirigen mayoritariamente a zonas internas del municipio (78%), seguido del Alfoz (13%), el resto de la provincia (5%) y, en menor medida, otras zonas de España (4%). Estos datos evidencian que la movilidad se concentra principalmente dentro del propio municipio, en relación con su oferta de servicios, actividad comercial y su papel como capital provincial.

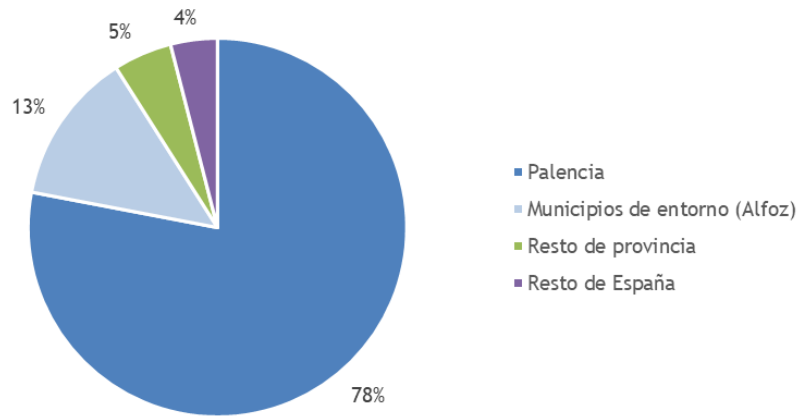


Figura 2. Viajes con origen en Palencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMUS

3.2 Viajes Internos Palencia

Tal y como se observa en la siguiente matriz origen-destino, los viajes internos se concentran sobre todo en la zona 2 (parte del centro histórico), que reúne el 16 % de los desplazamientos de la ciudad. Le siguen la zona 3, que corresponde a San Juanillo (13 %), y la zona 13, donde se ubica el polígono industrial (13 %). También destaca la zona 12, barrios El Cristo y Ave María, con un volumen notable de movimientos diarios (10%).

Tabla 1. Matriz OD de viajes internos en Palencia

Zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Total
1	325	2.017	1.179	235	386	69	57	636	447	650	614	557	949	8.627
2	1.996	1.398	4.485	1.521	1.397	137	1.724	3.550	1.571	2.362	4.223	6.190	0	34.401
3	1.238	4.383	3.694	872	1.258	204	1.564	2.359	1.572	2.108	2.643	2.552	3.532	28.004
4	298	1.517	788	257	307	205	45	433	403	420	424	595	869	6.561
5	382	1.357	1.258	330	415	51	517	788	516	584	846	924	1.342	9.134
6	35	143	226	47	82	0	39	217	128	38	118	87	126	1.285
7	499	1.865	1.601	238	489	39	445	770	986	712	476	454	1.616	10.189
8	637	2.538	2.435	426	620	0	623	2.350	1.306	925	862	1.132	2.717	17.297
9	413	1.429	1.619	357	597	129	259	1.150	1.452	961	880	1.791	3.471	14.574
10	584	2.380	1.986	192	504	24	753	1.740	1.077	660	1.256	1.724	1.828	14.908
11	596	4.365	2.776	430	823	145	431	867	861	1.279	1.390	1.193	1.904	18.347
12	603	5.755	2.580	534	950	78	468	807	787	1.548	1.940	1.094	2.834	19.636
13	990	3.943	3.570	928	1.224	164	1.048	2.577	3.405	1.772	1.873	2.765	2.262	27.707
Total	8.596	34.134	28.197	6.566	9.123	1.220	10.097	17.349	14.765	14.581	18.162	20.147	27.282	210.217

De los desplazamientos registrados con origen y destino en Palencia, 252.856 son realizados por personas residentes, lo que representa el 47 % del total. Esto se traduce en una media de 3,23 viajes por habitante.

Dentro de este conjunto, la distribución por sexo es equilibrada: el 51 % de los viajes corresponde a mujeres y el 49 % a hombres. En cuanto a la distribución por edad la media de viajes por persona es superior en los grupos entre 25 y 45 años y el dato más bajo se registra en el grupo de edad de entre 65 y 100 años.

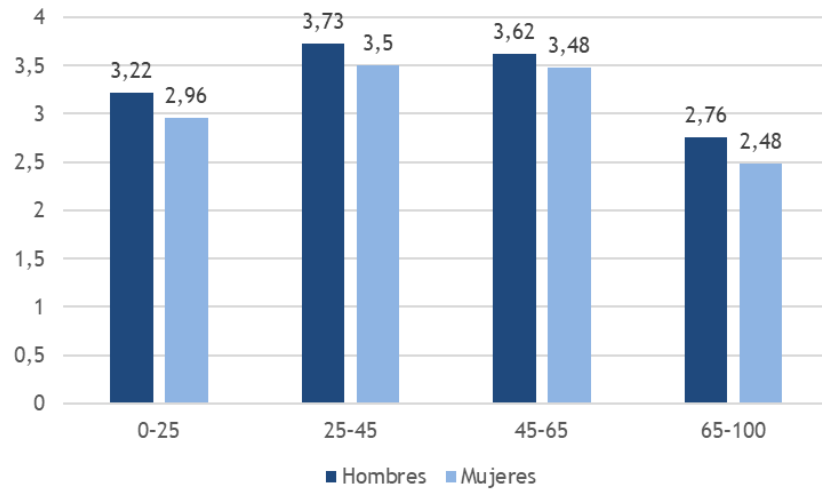


Figura 3. Distribución por sexo y edad de la media de los viajes. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del documento de ZBE 2024

La distribución horaria de los desplazamientos con destino al trabajo o a centros educativos muestra un incremento progresivo a partir de las 5:00 horas, alcanzando un primer pico entre las 8:00 y las 9:00. A partir de ese momento, la intensidad de los viajes desciende de forma gradual, registrándose un nuevo aumento alrededor del mediodía, entre las 14:00 y las 16:00, lo cual coincide con la hora de entrada de mañana y tarde.

En cuanto a los desplazamientos de regreso al hogar, la principal concentración se produce a las 15:00 horas, coincidiendo con el retorno para la comida. Posteriormente, se observa un segundo flujo de retorno en horario vespertino, de menor intensidad, pero más prolongado, aproximadamente entre las 20:00 y las 22:00.

Este patrón es característico de ciudades de tamaño medio, donde las distancias entre el domicilio y los centros de trabajo o estudio son reducidas, lo que facilita el regreso al hogar al mediodía antes de reanudar, en menor medida, las actividades laborales o académicas por la tarde.

3.3 Reparto Modal de los Viajes Internos

El reparto modal hace referencia al porcentaje de uso que recibe cada modo de transporte en los desplazamientos de una población determinada. En este caso, se analiza el reparto modal de las personas residentes en Palencia.

Como se observa en el gráfico los datos muestran que el 53,59 % de los viajes se realizan a pie, consolidando este modo como el principal en la ciudad. Le siguen los desplazamientos en coche como conductor (29,28 %) y como acompañante (8,84 %). En el extremo opuesto, los modos menos utilizados son el taxi (0,44 %) y el patinete eléctrico (0,11 %).

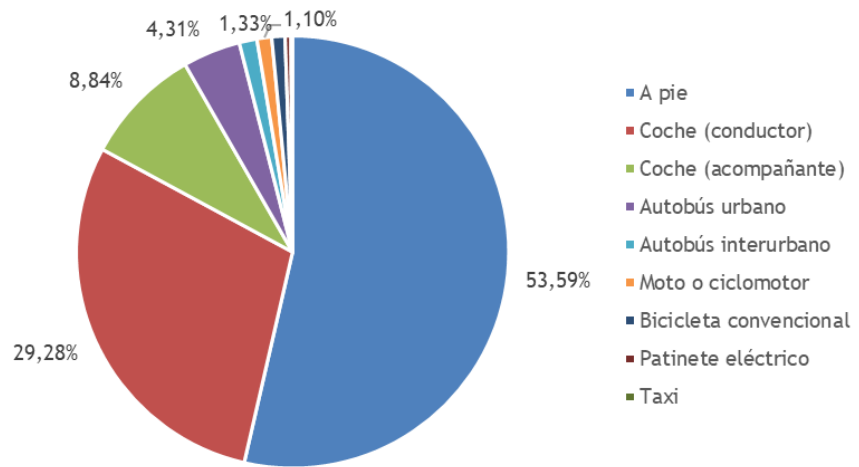


Figura 4. Reparto modal. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMUS

En cuanto al reparto modal por sexo se observa que las mujeres realizan un 61 % de sus viajes a pie, frente al 47 % en el caso de los hombres. Por el contrario, el 46 % de los desplazamientos de los hombres se realiza en coche, mientras que entre las mujeres este porcentaje desciende al 30 %. También se aprecia una mayor utilización del autobús por parte de las mujeres (8 %) frente a los hombres (3 %). En sentido inverso, el uso de la bicicleta o el patinete alcanza el 2,6 % entre los hombres, pero apenas el 0,4 % entre las mujeres.

4 LOS MODOS ACTIVOS DE MOVILIDAD Y LOS VMP

4.1 Movilidad Peatonal

La ciudad de Palencia presenta en su núcleo urbano una orografía que facilita los desplazamientos a pie, especialmente en el centro y en el casco histórico. No obstante, debido a la extensión del municipio, los desplazamientos hacia áreas periféricas requieren la combinación con otros modos. Aun así, la movilidad peatonal constituye un elemento clave en todo el término municipal.

Actualmente, Palencia dispone de una red de calles peatonales que conectan los principales puntos de interés de su casco histórico que, en su mayoría ofrecen buenas condiciones para que los desplazamientos a pie se puedan realizar de forma cómoda y segura. Sin embargo, resulta necesario ampliar y reforzar esta red mediante nuevos ejes acondicionados que permitan generar, a futuro, más espacios peatonales y áreas de prioridad peatonal. Esto responde, además, al desequilibrio existente entre el espacio destinado al vehículo privado, claramente predominante, y el dedicado a las personas.

Entre las rutas identificadas se encuentran:

- Ruta cultural, abarca espacios como el parque del Salón de Isabel II, Parque Isla dos Aguas, Iglesia de San Miguel, Iglesia de Nuestra Señora de la Calle - La Compañía, Museo de Palencia, puente mayor, Puentecillas.
- Ruta Casco Histórico: Plaza Mayor y Ayuntamiento. Colegio Villandrando, Convento de las Agustinas, Catedral de San Antolín, Museo Catedralicio. Hospital de San Bernabé, Museo Diocesano. Ruta artística: Convento de las Agustinas, Fundación Díaz Caneja, Iglesia y convento de San Pablo, Convento de la Piedad, Ideal de Santa Marina.
- Ruta histórica: Calle Mayor, Mercado de Abastos, Palacio Provincial, Teatro Principal, Monasterio de Santa Clara, Iglesia de San Juan Bautista, Huerta de Guadián.
- Además de las rutas mencionadas anteriormente, existen rutas naturales, paisajísticas o rurales que buscan una conexión y experiencia más directa entre el usuario y la naturaleza.

Por otro lado, las calles con prioridad peatonal actúan como espacios de transición entre las zonas exclusivamente peatonales y el resto de la red viaria. Su velocidad máxima es de 20 km/h y están diseñadas para dar preferencia al peatón, ofreciendo una configuración que las distingue del viario convencional. En muchos casos permiten la coexistencia de diferentes usos y, en algunos tramos, el aparcamiento regulado, siempre con la señalización correspondiente.



Figura 5. Casco Histórico de Palencia



Figura 6. Casco Histórico de Palencia

En la siguiente figura se pueden observar los principales itinerarios peatonales de la ciudad de Palencia, existentes y potenciales atendiendo a las previsiones del planeamiento.

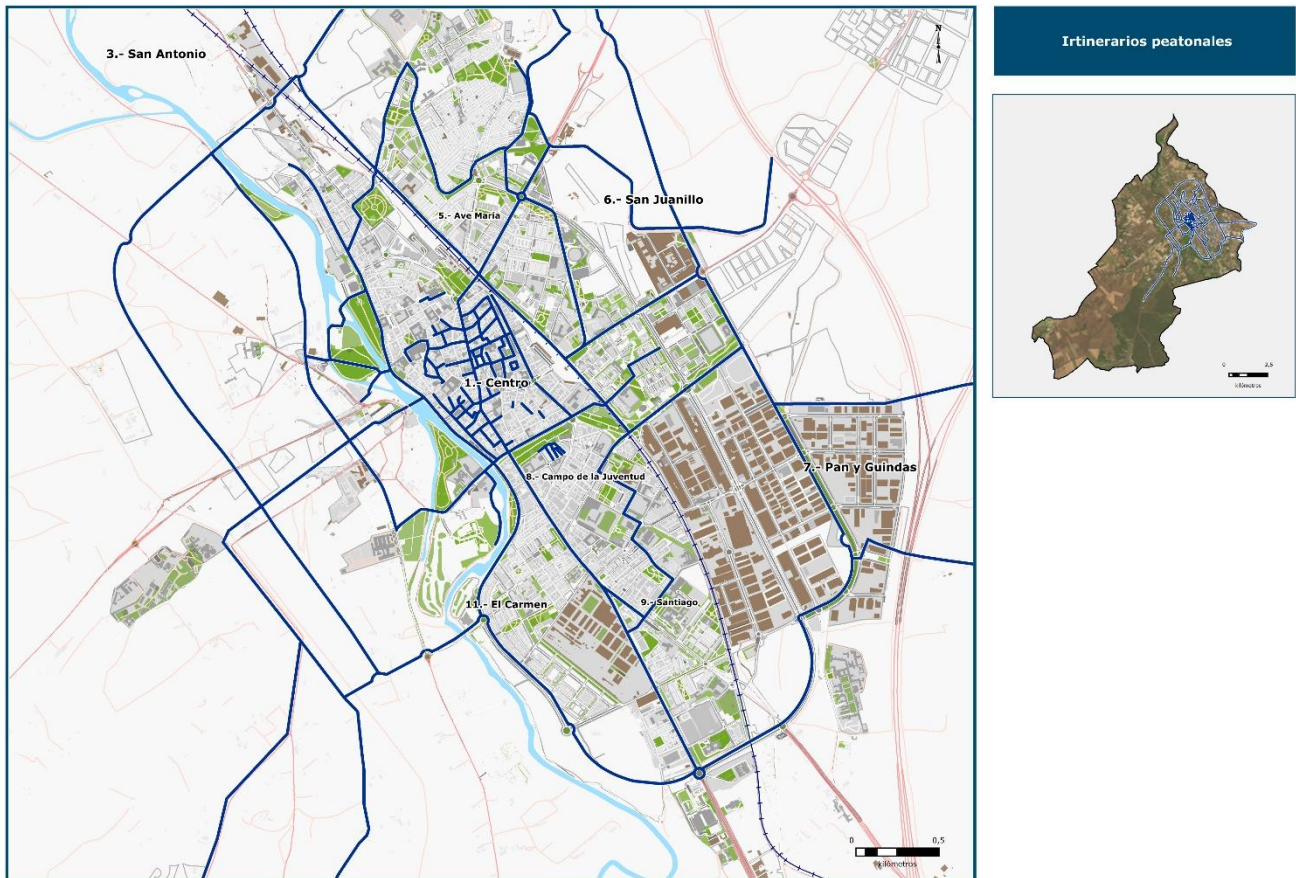


Figura 7. Itinerarios peatonales existentes y potenciales atendiendo a las previsiones del planeamiento. Fuente: Elaboración propia

4.2 Movilidad Ciclista y VMP

El uso de la bicicleta y de los vehículos de movilidad personal en Palencia es actualmente reducido, representando únicamente el 1,1% de los desplazamientos diarios según el PMUS. A pesar de ello, la ciudad presenta unas condiciones físicas especialmente favorables para su desarrollo: el relieve es prácticamente llano y las distancias entre las zonas periféricas y el Centro Histórico rondan los diez minutos, lo que facilitaría un incremento significativo de la movilidad ciclable si existiera una red más accesible y continua.

La configuración viaria condiciona de manera notable la funcionalidad de la red ciclista. En el centro histórico y su entorno se dispone de calles estrechas, trazados irregulares y una elevada presencia peatonal, generando un espacio de buena cali-



Figura 8. Itinerario ciclista Río Carrión



Figura 9. Carril bici de la calle Andalucía

dad ciclista, aunque con escasas posibilidades de implantación de nueva infraestructura. En las áreas residenciales modernas, la movilidad en bicicleta resulta en general cómoda, si bien determinadas barreras puntuales dificultan la permeabilidad de los itinerarios y la conexión entre barrios.

Entre las barreras urbanas más significativas se encuentra la vía férrea, que divide la ciudad y concentra varios puntos críticos para la circulación ciclista, especialmente el paso subterráneo de la Avenida de Santander, el puente de la Avenida de Cuba, el de menor calidad por su estrechez, y el puente de Cardenal Cisneros. Estos cruces presentan pendientes acusadas, calzadas estrechas o tráfico rápido, lo que limita su seguridad. Asimismo, la Avenida Modesto Lafuente y su prolongación en Cardenal Cisneros actúan como ejes difíciles de atravesar, reduciendo la conectividad transversal.

El viario principal incluye también tramos de elevada complejidad para la movilidad ciclista, como la calle Jardines, la Avenida de Castilla, el enlace Reyes Católicos - Islas Canarias próximo al polígono industrial, o el nudo Avenida Valladolid - Avenida Madrid - Avenida San Telmo. La combinación de tráfico intenso y geometrías poco favorables reduce la maniobrabilidad y la seguridad percibida por los usuarios. A ello se suman elementos de infraestructura ciclista con escasa utilidad, como el carril bici elevado de la calle Andalucía, cuyo diseño limita su integración y actúa como barrera interna en el tejido urbano.

En cuanto a las infraestructuras existentes, el itinerario ciclista próximo al río Carrión constituye un corredor de calidad, aunque insuficientemente conectado con la red urbana, lo que limita su valor como vía de desplazamiento cotidiano. También se detectan carencias de conexión con el polígono industrial y con la carretera de Villalobón, donde las condiciones de tráfico hacen necesaria la habilitación de alternativas seguras.

Como se puede observar en la siguiente figura la red ciclista existente y potencial de acuerdo con el planeamiento combina ejes de carril bici e itinerarios ciclistas que articulan las conexiones fundamentales entre el centro y los principales barrios. El área central presenta la mayor densidad de trazados, con enlaces hacia Ave María, San Juanillo, Campo de la Juventud, El Carmen y Santiago, si bien con discontinuidades que afectan a su continuidad. En la periferia destacan el corredor hacia San Antonio (noroeste) y el borde ciclista que circunda Pan y Guindas, prolongándose hacia el sur y conectando con áreas industriales y espacios periurbanos. Algunos de estos tramos funcionan como un anillo exterior, aunque mantienen una escasa integración con la red interior.

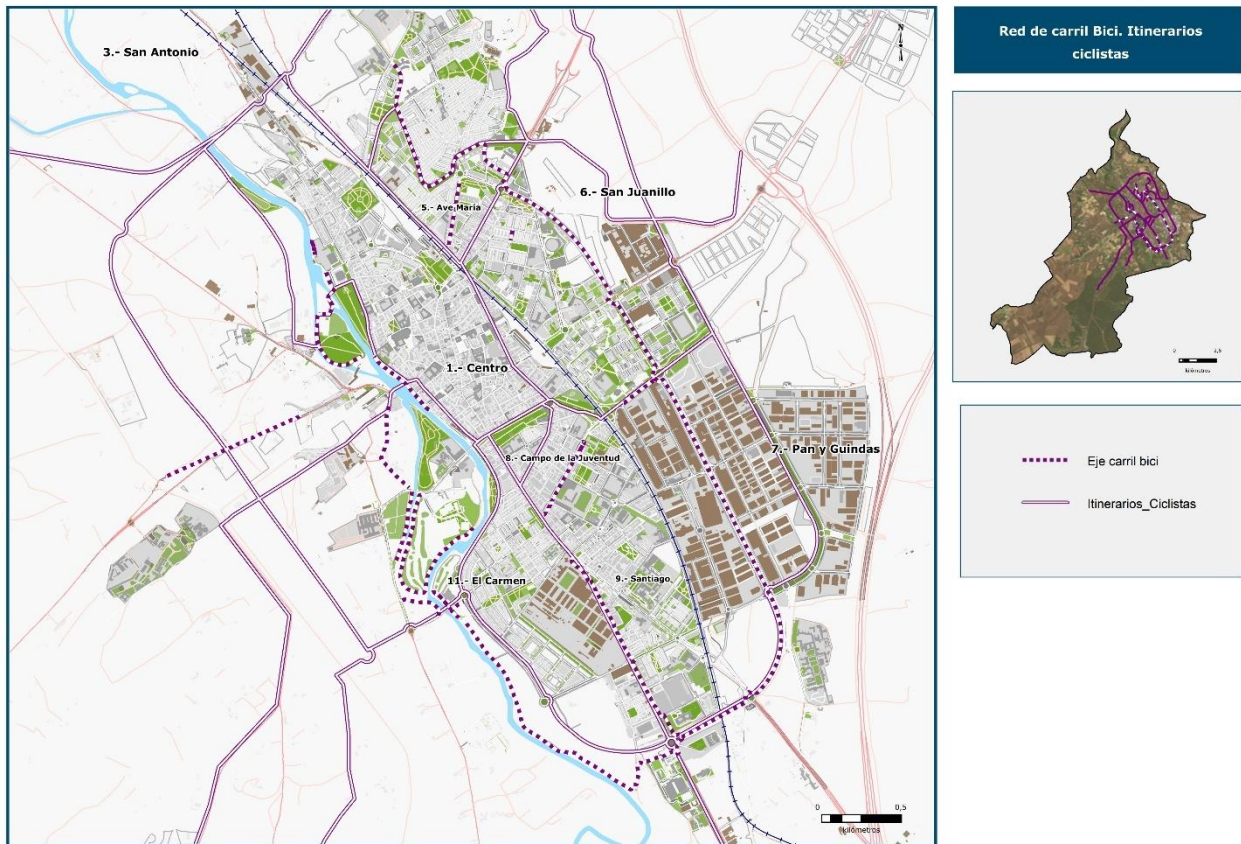


Figura 10. Itinerario Ciclista y de VMP. Fuente: Elaboración Propia

La tipología de la red ciclista en Palencia se divide en:

- Acera-bici: vías exclusivas para bicicletas/VMP dentro de la acera, son bi-direccionales, con un canal por sentido, sin barreras físicas que lo separen del espacio peatonal, la separación con los diferentes itinerarios se da mediante pavimento de color y señalización horizontal; su recorrido va de forma paralela a la vía de circulación/calzada.
- Senda ciclista: Son vías para ciclistas y peatones que se ubican dentro espacios públicos como plazas, parques, ribera de ríos, entre otros, su recorrido no suele seguir la estructura/trazado de las vías de circulación.
- Carril bici con segregación física: vía exclusiva para modos como bicicleta o VMP las cuales van en paralelo a la vía de circulación, se encuentra separadas del resto de vías mediante elementos físicos
- Ciclocarriles: vías a nivel de calzada en donde coexisten los diferentes modos de transporte, esto con una previa identificación/señalización del pavimento siendo la más usual la señalización horizontal sobre calzada.

En cuanto a los aparcamientos para bicicletas, como se puede observar en la siguiente imagen, se encuentran bien distribuidos por toda la ciudad sumando un total de 209, siendo los barrios de El Cristo, Centro y Campo de la Juventud los que más acumulan.

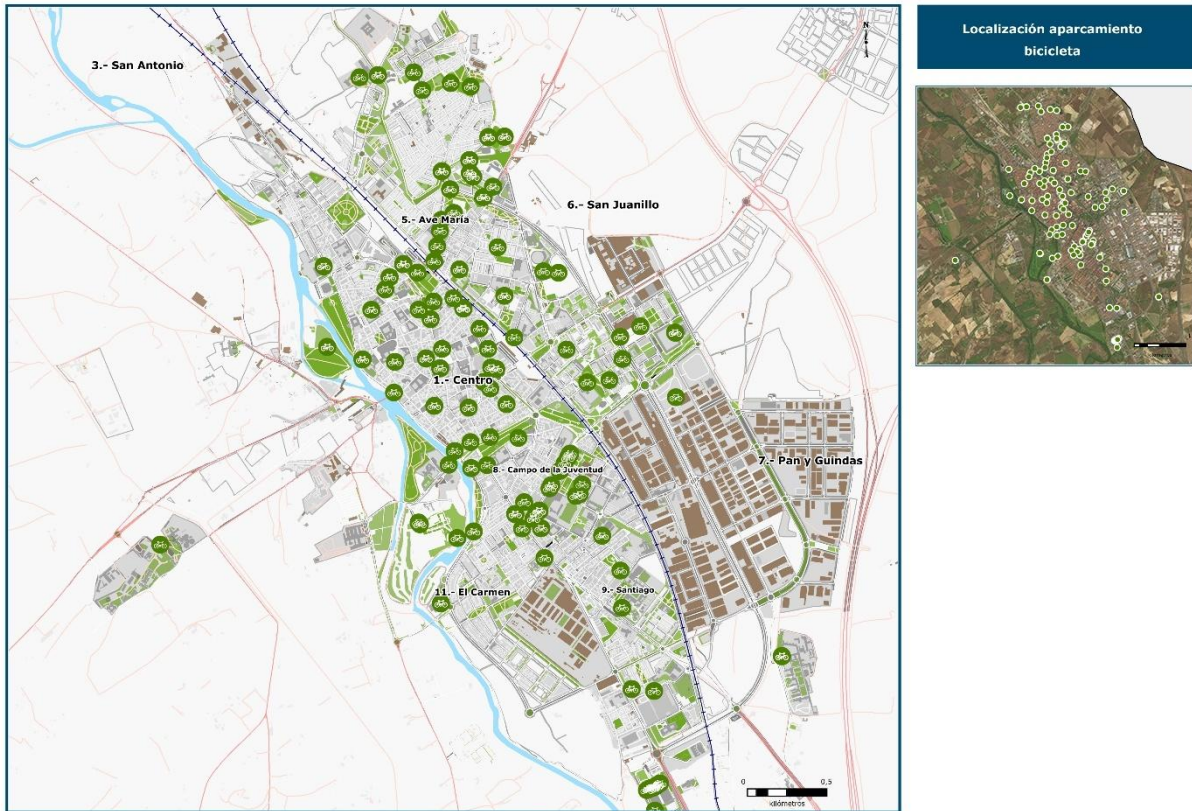


Figura 11. Red de aparca bicis. Fuente: Elaboración Propia

5 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

5.1 Autobús Urbano

El servicio actual está conformado por 6 líneas más un servicio especial al cementerio que pasamos a describir a continuación:



Figura 12. Líneas de bus urbano. Fuente: Palabus



Figura13. Parada de bus urbano

LÍNEA 1. San Antonio - Campus.

Esta línea conecta norte - sur la ciudad desde el barrio de SAN ANTONIO hasta AVENIDA DE MADRID (CAMPUS UNIVERSITARIO), pasando por todos los barrios entre el ferrocarril y el río.

LÍNEA 2. Camino de la Miranda - Campus.

Como la línea anterior es una línea norte - sur de la ciudad que va desde el barrio de El Cristo hasta el de Avenida de Madrid (Campus Universitario), pasando por todos los barrios entre el ferrocarril y el río por calles distintas a la línea anterior.

LÍNEA 3. Hospital Río Carrión - San Telmo.



Figura14. Parada de bus urbano

Es una línea con vocación de atender al hospital Río Carrión uniéndolo con la mayoría de los barrios alrededor del centro de la ciudad: deja fuera de servicio los importantes barrios del norte. Por diseño natural atiende también el hospital San Telmo.

LÍNEA 4. Allende el Río - Polígono.

Es una línea con una vocación de atender el polígono de la ciudad y, además, el LÍNEA 5. Cristo - Hospital Río Carrión.

Esta es una línea cuya vocación es atender el barrio de El Cristo y los barrios de Centro y Campo de la Juventud (mal atendidos por la LÍNEA 3) con el hospital Río Carrión.

LÍNEA 6. Plaza de León - Monte “El Viejo”.

Es una línea específica al monte EL VIEJO que funciona desde el 15 de junio hasta el 31 de agosto de cada año con 7 expediciones al día.

Línea 7. Servicio especial Cementerio. Plaza de León - Cementerio

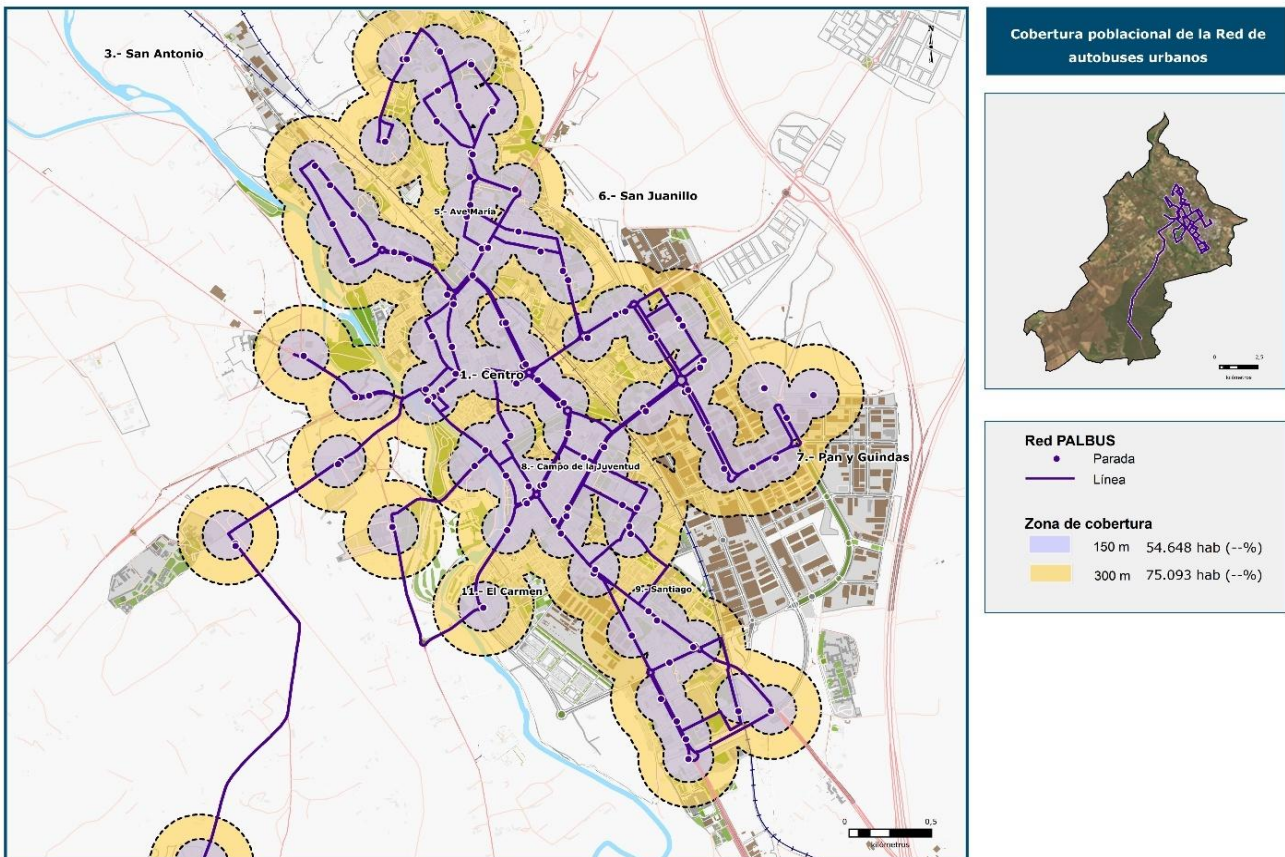


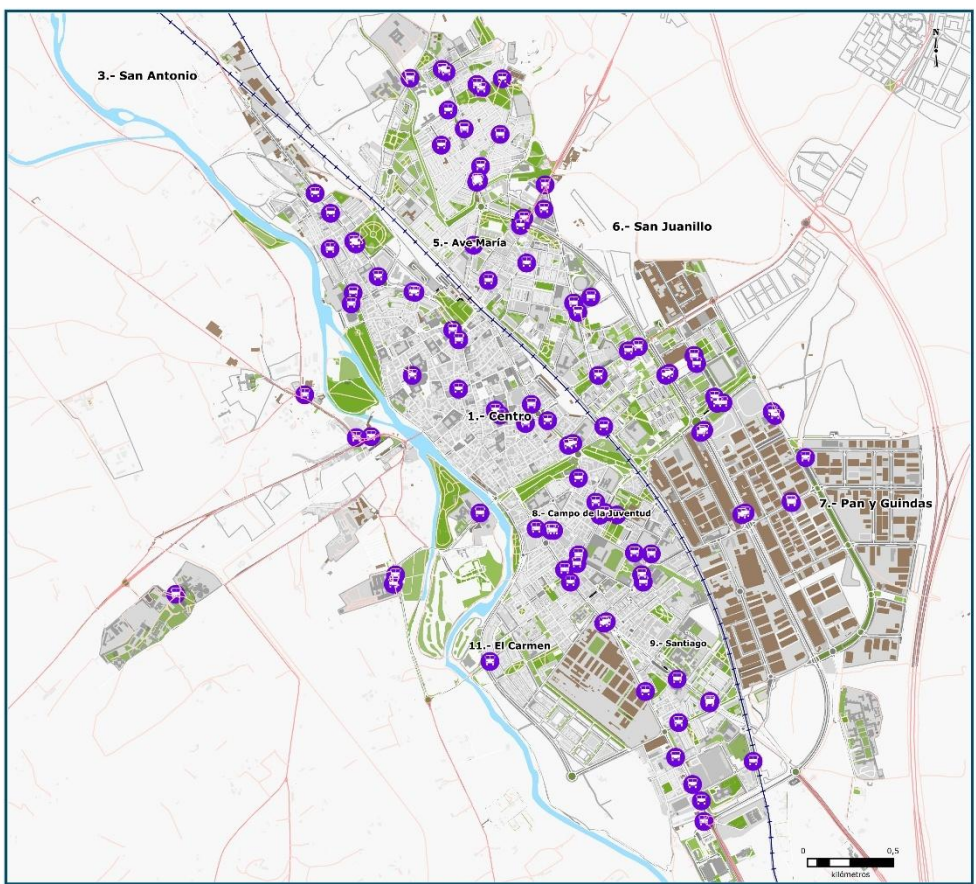
Figura 15. Cobertura de la red de bus urbano. Fuente: Elaboración Propia



Figura16. Parada de bus urbano

En total, el sistema cuenta con 124 paradas de autobús distribuidas por el núcleo urbano proporcionando una buena cobertura en general (que será analizada en profundidad más adelante), de las cuales:

- 31 prestan servicio a la línea 1.
- 36 prestan servicio a la línea 2.
- 35 prestan servicio a la línea 3.
- 32 prestan servicio a la línea 4.
- 35 prestan servicio a la línea 5.
- 22 prestan servicio a la línea 6.



Localización aparcamiento autobuses

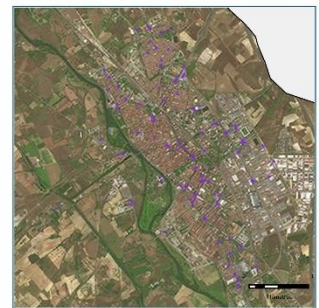


Figura 17. Paradas de bus urbano . Fuente: Elaboración Propia

5.2 Taxi

Palencia dispone de un **servicio de taxi** que funciona las 24 horas del día, con varias paradas distribuidas por la ciudad, como se puede observar en la siguiente figura. Entre ellas destacan la de la Federación, San José, San Lázaro, Estación de Renfe y el Recinto Ferial.

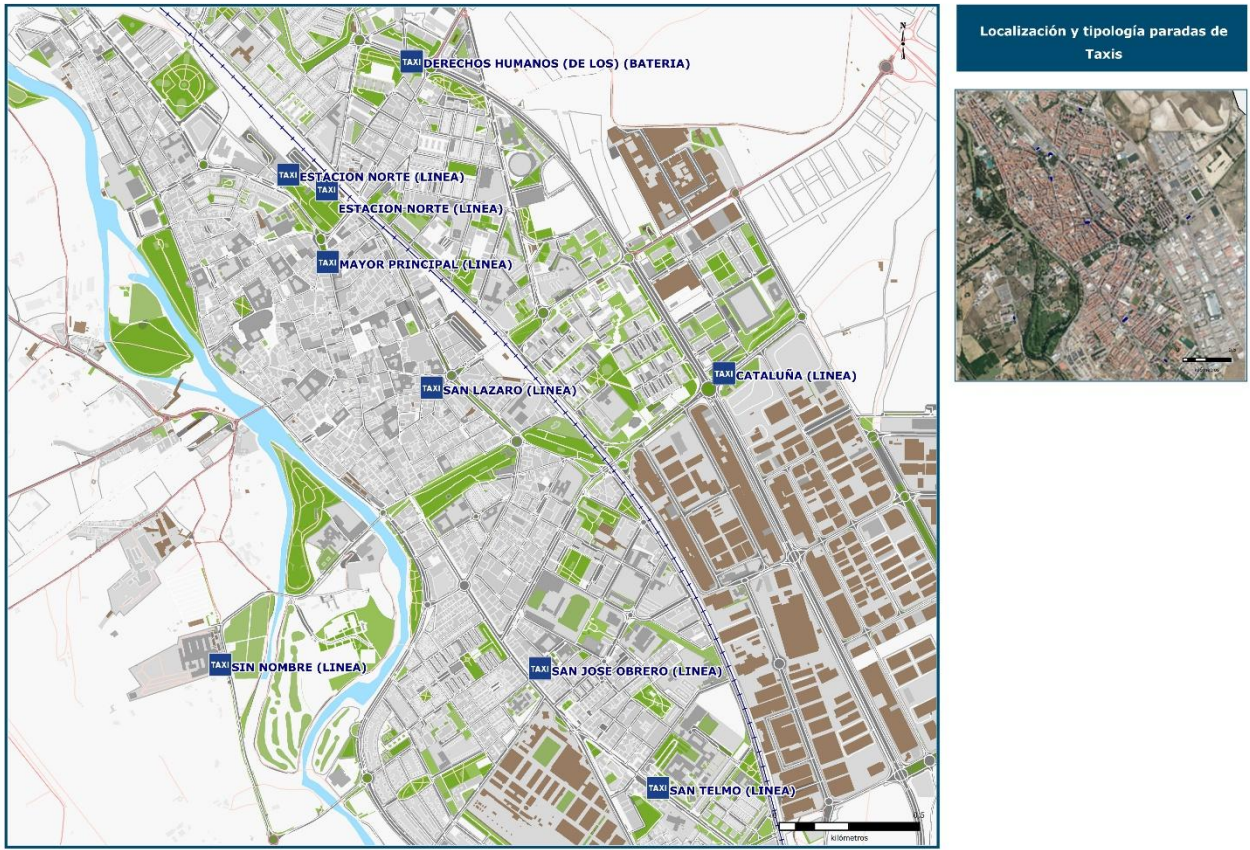


Figura 18. Paradas de Taxi. Fuente: Elaboración Propia

6 LOGÍSTICA URBANA

6.1 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

Las operaciones de carga y descarga de mercancías tienen un impacto significativo en la movilidad urbana, ya que influyen directamente en la circulación del tráfico motorizado y, de manera indirecta, en los desplazamientos peatonales y ciclistas. Estas actividades suelen implicar recorridos cortos entre los centros logísticos o almacenes y los puntos de entrega, pero generan una presencia constante de vehículos de reparto en el viario. Se trata, además, de un sector en continuo crecimiento, no solo por el abastecimiento a comercios y establecimientos de hostelería, sino también por el notable incremento del comercio electrónico y del volumen de repartos asociados a este.

El municipio se organiza en **tres zonas de regulación logística (A, B y C)**, con distintos niveles de restricción en cuanto a **horarios, accesos y masa máxima autorizada (MMA)** de los vehículos:

- **Zona A (peatonales):** Se permitirá el acceso a la zona peatonal para la realización de operaciones de carga y descarga con carácter periódico, con las condiciones establecidas en la presente Ordenanza, a los vehículos que cuenten con la correspondiente autorización y cuya Masa máxima autorizada (MMA) no exceda de 3.500 kgs. Los vehículos autorizados sólo podrán efectuar operaciones de carga y descarga en días laborables, incluidos los sábados de 8 a 11 horas y de 15,30 a 17 horas de lunes a viernes, excepto en la C/. Mayor, donde el horario será exclusivamente de 8 a 11 horas. Las operaciones se realizarán en el tiempo estrictamente necesario, prohibiéndose expresamente el estacionamiento de los vehículos destinados a esta finalidad.
- **Zona B (Mercado Viejo y entornos no de tránsito):** En esta zona podrán circular y realizar operaciones de carga y descarga en las zonas señalizadas al efecto y en horario de 8 a 20 horas de lunes a viernes y de 9 a 14 horas los sábados, los vehículos cuya MMA no exceda de 12.500 Kgs. En esta zona queda prohibido el estacionamiento de vehículos cuya MMA sea superior a 3.500 Kgs.
- **Zona C (vías de tránsito principal):** Son Avda. Asturias, Avda. Obispo Barberá, Paseo Faustino Calvo, Carretera de León, Avda. de Castilla, Plaza Pío XII, Avda. Ponce de León, Avda. República Argentina, Avda. Valladolid, Avda. de Madrid, Avda. San Telmo, C/ Andalucía, Avda. Brasilia, Avda. de

los Derechos Humanos, Avda. Cataluña, Avda. Cardenal Cisneros, Avda. Modesto Lafuente, Avda. Manuel Rivera, Avda. Casado del Alisal, Avda. Simón Nieto y Avda. Santander. Solamente podrán circular por estas vías los vehículos de carga que tengan destino local. Podrán realizar operaciones de carga y descarga los vehículos cuya MMA no sea superior a 18.000 Kgs. en horario de 8 a 20 horas de lunes a viernes y de 8 a 14 horas los sábados. En esta zona queda prohibido el estacionamiento de vehículos cuya MMA sea superior a 5.000 Kgs.

Los vehículos que transporten mercancías peligrosas o materiales derramables, y los vehículos pesados no autorizados tienen **restringida la circulación y el estacionamiento** en el casco urbano, debiendo emplear las vías de circunvalación o contar con permisos especiales.

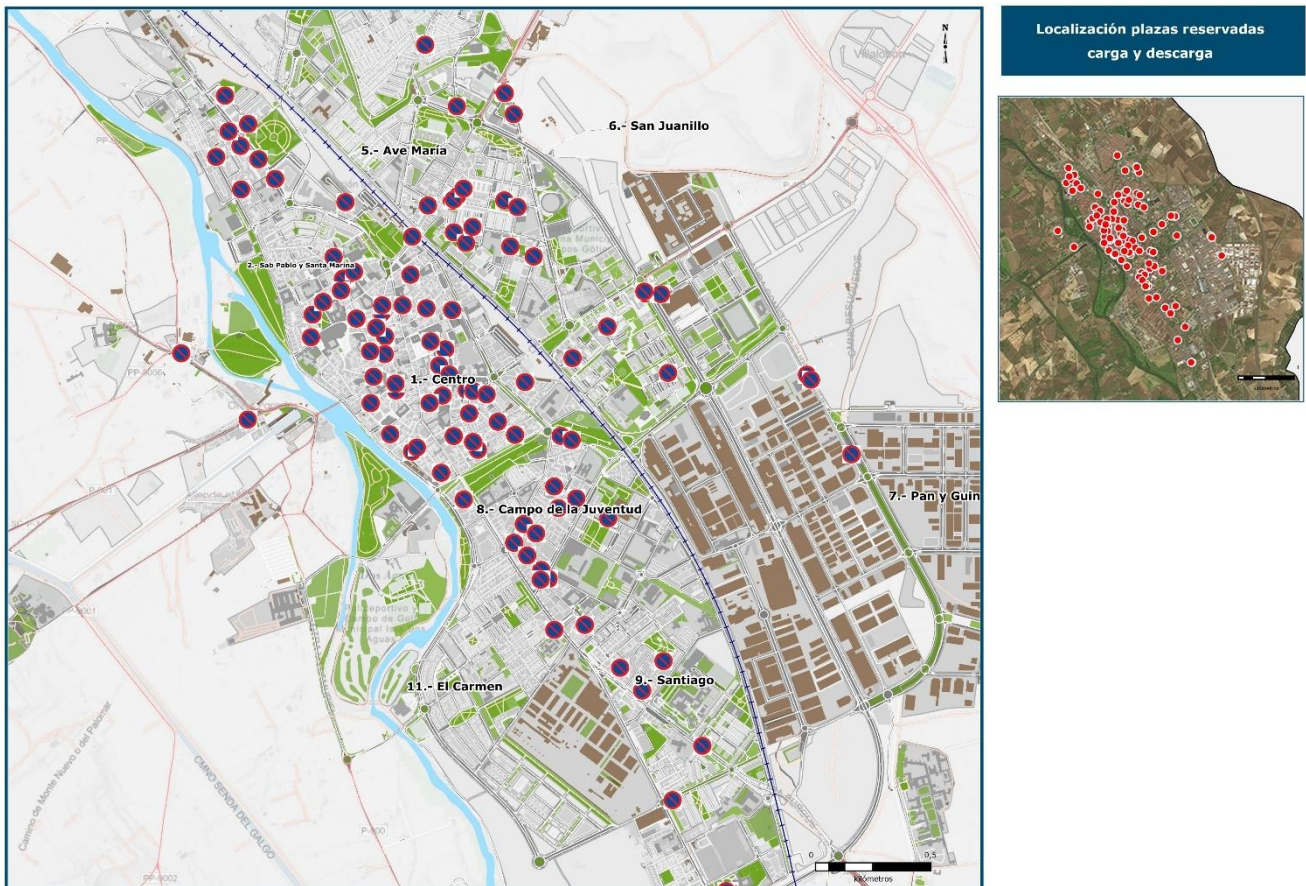


Figura 19. Plazas de carga y descarga. Fuente: Elaboración Propia

En la figura anterior se observan los aparcamientos de carga y descarga de la ciudad, siendo el Centro Histórico donde más hay, acumulando el 34% de las plazas.

7 RED DE VEHÍCULOS PRIVADOS MOTORIZADOS

Las principales carreteras que sirven a la ciudad de Palencia, cuya competencia corresponde al estado son las siguientes:

- **A-65**, situada al norte, funciona como enlace entre Palencia y la N-610, distribuyendo el tráfico procedente de municipios del norte y conectando con el centro mediante la P-12.
- **A-67** (Autovía de la Meseta) conecta Palencia con el norte de España hasta Santander, accediendo al centro urbano a través de la A-65 y la P-405.
- **A-62** (Autovía de Castilla) comunica Palencia con Burgos al noreste y con Portugal hacia el suroeste. Enlaza con el centro a través de la A-610 y la A-67.
- **N-620** une Burgos y Portugal pasando por Palencia, con un carril por sentido.
- **N-611** enlaza Palencia con el norte de Castilla y León y Cantabria hasta Santander, conectando con la ciudad mediante la P-12 hacia la Avenida Santander y la Avenida Derechos Humanos.
- La **N-610** conecta Palencia con el noroeste de la comunidad hasta Benavente; cuenta con un carril por sentido y accede al centro urbano mediante su enlace con la A-65.

La red provincial sirve como complemento a la autonómica ya que funciona como enlace con el viario local de la ciudad. Las más relevantes son la **P-11**, que funciona como enlace directo con la autovía A-67 y la **P-12**, que también enlaza con la A-67 y actúa como vía rápida hacia la zona industrial del noreste.

El viario urbano de Palencia cuenta con vías primarias, secundarias y residenciales, según su conexión y uso.

- **Vías primarias:** son las que permiten redistribuir el tráfico desde el centro urbano a la red arterial que conecta con Palencia, por su configuración suelen ser Avenidas (viario de alta capacidad). Las principales en la ciudad de Palencia son: Paseo la Julia, Avenida Castilla, Avenida Madrid, Avenida San Telmo, Avenida Brasilia, Calle Andalucía, Avenida Santander, Avenida de Cuba, Avenida de Asturias, Avenida Simón Nieto, Avenida de Casado del Alisal, Avenida Manuel Rivera, Avenida Modesto Lafuente.
- **Vías secundarias:** son las vías que distribuyen el tráfico de vehículos de la red local principal a la red de calles residenciales. De estas destacan: Avenida de San Telmo, Paseo Victorio Macho, Avenida de los Reyes Católicos y Avenida de los Vacceos.

- **Vías residenciales:** son todas aquellas que dan acceso directo a cada parcela.

En el siguiente mapa podemos ver la Jerarquización viaria de la ciudad de Palencia. Cabe destacar que la mayoría del Casco Histórico se encuentra peatonalizado, por lo que un fragmento de la red local no se encuentra identificada en el plano.

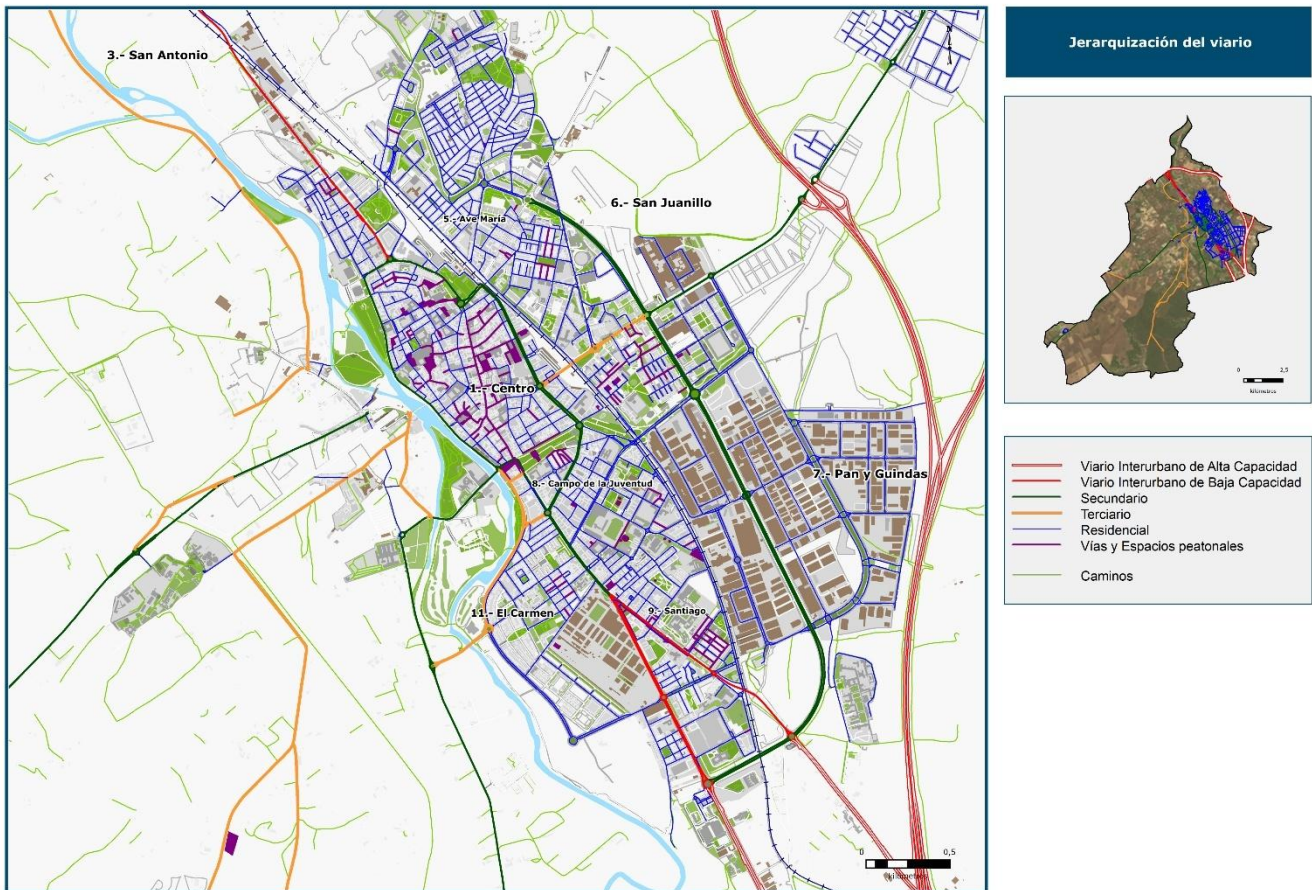


Figura 20. Jerarquización Viaria. Fuente: Elaboración Propia

Existen dos principales barreras en la configuración de la red viaria de Palencia:

Barrera ferroviaria: Mantiene una relación directa con la ciudad, ya que el crecimiento urbano se ha extendido al otro lado de las vías. La conexión entre ambas áreas se articula mediante pasos subterráneos y elevados que enlazan el centro urbano con el perímetro de la ciudad y el polígono industrial.

Barrera natural: Configurada por el paisaje fluvial del río Carrión en el oeste de Palencia, esta área cuenta con puentes y pasarelas que conectan la ciudad con su entorno periurbano, el parque fluvial y las principales carreteras.

8 APARCAMIENTO

Excepto en las zonas sujetas a estacionamiento regulado mediante el sistema O.R.A., localizadas principalmente en el casco histórico, el resto de Palencia dispone mayoritariamente de aparcamiento gratuito y no regulado en superficie.

Además de las plazas de estacionamiento en línea, batería o diagonal presentes en la vía pública, la ciudad cuenta con varias bolsas de aparcamiento gratuito, entre las que destacan:

- Carretera Castrogonzalo - Travesía Viñalta, con 107 plazas.
- Calle Francia (Polígono Industrial), con aproximadamente 200 plazas.
- Campus universitario, con 176 plazas disponibles.

A estos espacios se suman diversas bolsas de aparcamiento de pago, que complementan la oferta pública. Entre las más relevantes se encuentran:

- Aparcamiento de Pío XII.
- Aparcamiento de la estación de tren.
- Aparcamiento de la Plaza de los Juzgados
- Centros comerciales, supermercados etc

El análisis de rotación y ocupación de los aparcamientos disuasorios incluido en el PMUS revela que, tanto en los estacionamientos públicos como en los privados, la disponibilidad de plazas es ampliamente superior a la demanda real, permaneciendo muchos de ellos infrautilizados durante la mayor parte del día, tal como reflejan los aforos realizados en la siguiente tabla.

Tabla 2. Ocupación por horas de los parkings públicos

Aparcamiento	Capacidad	Ocupación 8:30 (%)	Ocupación 12:30 (%)	Ocupación 17:30 (%)
Estación pequeña	662	31.1%	68.9%	46.5%
Plaza de los Juzgados	276	23.9%	44.6%	14.8%
Parking Los Jardini- llos	206	37.9%	66.5%	45.1%
Parking Pío XII	186	55.4%	51.6%	36.5%
Carretera Castro- gonzalo	106	60.4%	81.1%	34.9%

Esta dotación de aparcamientos públicos garantiza unos altos niveles de accesibilidad ya que cualquier punto del centro está en un radio menor a 5 minutos caminando.

En el siguiente mapa se muestra la distribución de los aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida. Estos espacios se encuentran repartidos de

manera equilibrada por toda la ciudad, con una mayor concentración en las zonas de equipamientos públicos.

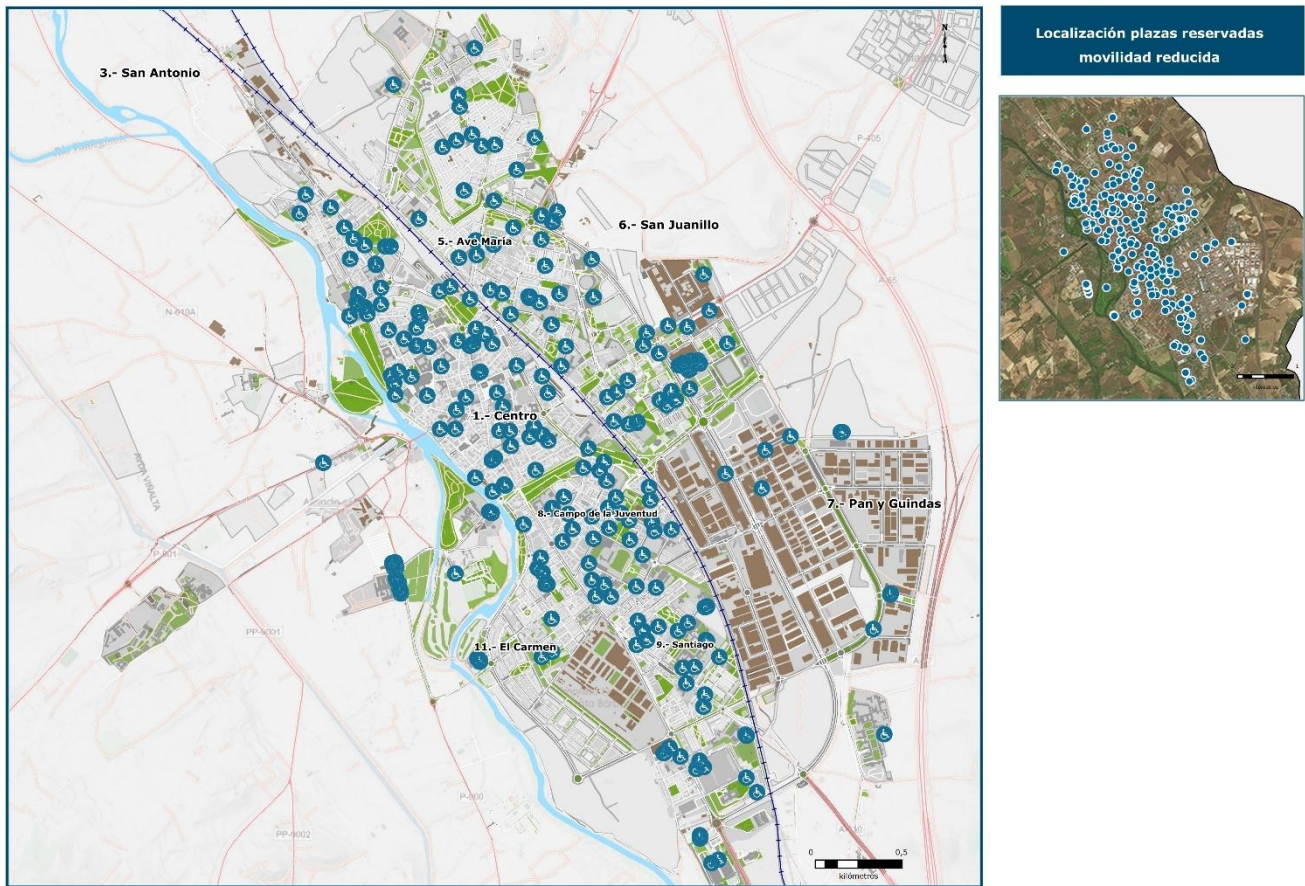


Figura 21. Aparcamientos reservados para PMR. Fuente: Elaboración propia

8.1 Servicio de Estacionamiento Regulado

El área urbana en la que se implanta el Servicio Público de Estacionamiento Limitado de Vehículos en la vía pública queda definida por el conjunto de calles y avenidas que delimitan las cuatro zonas establecidas.

- La Zona 1 comprende el entorno formado por las calles Antigua Florida, la zona de estacionamiento de Los Jardinillos, el acceso a la Estación de Autobuses, Pedro Berruete, la avenida Simón Nieto, Obispo Barberá, la avenida de Castilla, el Paseo del Salón, el Paseo Huerta de Guadián, la calle Goya y la vía del ferrocarril Madrid-Santander.
- La Zona 2 se articula alrededor de la avenida Modesto Lafuente, el Paseo de la Julia, la avenida Santiago Amón y el Paseo del Salón, configurando un área continua en el entorno central de la ciudad.

- La Zona 3 se encuentra delimitada por la avenida Modesto Lafuente, la avenida Valladolid, la avenida Cardenal Cisneros y el Paseo Nuestra Señora de los Ángeles, abarcando un sector urbano de carácter residencial y de actividad consolidada.
- La Zona 4 queda definida por la avenida Cardenal Cisneros, la avenida Valladolid, la plaza Rabí Sem Tob, la calle Ortega y Gasset y el área de Jardines, completando así el ámbito total donde se aplica el régimen de estacionamiento limitado.

En el siguiente mapa se puede observar las calles de aparcamiento regulado. Incluyendo la zona naranja que se considera de alta rotación y en la que se busca permitir un flujo alto de vehículos. El tiempo máximo de estacionamiento es de 1 hora por la mañana y 2 horas por la tarde y sábados por la mañana. La zona naranja está formada por la Plaza de la Sal, la calle Joaquín Costa, la calle Felipe Prieto, la calle Berruguete y la calle Alonso Fernández de Madrid.

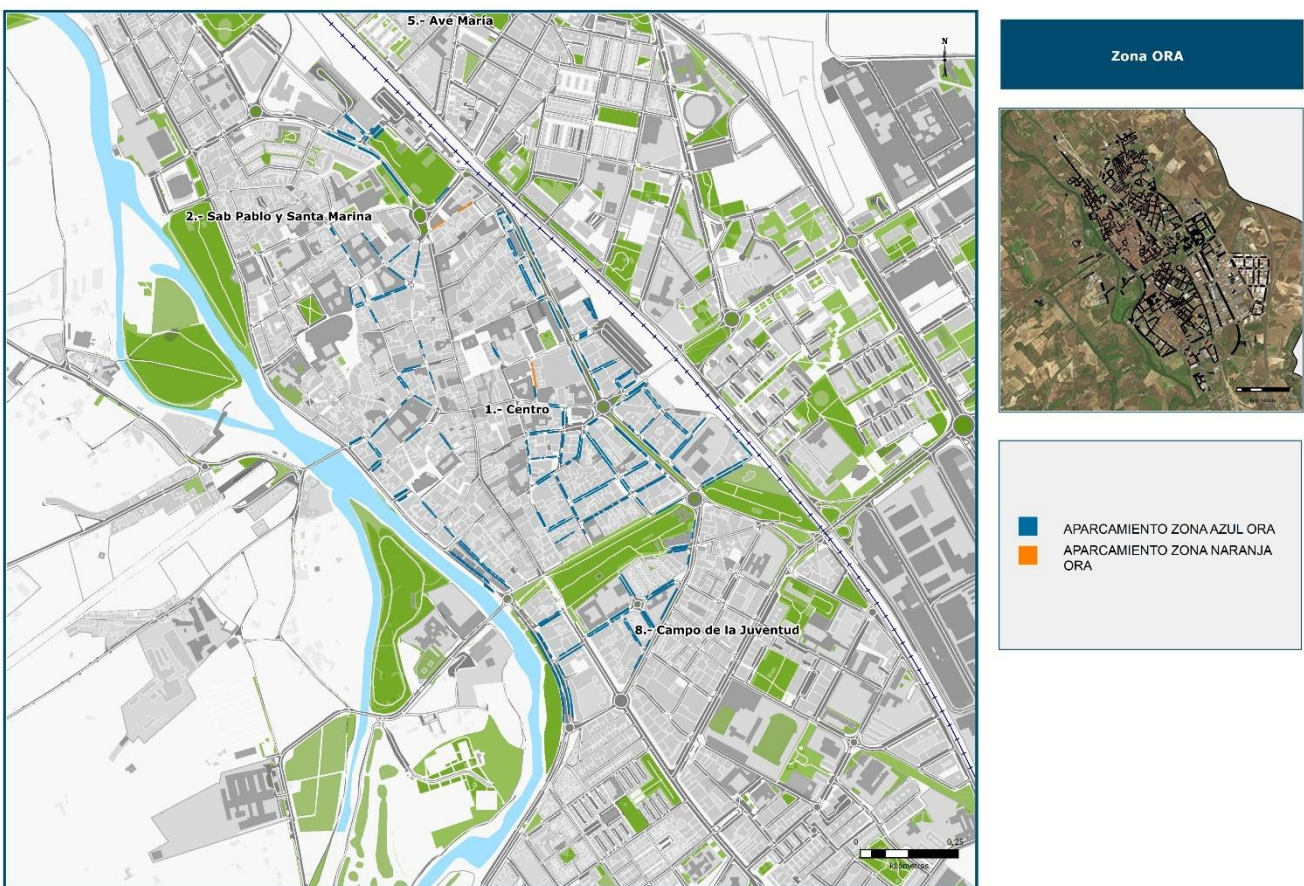


Figura 22. Aparcamiento Regulado. Fuente: Elaboración propia

En la zona Azul se permite aparcar durante un máximo de 2 horas y el horario es el siguiente:

- Lunes a viernes: de 10:00 a 13:30 horas y de 16:30 a 20:00 horas
- Sábados: de 10:00 a 13:30 horas
- Domingos y festivos: gratuito

Las tarifas son las siguientes:

Tabla 3. Tarifas del estacionamiento regulado

Tiempo	Precio
30 minutos (mínimo)	0,30 €
1 hora	0,75 €
1 hora y media	1,25 €
2 horas (máximo)	1,70 €

9 CONCLUSIONES

La movilidad en Palencia se caracteriza por una marcada orientación interna, con una mayoría de desplazamientos que se desarrollan dentro del propio municipio. Este comportamiento evidencia que la ciudad ofrece una amplia capacidad para satisfacer las necesidades cotidianas de la población, concentrando los principales flujos en las zonas centrales, los barrios residenciales más activos y el polígono industrial. Los patrones horarios reflejan rutinas claramente vinculadas al trabajo y al estudio, propias de una ciudad de tamaño medio en la que las distancias reducidas permiten desplazamientos frecuentes y retornos al hogar a mediodía.

El modo de transporte predominante es caminar, lo que confirma la estructura urbana compacta y accesible de Palencia. La ciudad presenta condiciones físicas óptimas para la movilidad peatonal gracias a su orografía llana y la conectividad del centro histórico. No obstante, persiste un desequilibrio entre el espacio destinado al peatón y el asignado al vehículo privado, lo que hace necesario ampliar la red peatonal y reforzar nuevas áreas de prioridad peatonal.

En cuanto a la movilidad ciclista y de vehículos de movilidad personal, su implantación actual es reducida pese a las condiciones favorables del entorno. La expansión de estos modos se ve limitada por barreras urbanas como la vía férrea y ciertos ejes viarios de tráfico intenso, así como por una red ciclista fragmentada y con conexiones insuficientes entre barrios. Existen corredores de calidad, como los vinculados al río Carrión, aunque su falta de integración con la red urbana reduce su utilidad cotidiana.

El transporte público, compuesto por seis líneas de autobús y un servicio especial al cementerio, ofrece una cobertura amplia mediante 124 paradas distribuidas por el núcleo urbano. Cada línea cumple una función específica que mejora la accesibilidad a barrios, centros educativos, áreas sanitarias e instalaciones industriales. El servicio de taxi, operativo las 24 horas y con paradas en puntos estratégicos, complementa esta oferta.

La red viaria de Palencia se organiza en vías primarias, secundarias y residenciales, garantizando la conexión con las principales autovías del entorno y facilitando la distribución del tráfico. No obstante, dos barreras condicionan su funcionamiento: la vía ferroviaria, que divide la ciudad y limita la permeabilidad entre zonas, y el río Carrión, cuya función como corredor natural exige una adecuada planificación de los puntos de cruce. A pesar de ello, la jerarquización viaria configura una estructura funcional para el tráfico motorizado.

Finalmente, la ciudad dispone de una amplia oferta de aparcamiento, mayoritariamente gratuito en superficie y complementado con bolsas públicas y parkings. Los

estudios de ocupación muestran una utilización relativamente baja de estas infraestructuras, lo que evidencia un potencial infrautilizado. El estacionamiento regulado mediante ORA, distribuido en cuatro zonas, permite gestionar la rotación en áreas centrales y garantizar la accesibilidad, especialmente gracias a la distinción entre zonas de alta rotación y estancias más prolongadas.